2nd Italian Yacht Design Conference Contaminazioni di Design nella Nautica

Andrea Ratti Antonio Vettese Federico Maggiulli



EDIZIONI POLI.DESIGN

2nd ITALIAN YACHT DESIGN CONFERENCE

Contaminazioni di Design nella Nautica

Andrea Ratti Antonio Vettese Federico Maggiulli

EDIZIONI POLI.DESIGN ISBN: 978-88-95651-28-6 © 2020 Edizioni POLI.design Prima edizione: Luglio 2020

via Don Giovanni Verità 25 - 20158 Milano

Tel. +39.022399.7206 Fax +39.02.2399.5970 segreteria@polidesign.net www.polidesign.net

Sistema grafico editoriale Coordinamento editoriale: Art direction: Impaginazione:

Stampa: Litogì

Tutti i diritti sono riservati; è vietata la riproduzione non autorizzata, con qualsiasi mezzo effettuata, compresa la fotocopia, la memorizzazione elettronica o altro sistema di registrazione.

All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored or transmitted in any form, for any reason or by any means, whether re-drawn, enlarged or otherwise altered including mechanical, photocopy, digital storage & retrieval or otherwise, without the prior permission in writing from both the copyright owner and the publisher.

In copertina: MA.CU.TO - Master Yacht Design 2017-2018
Francesco Conte, Gildo Incitti, Teodora Yordanova, Aziz Jawadwala e Andrea Policastro

Coordinamento: Massimo Gregori Grgic

Indice

SILVIA PIARDI - Politecnico di Milano	pag.	5
ANDREA RATTI - Politecnico di Milano	pag.	11
ANTONIO VETTESE - Giornalista	pag.	27
SERGIO BUTTIGLIERI - Saniorenzo	pag.	35
LAMBERTO TACOLI - Perini Navi	pag.	51
FEDERICO LANTERO - Azimut Benetti Group	pag.	59
FEDERICO PERRUCCIO - Montecarlo Yacht	pag.	73
BARBARA AMERIO - Amer Yachts	pag.	87
PAOLA SINIRAMED TRIFIRO' - Armatrice Ribelle	pag.	95
CARLO NUVOLARI - Nuvolari e Lenard	pag.	101
UMBERTO FELCI - Felci Yachts	pag.	119
MARIJANA RADOVIC e MARCO BONELLI - M2Atelier	pag.	135
VITTORIO GARRONI CARBONARA - Garroni Design	pag.	147
GIOVANNI CECCARELLI - Ceccarelli Yacht Design	pag.	167
ANDREA VALLICELLI - Vallicelli Design	pag.	179
ALDO PARISOTTO - Parisotto + Formenton Architetti	pag.	215
IVANA PORFIRI – Porfiristudio	pag.	237

MIX APPEAL SILVIA PIARDI - Politecnico di Milano

I tema della giornata "Contaminazioni tra casa e barca" mi dà l'opportunità di svolgere alcune riflessioni su un argomento che mi è particolarmente caro e che permette di ripercorrere alcuni sentieri del passato. Mi scuso in anticipo per questo "amarcord", ma penso sia utile non perdere memoria di quanto accaduto negli ultimi venti anni nel campo della ricerca e della didattica nell'ambito del design nautico. Ricerca e didattica che hanno formato una nuova generazione di progettisti e che hanno dato la possibilità di entrare in contatto con un gruppo ormai numeroso di professionisti del settore. Si è creata così una comunità di progettisti, ricercatori, appassionati che vedo in aula oggi.

Dal 1999 – con Andrea Ratti – abbiamo cominciato a introdurre nell'attività didattica e di ricerca del Politecnico

il tema della rogettazione di imbarcazioni, tema assolutamente sconosciuto nell'area di Architettura. Parlare di affinità o di contaminazioni tra casa e barca ha permesso di applicare alla riflessione sul progetto di barche quanto la cultura architettonica aveva sedimentato.

La prima tesi in ambito nautico è stata discussa da Umberto Felci, chiedendo al Preside di allora il permesso di affrontare un tema assolutamente inedito in una Commissione di laurea di Architettura; in ogni caso avevamo dovuto giustificare la discussione in ambito accademico, focalizzando l'attenzione sui nuovi materiali usati dall'industria nautica, nuovi materiali (materiali compositi di diverso genere) il cui uso veniva suggerito per trasferimento nell'ambito della costruzione evoluta di edifici.

La riflessione colta sulle tecnologie costruttive e gli studi storici sottolineavano le analogie tra le strutture delle barche tradizionali e quelle delle chiese, dimostrando come entrambe fossero figlie delle mani esperte dei costruttori cresciuti in Arsenale. Una radice costruttiva comune, messa in luce da Franco Laner e Susanna De Goetzen, nel testo intitolato "La chiglia rovesciata", pubblicato nel 1989 da Franco Angeli.

In un contesto caratterizzato da profonda dualità tra progettisti di mare e progettisti di terra, iniziava in quegli anni il lavoro di avvicinamento tra ambito nautico e ambito dell'architettura e continuava con una serie di lavori finalizzati a contaminare metodi e tecniche operanti rispettivamente nei due settori.

Il settore della nautica è radicalmente cambiato a partire dagli Anni Ottanta e dall'idea di "Easy Sailing" portata avanti da Andrea Vallicelli. La barca – la barca a vela - non doveva essere più solo un attrezzo sportivo

o un luogo da veri uomini, ma diventava accogliente, domestica. Le necessità tecniche relative alla navigazione venivano temperate con l'uso di nuove tecnologie facilitanti, per aprire il mercato a un pubblico più vasto. comprendente le famiglie, in un contesto di vacanza, usualmente estiva e in acque tranquille. Le barche si allargano per permettere maggiore capienza, il baglio massimo diventa veramente "massimo": un maggior numero di cabine doppie, ognuna con il proprio servizio, rende la barca remunerativa nel mercato degli affitti. I modelli diventano anche più mediterranei, diminuisce l'influenza nordica, che ha prodotto barche molto marine ma con spazi abitabili ridotti. Barche sempre più grandi e soprattutto sempre più larghe, sempre più comode, attrezzate in modo da permettere in sicurezza gradevoli vacanze estive. L'interesse per il settore da parte di progettisti colti, cresciuti in ambiti progettuali diversificati, porta innovazione nei linguaggi anche per quanto riguarda il progetto di interni. Stretti in vincoli tecnici e costruttivi molto severi, è una vera sfida quella di rinnovare, ripulire, semplificare. Nel contesto didattico, insegniamo a verificare gli spazi d'uso, a prendere in considerazione i gesti domestici in una barca in movimento. A contatto con culture e mercati diversi, chiediamo agli studenti di riflettere sui diversi modi di stare in barca, di essere in relazione con il contesto esterno, di non dimenticare che la barca deve poter navigare in diverse condizioni ed essere un luogo piacevole in cui stare. E se naviga bene, la vita a bordo è assai più piacevole...

Nel mercato degli yacht a motore la contaminazione tra casa e barca in realtà significa contaminazione tra villa e barca. Ville lussuose, di grandi dimensioni, semprepiù ville e sempre meno barche. A partire dagli Anni Novanta infatti alcuni pionieri e pioniere della cultura del progetto 0 2nd ITALIAN YACHT DESIGN CONFERENCE

hanno spazzato via gli stereotipi stantii del lusso a bordo, trasformando i linguaggi, lavorando a contatto stretto con la cultura artistica e con il mondo del design. Una vera e approfondita ricerca sul gusto, sui materiali, sulle finiture, sugli arredi e sui corredi è stata messa in atto. Fondamentale risulta essere la vicinanza con il design. Negli ultimi anni, si registra un crescere nel numero, nelle dimensioni e nei budget e nascono imbarcazioni eccezionali, sempre più lunghe, sempre più costose, sempre più testimoni di un certo tipo di lusso. E sul lusso è necessario riflettere e ricercare, se è vero che il lusso è, come affermava Hans Magnus Ezsenberger, poter disporre di spazio, tempo e sicurezza, spazio, tempo e sicurezza sono proprio i prerequisiti di una grande imbarcazione. Ma il lusso è anche riflessione estetica, ha a che fare con il potere essere immersi in luoghi "belli", in relazione al gusto e alla cultura di ciascuno. Sempre di più l'alleanza con l'arte contemporanea diventa importante, come nell'esperienza del cantiere San Lorenzo con Sergio Buttiglieri o, ancora prima, come nel Guilty di Ivana Porfiri, dove non esiste linea di demarcazione tra arte e design. Alcuni proprietari di yacht apprezzano la possibilità di avere opere d'arte a bordo, opere che impreziosiscono lo spazio abitativo, che sempre più si configura come rappresentanza di sé, oltre che luogo di soggiorno e di accoglienza. La personalizzazione, il fatto a mano, il fatto a regola d'arte, sono ingredienti di una capacità progettuale che passa attraverso un duro lavoro, a volte di compromesso, tra le esigenze progettuali e i sogni del committente. La relazione tra progettista e committente, e la reciproca fiducia fanno la differenza. Come in ogni progetto infatti, Il colloquio tra committente e progettista è fondamentale per la riuscita dell'opera.

La progettazione di uno yacht di grande taglia è simile a quella di una nave, dove funzioni, attività, percorsi, attrezzature raggiungono complessità notevoli, il che comporta una attenzione costante alla parte "barca", con tutte le sue esigenze tecniche.

Parlare di contaminazione tra casa e barca presenta quindi aspetti interessanti e controversi, e di questo si discuterà oggi, e ascolteremo diversi punti di vista, alcuni più orientati a valorizzare gli aspetti domestici, altri più portati a sottolineare le specificità tecniche, legate alla navigazione.

Come sempre, si tratta di trovare un equilibrio. Buon lavoro.

DAL CONSUMISMO NAUTICO ALLA CULTURA RINASCIMENTAL F

ANDREA RATTI - Politecnico di Milano

Sommario

La capacità di portare la cultura del design italiano e una certa tradizione costruttiva a bordo delle imbarcazioni continua a rimarcare, se mai ce ne fosse stato bisogno, quali opportunità sono racchiuse all'interno di tali valori.

Altrettanto evidente però è che su questo versante sia richiesto un lavoro continuo perché, nel momento in cui il mercato torna a crescere, aumentano anche le possibilità di saturazione da parte di prodotti non propriamente all'altezza.

Nelle nuove proposte dei cantieri abbiamo avuto modo di apprezzare negli anni più recenti alcuni acuti in cui il lavoro sviluppato da maestri del design al servizio di cantieri con una consolidata tradizione ha ancora una volta

dimostrato che l'innovazione e l'evoluzione di prodotto è possibile ed è sempre un'operazione culturale prima ancora che tecnologica.

Ovviamente, questi livelli non rappresentano uno standard e perciò capita di imbattersi in approcci progettuali e imprenditoriali ancora fondati sulla convinzione che banali reinterpretazioni stilistiche e tipologiche, spesso discutibili sul piano della coerenza storica, possano lasciare qualche traccia nel mercato e nella storia.

Evidentemente, per molti il Rinascimento continua a rappresentare un riferimento importante, per altri non è mai esistito. La differenza per chi osserva è abissale, ma non sempre il mercato sembra accorgersene.

Echi di Rinascimento?

Il Rinascimento è un periodo storico iniziato in Italia circa alla metà del 1300 per poi svilupparsi nel secolo successivo.

Tipico del Rinascimento è il riferimento "consapevole" ai classici, sia greci che latini, riferimento che ha poi ricadute dirette sulle lettere, sulle scienze e sulle arti, ma più in generale sulla cultura e sulla vita civile, attraverso una visione filosofica ed etica più elevata.

Questo "movimento", una volta contaminato tutti i settori della cultura e dell'arte e della vita quotidiana, oltrepassa i confini nazionali "contagiando" gli altri paesi europei.

Uno degli effetti, forse il più deflagrante del Rinascimento, è stato il distacco netto e drammatico da una civiltà esaurita e buia come il Medioevo. Anche su questa base

e convinzione consapevole tutti gli attori del Rinascimento hanno costruito, parola dopo parola, un programma e un manifesto di rinnovamento luminoso e illuminante civile e culturale che si contrapponeva al mondo buio e "barbarico" del Medioevo.

La contrapposizione fra il Rinascimento come periodo illuminato e di "nuova vita" e il Medioevo universalmente riconosciuto come "l'età buia", nata peraltro dal crollo dell'Impero Romano, non sono l'una conseguenza dell'altra, ma vivono contemporaneamente.

Il Medioevo diventa così una fase intermedia fra il mondo classico e il Rinascimento, ed è proprio su questa contrapposizione e su questa "transizione" che il Rinascimento è nato e si è sviluppato anche oltre i confini nazionali. Proprio questo sviluppo fu simmetrico e diametralmente opposto al Medioevo che diventava sempre più, nell'immaginario collettivo, il "periodo buio".

Pur nella consapevolezza della distanza che separa quanto può essere riscontrato nel contemporaneo all'interno di un comparto industriale con la portata di quel fermento, vorrei comunque azzardare, se non propriamente un parallelismo, quanto meno un richiamo ai valori rinascimentali che la nautica sta recuperando negli anni più recenti a dispetto di un periodo certamente meno illuminato che ha contraddistinto la crescita senza governo che ha contraddistinto il primo decennio del 2000 fino all'avvento della crisi finanziaria. Un periodo in cui le priorità del mercato hanno progressivamente allontanato i prodotti dalle regole dettate dalla cultura del mare, dal design e dal valore aggiunto del Made in Italy.

I fattori al contorno del cambiamento

Da sempre la nautica e i suoi prodotti sono stati sinonimo di passione. Passione per un mezzo che permette di attraversare il mare o uno specchio d'acqua, passione per la fruizione di un contesto ambientale che regala la sensazione di avere pochi confini, ma che richiede al tempo stesso un senso di rispetto per l'ambiente e di consapevolezza che i fattori di sicurezza non siano legati solo alle caratteristiche dei mezzi utilizzati ma, in primo luogo, a un atteggiamento allargato di rispetto. Rispetto nei confronti del mare e della natura, del modo di fruirne, della necessità di acquisire preliminarmente le competenze necessarie per farlo.

Non è un caso, infatti, che riferendosi alla conduzione di una imbarcazione, storicamente si sia sempre fatto riferimento all' "arte" di andar per mare e non tanto alla tecnica di conduzione di un mezzo, come comunemente avviene quando si parla di qualsiasi altro mezzo di trasporto.

Con l'ampliamento del mercato, delle dimensioni dei mezzi utilizzati e dello sviluppo tecnologico tutto questo ha progressivamente assunto un valore meno rilevante, anche se la sensazione è che, forse, l'allontanamento da questo tipo di consapevolezza alla lunga non abbia realmente giovato al settore e alla valorizzazione delle sue potenzialità.

Fortunatamente riscontri recenti che indicano segnali di un ritorno di passione per il mare e per gli sport nautici non mancano.

La crescita esponenziale di attenzione che stanno riscuotendo per esempio le manifestazioni sportive di navigazione oceanica ne sono una testimonianza. Primo tra tutti il successo di partecipazione, risultati, attenzione pubblica e sponsor registrato alle più recenti edizioni della Vendée Globe. I francesi, grandi navigatori oceanici, guarda caso, continuano a chiamare "marins", ossia marinai i partecipanti alle grandi regate oceaniche.

All'arrivo di ciascuno di loro ad attenderli ci sono banchine gremite da migliaia di persone, sia che questo avvenga di giorno o a sera inoltrata.

A tali risultati fanno eco i preparativi di una nuova edizione della Volvo Ocean Race, ma anche la Minitransat per la quale gli 84 posti a disposizione non bastano ormai a soddisfare le richieste di partecipazione a un evento che vede coinvolti velisti provenienti da 15 paesi e in cui la partecipazione femminile sfiora ormai la soglia del 15%. Lo spirito del Mare quindi nella nautica a vela continua ad avere un grande seguito e un grande fascino. Nella nautica a motore forse le chiavi di lettura di una possibile riscoperta del mare sono altri, di diversa natura e necessariamente legati a fattori economici e di mercato.

È inevitabile quindi che si sia portati a proiettare lo sguardo sul futuro provando a mettere in giustapposizione segnali o episodi significativi che aiutino a delineare possibili configurazioni per un settore che conferma una marcata propensione alla ripresa e alla crescita.

Tale operazione può essere fatta in modo prettamente analitico, desumendo cioè dai numeri di mercato alcune tendenze e ipotizzando che gli orientamenti ottenuti in questo modo possano prefigurare, in progressione lineare, uno scenario destinato a concretizzarsi in un medio o breve periodo.

Come ben noto però, all'interno di sistemi complessi, l'attività di previsione dei cambiamenti difficilmente può essere governata in modo intuitivo o sulla base di approcci deterministici che hanno la pretesa di estrapolare, dal passato o dal presente, tendenze da proiettare sul futuro secondo modellizzazioni semplicistiche.

Come aveva del resto ben teorizzato Robert Musil in "L'uomo senza qualità", l'attività di previsione del futuro raramente rispetta logiche di sviluppo lineare, ma richiede piuttosto di comprendere quella che definiva come la differenza tra la traiettoria di una palla da biliardo e il percorso di una nube o di chi se ne va bighellonando per la strada

Partendo quindi da un presupposto di questo tipo potremmo accorgerci allora che non è per nulla scontato che i numeri nascondano inequivocabili fattori di crescita. Potremmo addirittura arrivare alla conclusione che, se per crescita intendiamo la capacità di mettere in atto attraverso un percorso progettuale nuovi modelli interpretativi che portino a soluzioni inedite di un problema, di prospettive di crescita proprio non ve ne siano.

Quali potrebbero essere le risposte a una domanda che volesse interrogarci sulle innovazioni o i cambiamenti tecnologici più dirompenti che hanno interessato il comparto negli ultimi anni?

Potremmo parlare della tensione verso l'adozione di sistemi di propulsione alternativa, ibrida, elettrica che in buona sostanza propongono uno slittamento nel tempo dell'impatto ambientale da questi prodotto dalla fase di esercizio a quella del loro fine vita?

Oppure potremmo sottolineare che il mondo delle competizioni veliche abbia riaffermato con decisione il ruolo e le potenzialità del foiling, rispolverando in chiave contemporanea le idee sviluppate da Enrico Forlanini con i suoi idroplani nei primi anni del secolo scorso, ma che di tali potenzialità il comparto delle imbarcazioni a motore non si sia finora appropriato?

Potremmo dire invece che la vera tendenza di rilievo sia stata quella di essere riusciti ad abbattere definitivamente una soglia del diporto portando gli yacht a sconfinare nella scala del navale con manufatti ad alto contenuto tecnologico e impiantistico, senza peraltro confrontarsi con l'esigenza di attribuire a tali oggetti una identità e un significato proprio?

Cosa accadrebbe allora a questi "traguardi" se nella costruzione di un ipotetico scenario l'attuale interpretazione del lusso non risultasse più coerente con la propensione e le modalità di attribuzione di valore a un prodotto?

Se accettassimo una visione in cui improvvisamente, per la concomitante azione di diversi fattori, consumare tonnellate di petrolio per muovere sul mare una enorme abitazione privata o assorbire migliaia di kilowatt per tenerla ormeggiata in un porto non risultasse più "cool" cosa riusciremmo a salvare dello sforzo progettuale e di energie spese per realizzare l'attuale panorama di oggetti nautici?

Potere e valore delle statistiche

Le statistiche elaborate sulla base dei dati economici di settore rappresentano sempre uno spunto per impostare, accanto a letture quantitative, riflessioni di ordine strategico e di indirizzo e che possano aiutare a impostare delle risposte.

È quanto verrebbe da fare anche in questo momento, visto che i segnali di progressione che provengono dal mercato nautico non permettono ragionevolmente di contestare il fatto che il recupero della capacità di produzione di valore da parte del comparto rappresenti un dato oggettivo e consolidato.

La nautica, e in particolare il segmento degli yacht di taglia maggiore, torna quindi legittimamente ad alzare la voce, forte di una situazione che vede ormai il comparto sfiorare i 4 miliardi di euro di valore generato, i 20.000 addetti occupati e a esportare circa l'83% di quanto prodotto.

In questo periodo i dati più aggiornati provengono dal rapporto elaborato da CNA su "Dinamiche e prospettive di mercato della filiera nautica da diporto", che è stato presentato in occasione dell'ultima edizione del Versilia Yachting Rendez-Vous che ha portato a Viareggio i principali player della nautica di alta gamma.

La fotografia che ne è scaturita è decisamente positiva e, come spesso avviene in queste occasioni, la presenza di rappresentanze politiche nei vari dibattiti sull'argomento aumenta in modo esponenziale tanto che per esempio a Viareggio erano rappresentate quasi tutte le commissioni ministeriali, dai Lavori pubblici, all'Ambiente, al Lavoro, alle Attività produttive.

Sul tavolo vi era infatti la possibilità di far scorrere numeri all'ombra dei quali in molti avevano piacere di apparire. Tra questi, un incremento produttivo superiore al 14% registrato nell'anno appena trascorso che svetta rispetto a fattori di crescita inferiori all'1% registrati invece dall'intero comparto manifatturiero. Allargando poi il campo di osservazione all'ultimo triennio il dato comparativo risulta essere ancora più marcato visto che la nautica è cresciuta di oltre il 40% mentre la manifattura in generale si è fermata al 7%.

Siamo tutti consapevoli che questo divario è in buona parte legato al maggiore impatto che la crisi ha determinato sul segmento dei beni di lusso, ciononostante il fatto di percepire in modo tangibile di essere prossimi ad aver recuperato il gap perso negli anni della recessione aiuta ad alimentare un certo ottimismo.

A guidare questa accelerazione un ruolo dominane è giocato dall'export che, come sempre, si presta a una duplice lettura: da un lato la conferma della potenzialità della cultura e del valore associato al Made in Italy nel mondo, dall'altro ancora una certa sofferenza del mercato interno a fruire del valore generato da questa produzione e soprattutto dell'indotto da questa generato.

A ogni buon conto, una crescita delle esportazioni che sfiora l'8% rispetto all'anno precedente, per un giro d'affari di quasi 2 miliardi di euro è un dato da leggere comunque in modo positivo poiché, tradotto in termini concorrenziali, significa registrare un primato nel commercio globale davanti a Olanda, Usa (che assorbe ormai il 46% delle esportazioni italiane) e Germania.

E fin qui sono i dati a parlare, ma se si vuole andare oltre a questi non si può fare a meno di sottolineare che questi risultati non possono essere sbandierati come un successo, ma solo come il rimedio parziale a un danno in cui la recessione economica ha certamente giocato un ruolo importante. Ancora di più ha fatto la mancanza di assunzione di responsabilità istituzionale e la latitanza di azioni politico-strategiche o addirittura l'adozione di strumenti fiscali non solo privi di strategia, ma persino contrari al buon senso.

Del resto, è sufficiente mettere a confrontare gli effetti prodotti nel comparto dalla crisi in paesi a noi prossimi quali la Francia, la Germania, o i paesi del Nord Europa per rendersi conto che la recessione da sola non sia sufficiente a spiegare la portata di quanto si è registrato in Italia.

Lo scenario che si prospetta ora vede da un lato il segno "più" scritto in grassetto davanti ai dati economici del comparto, segnali di una economia che appare viceversa instabile e al tempo stesso grandi proclama da parte delle rappresentanze politico-istituzionali.

Visioni per panorami futuri

Come detto, gli studi che analizzano i trend non mancano ed è quindi legittimo domandarsi se l'industria nautica stia attingendo a questo tipo di informazioni o si stia viceversa accontentando di crescere inconsapevolmente.

È infatti possibile passare in rassegna alcuni fattori che sembrano ormai definire i contorni di possibili trend. Nel seguito alcuni dei più accreditati.

Human tech

Il comportamento dei consumatori si trasformerà in quanto richiedono un rapporto più sano e significativo con la tecnologia. Ci sono enormi opportunità per i marchi di comprendere e coltivare questo cambiamento verso

un futuro tecnologico più umano. Dalle tecnologie per il monitoraggio delle emozioni agli spazi di rilevamento, dai prodotti ambiziosamente consapevoli agli esseri virtuali, i report che compongono questo macro trend focalizzato sulla Human Tech aiuteranno sicuramente i marchi di qualsiasi settore a costruire connessioni con i consumatori più positive, empatiche e a prova di futuro.

Digital detoxification

Designer, ingegneri e creativi stanno lavorando per riequilibrare il rapporto tra uomo e macchina. Le loro soluzioni offrono una roadmap per tutti i marchi che creano prodotti e servizi per un futuro tecnologico più sano.

Augmented life

Poiché le tecnologie sempre più sofisticate consentono di tracciare una miriade di spunti contestuali, l'intelligenza artificiale offrirà una perfetta comprensione degli stati emotivi dei consumatori e la capacità di simulare risposte empatiche. Questo aprirà un mondo di opportunità - dai chatbot che si legano agli utenti per servizi veramente personalizzati, al body-language tracking nello spazio retail.

Enhanced interaction

Il design dell'esperienza utente è spinto da una migliore comprensione della psicologia umana e da nuovi metodi di acquisizione dei dati utente, guidando il riavvio del benessere della tecnologia. Attraverso interfacce intuitive, spazi di rilevamento e accessibilità amplificata, la tecnologia può migliorare le esperienze e rafforzare le persone di ogni abilità e background.

Super Automation

L'Intelligenza Artificiale (AI) non sta venendo a sostituire gli umani - è stata addestrata per aiutarli a navigare in un paesaggio informativo in continua espansione. Dalla personalizzazione dei social feed alla cura delle notizie e personaggi artificialmente intelligenti che guidano gli utenti attraverso una storia, i motori AI rimuoveranno l'attrito per consentire esperienze di brand intimo e di intrattenimento in scala.

Biometric brandscape

La futura vendita al dettaglio dipenderà da forme di impegno più percettivo, mettendo in primo piano una tecnologia che si collega su una base altamente individualizzata vale a dire, attraverso il corpo/cervello stesso. Coprendo il nuovo modo in cui Augmented life è pronta per il servizio da letto, VR bio-bespoke, ammiraglie senzienti, e-commerce tattile e molto altro ancora, Biometric Brandscapes mette in evidenza i modi positivi di relazionarsi con l'interfaccia più intima, ovvero noi e nostri spazi, siano essi la casa, l'ufficio, l'auto o la barca.

Design e arte come chiave Rinascimentale

Tutto questo allora può tornare in connessione con le ipotesi di rivisitazione rinascimentale esplorate in apertura del testo. Segnali interessanti al riguardo sono stati registrati per esempio in occasione delle ultime edizioni della Design Week di Milano dove la nautica ha presenziato almeno sotto due forme, una indiretta e l'altra invece più diretta.

Nel primo caso è stato possibile constatare come deter-

minati elementi di flessibilità nell'utilizzazione degli spazi, tipicamente risolti a bordo, abbiamo trovato efficace applicazione in ambienti ad altra destinazione d'uso. Si è notato per esempio come alcuni trend del settore Contract, che propongono di abbandonare una visione univoca che lega le postazioni di lavoro a rigidi rapporti di ergonomia tra le quote dei piani e delle sedute, siano ormai sempre più diffusi. Le quote dei piani di lavoro diventano allora libere e mutuano dal settore nautico soluzioni telescopiche, a pantografo e altro ancora per la loro movimentazione.

Ancor più diretta è risultata poi la presenza della nautica a Milano grazie alla realizzazione di una suggestiva installazione presso la Triennale dei Cantieri Sanlorenzo che presentavano i lavori realizzati con tre firme prestigiose dell'architettura e dell'interior design quali Dordoni Architetti, Antonio Citterio Patricia Viel e Piero Lissoni.

Risultati che mettono in evidenza come il contributo della nautica più colta ben si coniughi con la possibilità di portare sul mercato internazionale quella capacità di innovazione e di raffinatezza nella gestione dei linguaggi espressivi che ha reso l'Italia leader e unica in tutto il mondo.

Ecco allora che tra barche e banchine spuntano opere d'arte secondo logiche forse un po' commerciali, ma utili a ricordare che l'Italia e il Made in Italy primeggiano nel mondo anche perché, non a caso, la nostra è stata patria del Rinascimento e continua a saper esprimere nelle attività ideative le prerogative che hanno animato quel movimento culturale. Ci si accorge che i messaggi che stanno alla base di alcune installazioni artistiche sono qualcosa che deve appartenere alla nautica perché può dare a questa sostanza e valore.

La reinterpretazione in chiave artistica fatta per esempio da Piero Lissoni per Sanlorenzo e sbarcata in occasione del Salone del mobile nella corte settecentesca dell'Università Statale di Milano ben si presta quindi a diventare simbolo di tante cose.

Lo scheletro rosso dell'imbarcazione, ottenuto attraverso la giustapposizione delle seste che costituiscono la struttura dello scafo, permette a questo di rimanere al contempo trasparente, ma percettivamente caratterizzato da una presenza fisica molto forte.

Al suo interno una passerella che simboleggia l'elemento di comunicazione tra l'eredità delle tecniche costruttive del passato e la contemporanea reinterpretazione dell'oggetto barca secondo gli attuali saperi e stili di vita.

Insomma, il fatto che esportare barche sia una missione convincente non ha bisogno di grandi conferme, ma la diffusione della consapevolezza che per farlo sia opportuno attingere a quel bagaglio di unicità che l'Italia sa esprimere è da cogliere come elemento positivo.

Le sinergie tra la nautica e gli eventi dedicati al design del prodotto d'arredo sono ormai una realtà consolidata che ha già dimostrato tutto il suo potenziale. I suoi protagonisti non sono più designer o art director, ma vengono addirittura collocati sul piedistallo delle conclamate "archistar".

Non è un caso nemmeno che proprio in Italia abbia sede la più grande Università di design del mondo e tutto questo, anche se non si legge, è scritto chiaro in quei numeri che indicano che il settore stia crescendo a due cifre. 28 2nd ITALIAN YACHT DESIGN CONFERENCE 29



ANTONIO VETTESE - Giornalista



Il tema delle contaminazioni tra l'ambiente della architettura tradizionale e quello nautico, appassiona la cantieristica, sempre alla ricerca di innovazione e di nuovi driver per il marketing. Il tema è importante, perché se la scoperta di nuove firme da una parte ha portato effettivamente una nuova e più matura grammatica del progetto, uscito in molti casi dalla consuetudine e dal luogo comune, dall'altra ha finito per perdere alcune notazioni culturali che l'esperienza aveva sedimentato nei secoli, dando valore alla evoluzione. Se i tempi che hanno costruito il prodotto dedicato al diporto sono recenti la "nave" ha radici nell'alba dell'uomo ed è stata lo strumento di viaggio a grande distanza più antico, dove si sono espresse tecnologie che hanno avuto per temi la ricerca di sicurezza, di comfort, capacità di carico. La nave è anche stata ispirazione per l'architettura proprio per il suo rigore funzionale. La nave ha trasportato uomini e culture, ha esplorato, è uno strumento di conoscenza di cui noi riconosciamo spesso strutture, volumi. Lo





scheletro della nave è spesso usato come simbolo dei trasferimenti culturali, come l'opera che nella Biennale era esposta nel padiglione dove il libro era affiancato a una struttura immediatamente riconoscibile, la stessa struttura che ha affascinato in opere più recenti dell'architetto Lissoni per Sanlorenzo negli interni della Università Statale di Milano. In realtà le barche e navi da diporto attualmente "contaminate" hanno perso quasi tutti i segni fondanti dell'andar per mare: al loro interno non si percepiscono più strutture, segni. visuali, colori che sono sia simboli sia contenuti della nave. E' come se l'industria nautica dopo l'orgoglio di mostrare la retorica degli ottoni e del teak stia vivendo un profondo complesso di inferiorità nei confronti della terra. Dunque la contaminazione non è un percorso avviato per potenziare le sensazioni relative al mare, ma la sua è una spinta nella direzione dell'housing. In mare come a casa è addirittura diventato uno slogan commerciale con riferimenti alla "tranquillità" che non sono del tutto in sintonia con le emozioni del mare. Ma siamo certi che i nuovi armatori che comprano perché in una nave si sentono meglio che a casa, con più aria condizionata, con più velluto, più componenti di arredo siano su un prodotto che li lega al mare, che costruisce o consolida la loro passione? In fondo il trend più concreto di questi anni è il matrimonio con la parola explorer, spesso una intenzione più che una reale esigenza, ma una intenzione che dichiara un desiderio: partire per ovunque, senza limiti. Allora la contaminazione nella direzione sbagliata può essere un limite allo sviluppo di questa tendenza positiva che aggancia il mercato alle passioni per il mare.

Senza cadere nei piccoli segni retorici, che sono una evidente distrazione al discorso per la necessita di una negazione estetica, si possono però cercare le grammatiche e funzioni che hanno radici nella cultura del mare. Bene, prendiamo la vita a bordo di uno degli uomini più famosi della storia del mare. L'ammiraglio Horatio Nelson, Lord e barone di Bronte che di certo viveva in regime militare ma con tutti i privilegi del comando potendo avere a disposizione le strutture migliori. Sulla "Victory" da cui comandava la flotta inglese, la sua sala comando era a poppa con una vetrata sul mare che molto raramente viene proposta nei layout dei megayacht, che solo ora, dopo due secoli, stanno riscoprendo il valore della luce e propongono finestrature che lasciano entra la luce e il panorama. La Victory era





lunga sessanta metri e portava in battaglia 839 uomini. Un megayacht contemporaneo di 60 metri può essere considerato "piccolo", ci navigano una dozzina di ospiti e un'altra dozzina di persone di equipaggio, e questo viene considerato "affollato" da chi sceglie una misura maggiore. Difficile che il megayacht abbia una sala dedicata all'armatore così luminosa e aperta sul mare. La "contaminazione" forse poteva arrivare dal passato, era più facile? La cuccetta per la navigazione dell'ammiraglio era una culla appesa al soffitto, in un letto "da crociera" moderno è molto difficile dormire in navigazione senza usare gli stabilizzatori giroscopici, che per inciso arrivano dalla ricerca per stabilizzare le corazzate per migliorare la precisione dei cannoni con il mare mosso.

Uno dei segni più forti della nave è la sua struttura fatta di madieri, correnti, lamiere curve. Quel che resta in fondo al mare di una nave affondata da millenni sono infatti spesso poche strutture, spesso deformate ma riconoscibili, erano i materiali più forti. A bordo di una nave lo scafo e le sue esigenze hanno sempre convissuto con il lusso necessario per la ricerca del comfort, eppure ormai tutto ciò era anche una visione emotiva, un messaggio è negata dietro pareti sempre più verticali, isolamenti sempre più spessi, arredi sempre più minimali. In realtà l'architettura contemporanea ci propone il fascino dei recuperi industriali, che spesso conservano anche parti meccaniche in evidenza. Ci sono esempi di particolare fascino nei recuperi, nelle barche d'epoca. La produzione contemporanea ha quasi il complesso di mostrare la sua provenienza, ma il ritorno alle linee storiche è stato evidente in altri settori impegnati nel design, che ha riscoperto le forme ataviche, o meglio pure, degli anni 50/60. Uno schooner degli anni 30 come Puritan, che al suo interno sfoggia una copia della Coppa America e una donna di Klimt mostra tutto il fascino delle strutture.

A Hoorn, la cittadina da cui sono partiti gli scopritori del noto capo, per anni è stata ormeggiata una nave posaboe militare convertita da un architetto che la impiegava come "tender" della sua barca a vela d'epoca. Operazione estremamente raffinata in cui ha lasciato totalmente visibile tutta la struttura di acciaio della nave, inserendo però elementi d'arredo come le poltroncine di Le Corbusier, un caminetto e la legna. L'operazione, per chi naviga, è di un fascino incredibile e tutto sommato può esserlo anche per chi non naviga e

certa nell'orizzonte infinito che è il destino della nave il suo panorama interiore.

Una delle prime grandi navi costruite per armatori privati in grado di navigare ai poli (prima con certificazione Rina Green) è stata Tribù commissionata da Luciano Benetton a Mondomarine, disegnata da Luca Dini con un intervento di Piero Lissoni. Ha fatto storia. come ogni grande innovazione. E' un "explorer" senza avere del tutto i richiami estetici da rompighiaccio che vengono esposti anche nelle navette destinate alla Sardegna in giornate di bel tempo. Ma l'armatore, che ha una cultura di mare specifica, ha fatto scelte molto interessanti, come la sua cabina armatoriale nella zona nobile della nave, con grande vetrata sull'oceano e visione anche verso prua, un pianoforte a coda ben ancorato al pavimento. Anche nella zona living non mancano i richiami alla navigazione, modelli di navi, che sono il frutto di ampie discussioni all'interno del team progettuale. La scelta più coraggiosa, ma in tema dal nostro punto di vista, è stata di non stuccare le lamiere. L'effetto estetico è ruvido, perché è quello delle navi da lavoro dove non si perde tempo a rendere le superfici lucide e perfette. Esiste un risparmio "sostenibile" in peso, ore di lavoro, materiali.

L'invito di questo intervento dovrebbe essere chiaro: se contaminare è un obbligo, nella direzione della evoluzione, probabilmente non bisogna pensare che il nuovo è "sempre" meglio del vecchio, soprattutto quando ripercorre esperienze già vissute. Il mare è un luogo antico, che ha sedimentato tradizioni non sempre sbagliate. Un esempio finale? Ai tempi dei navigatori Fenici, bravissimi, hanno colonizzato il mondo anche come marinai dell'Impero Romano, si conosceva l'uso degli agrumi per evitare lo scorbuto. Forse una scelta casuale, nata dalla disponibilità della frutta. Nella potente marina inglese di Horatio Nelson i marinai morivano come mosche di scorbuto. Ne sono morti di più in porto che in battaglia; la "cura" è stata dimenticata per millenni e riscoperta con grande fatica.







SERGIO BUTTIGLIERI - Sanlorenzo

A volte mi chiedo perché lavoro in un cantiere navale visto che la mia esperienza è completamente al di fuori della nautica. Il mio mondo era dentro il mondo del design. Ho avuto la fortuna di essere per vent'anni il Responsabile del Prodotto di Driade, ero il braccio destro di Enrico Astori, uno dei più interessanti, versatili, eclettici imprenditori dell'arredamento. Driade era un laboratorio di idee, una collezione incredibile di grandi designer e di grandi archistar. Per vent'anni ho ingegnerizzato e realizzato le loro idee.

Circa 11 anni fa ho incrociato Massimo Perotti che aveva rilevato il cantiere Sanlorenzo. Gli raccontai quello che io conoscevo, quello che io avevo frequentato e vissuto per 20 anni e lui ebbe l'intuito ed il coraggio di cambiare senza tradire la tradizione della nautica. Fece innovazio-

38 2nd ITALIAN YACHT DESIGN CONFERENCE





ne con il grandissimo patrimonio che l'Italia aveva, ed in particolare Milano, che è la creatività riconosciuta in tutto il mondo.

I grandi designer stranieri hanno prodotto i loro migliori progetti in Italia perché avevano di fronte imprenditori che hanno fatto la storia del design. Enrico Astori, Dino Gavina, Cassina, Busnelli, Boffi, Gismondi, sono personaggi che hanno amato profondamente il design e che hanno saputo collimare il fatturato con la qualità e la creatività. In questo fermento ho semplicemente pensato che potesse essere interessante contaminare il mondo della nautica con la mia esperienza.

Ai primi del novecento avevamo i piroscafi di Coppedè, negli anni '30 i grandissimi lavori, di una bellezza assoluta, di Gustavo Pulitzer, avevamo Gio Ponti che negli anni '40 e '50 faceva delle cose memorabili contaminandole anche con l'arte. Non a caso c'erano Sironi, Campigli, c'era la naturale contaminazione tra il mondo dell'arte e del design con il mondo della nautica, fino alle esperienze più recenti di Guido Canali.

Io mi sono formato con Guido Canali, perché i miei studi dei primi anni erano legati ad Arturo Carlo Quintavalle, perché ho sempre amato profondamente l'arte romanica. Da Quintavalle poi ho lavorato per Canali, di formazione scarpiana, e da lì poi sono passato ad Enrico Astori in Driade.

Ecco, tutte queste esperienze, queste stratificazioni di vite vissute insieme a questi grandi personaggi, mi hanno fatto incontrare un imprenditore visionario che con grande coraggio ha voluto che io contaminassi con il grande design italiano la nautica attraverso questo piccolo cantiere che produceva 10 barche all'anno.

lo avevo un po' di nostalgia dei grandi designer con i quali avevo collaborato e ho cominciato a farli venire in Sanlo-





renzo con l'umiltà di lavorare sugli interni. La nautica infatti ha esigenze specifiche nelle forme che devono essere chiaramente assimilate gradatamente, quindi il meglio dell'espressione progettuale dei grandi designer era negli Interni. Appena entrato in Sanlorenzo sostenni la mia convinzione che il design poteva essere la chiave strategica per migliorare e per esaltare al meglio la nautica italiana. Questi sono gli argomenti che ho con gli armatori, spesso grandi imprenditori di successo, per costruire le loro barche sartoriale. Per loro, questi pezzi straordinari, queste icone del design, che spesso hanno già a casa, possono continuare a vivere anche nelle loro barche, non è necessario regredire per avere una barca che risponda ad un immaginario diverso dal loro quotidiano che amano e che si sono costruito.

La nautica è l'artigiano che sarà un bravissimo ebanista che taglia i pezzi su misura anche se alle spalle c'è uno studio di progettazione. Comunque bisogna sempre intervenire con la sartorialità e con l'unicità di chi sa lavorare in legno. La nautica è stampi, è tecnologia, è chiaramente ricerca e continue evoluzioni.

Enrico Astori, che ha fondato Driade insieme a sua sorella e sua moglie, perché amava il design, era un architetto e la sua azienda, nonostante le piccole dimensioni, scoprì nomi prestigiosi del design. Da Philippe Starck a Ron Arad a Enzo Mari, Mario Bellini, David Chipperfield, Toyo Ito, che disegnò solo per Driade alcuni pezzi, Katsuyo Sejima, John Pawson, Jean Nouvelle e Dominique Perrault, Zaada Adid ci chiamò a Londra perché voleva collaborare con noi.

Tutti questi personaggi mi hanno arricchito e mi sono serviti da patrimonio per trovare i linguaggi nuovi per rinnovare il brand Sanlorenzo che era glorioso e che produceva dei pezzi di grandissima qualità, ma di piccole tirature,

quasi esclusivamente per un mercato italiano.

Entrando in Sanlorenzo avevo una grande responsabilità perché avevo promesso che avrei portato dei linguaggi conosciuti nel mondo. Linguaggi di grande qualità estetica, di raffinatezza che sono tipici dei grandi designer come Rodolfo Dordoni. Infatti nel 2008, dalla collaborazione proprio con Rodolfo Dordoni, nacque il primo 100'. Uno yacht che modificò l'immaginario di Sanlorenzo; grandissima attenzione sartoriale, pezzi unici disegnati da Dordoni, pezzi vintage e iconici del design italiano ed una pulizia formale straordinaria che divenne il carattere distintivo della barca. Per questa barca Sanlorenzo ricevette il premio Design Innovazione dal Presidente della Repubblica Giorgio Napolitano. Questa barca nacque come la barca personale di Massimo Perotti, nata da mesi di confronti e riunioni con Dordoni. Questa barca non venne mai usata da Perotti perché arrivò un imprenditore austriaco che la comprò immediatamente. Con questo progetto dimostrai che c'era un mondo sofisticato che amava barche diverse. Dopo l'esperienza con Rodolfo Dordoni, proposi Antonio Citterio che reinterpretò in maniera completamente diversa il tema che gli sottoponemmo. Il lavoro fu incentrato sulle navette, sempre su disegno di Francesco Paskoski. sia er gli interni del 100' che per la navetta 112'.

Citterio e Paskski giustamente lavorarono sulla memoria dei panfili di una volta, senza tradire però le forme della barca, lasciando le reali forme e rotondità, ma lavorando anche su dettagli di grande qualità. Dopo lo studio Citterio, introdussi gradatamente il rapporto con Piero Lissoni. Piero Lissoni realizzò un grande open space inconsueto, spiazzante, che però ebbe un grandissimo successo. Lo presentammo a settembre a Cannes e a Genova, ebbe un grande successo e lui raccontò la sua voglia di fare un open space in questo modello nuovo le cui linee esterne

sono di Officina Italiana Design di Mauro Micheli, che ci permettevano di avere grandissime vetrate e avere la timoneria solo sul fly. Questo permise a Piero Lissoni di esprimersi al meglio su un lay out che valorizzasse la timoneria esclusiva sul fly.

Nel progetto c'è una grandissima pulizia formale, c'è una continuità interno esterno che è propria di questo nuovo scafo e che sta avendo un grande successo ed ha dato un altro grande contributo al successo di Sanlorenzo.

Patricia Viel e Antonio Citterio

"Per disegnare gli interni, qualsiasi progetto esso sia, bisogna comunque avere sensibilità e la conoscenza degli spazi. lo credo sia difficile disegnare una barca se non si sa cosa significa vivere una barca. Il primo progetto è stato fatto su una navetta in vetroresina. Proponeva mogano lucido, che per noi è un legno nobilissimo. Abbiamo lavorato in modo da far entrare il disegno dello scafo dentro la barca. Il recupero delle linee dello scafo, delle sezioni navali proprie dello scafo, per certi versi la brutalità di certi dettagli, che entrano nel guscio degli interni con la loro natura senza mezzi termini. Allo stesso modo i progetti per le navette hanno bisogno di attenzione per quegli spazi che sono ibridi tra interno ed esterni. I pozzetti, il trattamento in teak del cielino del pozzetto della navetta è sicuramente un dettaglio importante che abbiamo portato. Una ricerca di fortissima integrazione di unitarietà del progetto tra l'unità navale e quello che è l'allestimento interno.

La nautica sta cominciando a sviluppare una nuova sensibilità rispetto alla sua tradizione di design. Il fatto di collaborare con un cantiere che ha queste capacità di evoluzione dei suoi prodotti è una grande risorsa, è una grande potenzialità. Il dialogo con Massimo Perotti è stato molto



ricco, ha avuto la lucidità di vedere un rapporto virtuoso fra la cantieristica di tradizione italiana e la tradizione del design un vantaggio competitivo, questo, ineguagliabile."

Piero Lissoni

"Si scelgono le aziende, almeno per quanto mi riguarda, perché c'è una coerenza, perché vedo un filo conduttore. Sanlorenzo negli anni ha costruito un modello ben preciso, molto coerente e contemporaneamente ha cominciato a parlare di architettura e design in queste macchine galleggianti in tempi non sospetti.

Probabilmente Sanlorenzo è in questo momento uno degli interpreti migliori in grado di combinare tecnologia e modernità. Soprattutto ha il gusto di poter parlare un linguaggio più semplice e onesto e sono convinto che lavorare con Sanlorenzo mi abbia avvicinato a questa idea di semplicità. Quando abbiamo cominciato a ragionare la mia riflessione è stata: "perché non fare il progetto di un edificio che si muove, nonostante tutto, semplice, ma con un briciolo di eleganza all'interno". Quando Massimo Perotti mi ha parlato della possibilità di disegnare un SX, quindi una barca di nuovissima generazione, con un altro modo di interpretare gli spazi, ho pensato che questa sarebbe stata la mia occasione e l'idea molto semplice è stata quella di provare a progettare una barca che non ragioni per canoni classici, ma con open space, una barca sociale, una barca che ti impone di avere un'interessante vita sociale, ma non necessariamente una barca per troppi ospiti. lo continuo ad immaginare le barche con spazi molto aperti, grande vivibilità e soprattutto la possibilità di essere in contatto con quello che ti circonda. Alcuni hanno stabilito che io entro di diritto nel mondo del minimal. Se proprio mi dovessi definire credo che mi definirei semplice ed elegante, così come credo che siano semplici ed

2nd ITALIAN YACHT DESIGN CONFERENCE

eleganti le barche di Sanlorenzo."

Antonio Citterio

"L'esperienza con San Lorenzo è stata, come sempre quando c'è il rapporto fra progettista e committenza, un'esperienza molto interessante. Per noi è impossibile pensare ad un progetto quando manca la figura di chi produce. La nostra sfida si basa sul portare nell'ambito nautico la nostra esperienza nella residenza, nell'ambito di alcuni processi industriali che normalmente noi affrontiamo nei nostri progetti di design. La forma della barca, la forma dello yacht e il suo interno diventa un tutt'uno. Chiaramente tutti sanno che sulle barche si lavora al centimetro, al chilo, pertanto tutto il nostro intervento è collegato con la struttura della barca e la visione del cliente. La figura della committenza è estremamente importante nella definizione del progetto."

Queste collaborazioni sono veramente un grande patrimonio che Sanlorenzo ha acquisito proprio perché in grado dialogare con i grandi linguaggi amati nel mondo. Tutte esperienze molto importanti che ci hanno collegato con armatori di grande raffinatezza oltre che imprenditori di successo e che quindi ci hanno portato a connetterci con il mondo dell'arte. Non a caso dicembre 2016 fummo presenti a Miami Art Basel Beach, in una villa straordinaria, tutta made in Italy con l'approdo alla nostra barca e, assieme alla galleria d'arte Tornabuoni, la riempimmo di opere italiane, da Fontana a Manzoni a Scheggia Castellani, circa 40 milioni di opere d'arte insieme a pezzi di Giò Ponti che raccontavano al meglio il momento d'oro degli anni '50 che erano anche gli anni in cui nasceva Sanlorenzo, in cui Gio Ponti progetta va oggetti straordinari. Abbiamo anche realizzato un evento con un nostro 118',

di proprietà di un armatore russo, alla Biennale di Venezia, ed esponendo all'interno una mostra strordinaria di Alighiero Boetti. Per tre giorni la barca è stata visitata dalla stampa internazionale, da grandi giornalisti, da grandi collezionisti d'arte e da nostri armatori. E' stato uno dei momenti di maggiore efficacia della comunicazione Sanlorenzo. E' importante saper contaminare, collegare mondi diversi e questo Sanlorenzo lo fa ogni giorno di più, grazie a Massimo Perotti che crede assolutamente in questa operazione di contaminazione, di trasversalità.

Grandi imprenditori che vengono in cantiere per sviluppare sartorialmente le loro barche con il massimo della libertà, anche per trovare i pezzi giusti per la loro "casa sul mare". Non a caso l'80% dei nostri armatori ritorna comprare un Sanlorenzo.

Nell'ultima Explorer di Antonio Citterio ci sono opere d'arte importanti da Capogrossi a Emilio Isgrò ad Alighiero Boetti che si aggiungono alla raffinata cura dei dettagli, che lo studio Citterio è riuscito a portare sulle nostre barche.

Una coppia inglese, molto raffinata, che è già al secondo Sanlorenzo, amante del design, dell'arte e del vintage, amante di Jean Prouvè; proprio per questo abbiamo fatto loro un omaggio a Jean Prouvè sulla loro barca, riproducendo fedelmente le sue famosissime porte.

Amavano il design italiano e gli feci scegliere le sedie

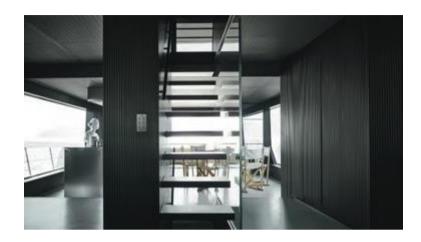
Amavano il design italiano e gli feci scegliere le sedie BPPR, amavano le luci di Vico Magistretti e abbiamo trovato gli originali di Vico Magistretti sul mercato vintage, amavano Willy Rizzo, negli anni '70 era un grande designer e abbiamo trovato uno scrittoio sul mercato vintage di Willy Rizzo. Per noi tutto questo è la sommatoria di questa barca, una somma di pezzi originali, di citazioni, di pezzi trovati, di opere d'arte e sedie anni 50 trovate sul mercato americano.







50 2nd ITALIAN YACHT DESIGN CONFERENCE 51







LAMBERTO TACOLI - Perini Navi

La mia esperienza è opposta a quella di Sergio Buttiglieeri. Da ragazzo decisi, nel 1989, a costruire e a vendere navi, imbarcazioni grandi, la prima barca era un 40 metri, considerata a quei tempi un transatlantico. Ho iniziato in Adriatico, quindi in un contesto che non aveva la stessa fertilità nautica diportistica del Tirreno, perché sempre considerato un mare di serie B. Ho iniziato la mia carriera all'interno di cantieri che fecero poi la storia, perché i cantieri Moschini successivamente acquisiti da Benetti, inventano, con Overmarine da una parte e i Cantieri Moschini dall'altra, la costruzione in serie dei grandi scafi in vetroresina.

Insieme ai Cantieri Moschini c'era un'azienda che costruiva arredi, quindi una grandissima falegnameria a disposizione. Da queste aziende ho iniziato il mio percorso, dopo 6-7 anni c'è stato l'incontro con Norberto Ferretti. Anche io ho avuto grandi maestri, più di nautica che di design, che identifico in 3-4 personaggi; oltre a Norberto Ferretti che sicuramente è più un uomo di razionalità e di funzionalità, ma fra tutti Carlo Riva, che è stata la persona, che in parte ho ritrovato in Fabio Perini, che mi ha trasmesso la capacità capire e apprezzare il design che io tramuto in bello. Perché sono convinto che gli armatori comprano quello che gli piace e quindi quello che noi siamo in grado di realizzare.

Anche qui è necessario fare qualche distinguo, una cosa è una barca motore ed una cosa è una nave a motore, ma anche una barca a vela è diversa da una nave a vela. Sono principi di progettazione, di studio e di analisi completamente diversi. Ho visto in Carlo Riva l'uomo che era riuscito a creare il prodotto; chiunque davanti a un Aquarama si inchina per estetica, per funzionalità, per tecnica, per tecnologia e per innovazione. Carlo Riva a quei tempi produceva a Sarnico oltre 350 imbarcazioni l'anno senza l'ausilio di computerr o tecnologie e materiali avanzati. Con una meticolosità e una ricerca della perfezione che poi si è trovata nel prodotto.

Oltre a essere designer, costruttore e imprenditore era anche un commerciale. Infatti Carlo Riva fu un grandissimo commerciale, era colui che andava a vendere le sue barche. Allargò il suo mercato con una visione globale; Carlo Riva fu il primo ad andare a New York negli anni '60, fu il primo a creare aree distributive a Montecarlo.

Negli anni successivi ho avuto la fortuna di incontrare tantissimi designer nautici. Con tanti ho lavorato, un cliente bolognese 30 anni fa mi parlò dello Studio Spadolini che allora disegnava per i famosi Cantieri di Pisa e in questo studio oltre al nipote che era Tommaso Spadolini, crescevano due giovani designer che sono France-

sco Paskoski e Luca Dini che sono diventati protagonisti del design nautico internazionale. Ho conosciuto Mauro Micheli che nasce proprio all'interno dei Cantieri Riva e crea Officina Italiana Design con esperienze in Sanlorenzo e soprattutto la storia di Riva. Ho avuto la fortuna di lavorare 10 anni nel Comitato Sviluppo Prodotto del Gruppo Ferretti, eravamo in tre, quindi tutti i designer che sono passati fra i quali Gianni Zuccon.

lo tendo a semplificare e sostengo che nel momento in cui parliamo di design, dobbiamo parlare del nostro design e cioè di quello che sappiamo fare. Non sono d'accordo nel parlare di interni, perché idealmente le prime linee e forme che di una barca vengono apprezzate sono quelle esterne. Sono convinto che un cliente, un armatore compri una nave per come è, per quello che contiene e per come esprime il suo essere nave. Ed è in questa visione che il Design italiano diventa protagonista.

La Scuola del Design del Politecnico di Milano nasce nell'89 quando del design nautico non se ne parlava. Oggi è diventata una scuola di pensiero e un'eccellenza italiana nel mondo.

Tutti noi stiamo andando in questa direzione, prima si ricordava Milano come capitale del design, ci stiamo battendo perché durante il Salone del Mobile si possa fare un convegno sul design nautico. Sono convinto che sia importante e fondamentale mettere nelle nostre barche tutta la nostra storia e cultura del design, come diceva Sergio Buttiglieri.

Fondamentale però a mio avviso è partire dal concetto di Nave che io, per comodità, ho suddiviso in tre aspetti. La piattaforma navale; non dimentichiamo che a differenza di una casa, la nave galleggia e naviga, deve avere contenuti diversi, in alcuni casi deve avere anche contenuti estremi. Quindi parte da una base tecnica

fondamentale. Successivamente io vedo la piattaforma estetica, ovvero quello che noi vediamo. Non a caso si chiama opera viva quella che non si vede e si chiama opera morta quella che tutti vedono.

E' opera viva perché Naviga perché è una parte propulsiva perché contiene la parte impiantistica perché è il cuore della nave. La piattaforma estetica è quello che tutti vedono, anche se può apparire un concetto semplicistico, ma la realtà è che le navi all'esterno le vedono tutti. Tutti ammirano il design estetico delle barche, mi vengono in mente le linee di Mauro Micheli o di Francesco Paskoski, che io definisco designer automobilistici per la loro pulizia estetica. Dopodiché arriviamo all'interno della barca.

Proprio da qui che a mio avviso le contaminazioni devono essere misurate, mirate e strumentali all'evoluzione del progetto e dell'imbarcazione e, più in generale, allo sviluppo della nautica. In questo contesto è utile ricordare la differenza fra il concetto di "Freestanding", ovvero quello che appoggio in una barca, ed il concetto di "Costruire per", realizzare cioè gli allestimenti e gli interni all'interno dell'imbarcazione. In questo panorama si inquadrano le eccellenti scuole di ebanisteria e di arredi.

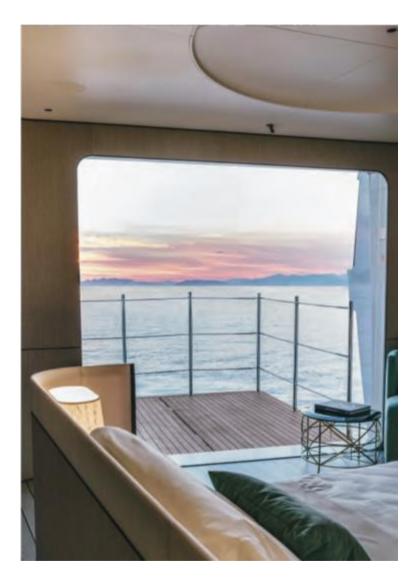
Arriviamo quindi agli interni che sono cambiati tantissimo. Sono cambiati perché cambiato è il mondo intorno a noi. Le distanze si sono pressoché annullate, tutti viaggiamo molto più semplicemente di quanto non lo facessimo 20 anni fa e abbiamo modo di vedere come sono cambiati i luoghi, privati e pubblici. Mi vengono in mente alberghi, musei, gallerie d'arte. Ci sono stati momenti o degli aspetti progettuali che hanno cambiato totalmente il prodotto barca. Per me è stata l'interpretazione della luce. Se voi guardate le superfici vetrate di una barca o di una nave dal 1990 ad oggi è più che triplicata. Le apertura verso la luce sono estremizzate. Questa visione del prodotto ha

cambiato totalmente il modo di vivere l'interno dell'imbarcazione che si arricchisce di spazio e luminosità. Quando discuto di prodotto con i designer, sostengo che la differenza tra una barca e una barca più grande è data dalla capacità di avere più spazio libero. Quindi la ricchezza, a mio avviso, è data dallo spazio

La mia specializzazione è stata la costruzioni di navi sopra i 25-30 metri e in questo fondamentali erano le necessità del cliente. Parlando di prodotto si parla comunque di un prodotto customizzabile, ma seriale. Con il Gruppo Ferretti e Custom Line sono state realizzate più di 160 imbarcazioni fra i 30 e i 40 metri, pressoché uguali ma comunque customizzate. Quindi esaltando la modularità seriale senza assolutamente perdere di vista le esigenze esclusive del cliente. Customizzare significa presentarsi da un cliente con un foglio bianco e progettare e costruire la barca insieme a lui. Franco Romani ha disegnato tutti i Perini sia da un punto di vista di design di esterni e, in alcune navi, anche gli interni. E gli faccio i complimenti pubblici. Per me è stato particolarmente stimolante e divertente avvicinarmi al mondo Perini. Ci vuole tanta umiltà per entrare in un'azienda come questa, soprattutto per chi come me, non ha alcuna conoscenza del mondo della vela. I miei pensieri erano legati a cosa poter trasmettere ad un cantiere di così alta tradizione e specializzazione. Una cosa è certa quando si entra in un luogo come questo si deve avere la capacità e l'umiltà si saper ascoltare e osservare. L'idea più importante che abbiamo sviluppato in questi mesi è la semplificazione e lo spazio in barca. Quindi lavorare sul progetto originale, e guindi sul design, e ridefinire l'ergonomia e gli spazi per ottenere la maggior vivibilità possibile. Pur mantenendo le peculiarità di questo marchio e cioè l'innovazione, non dimentichiamo infatti che le navi a vela di Fabio Perini si governano in solitaria,

quindi completamente automatizzate. Non dimentichiamo tutti gli studi ed i test fatti sugli avvolgifiocco e sui winch. Sul progetto siamo riusciti a fare un buon lavoro di integrazione fra tradizione e storia con il design e l'innovazione, perché l'innovazione rimane sempre una priorità assoluta del cantiere Perini. Sono convinto quindi che le contaminazioni siano sostanziali per la crescita e l'evoluzione della nautica, per il miglioramento del prodotto seriale, ma anche del customizzato, ma sono altrettanto convinto che è necessario che una barca rimanga una barca e una nave rimanga una nave senza che queste vengano snaturate.





FEDERICO LANTERO - Azimut Benetti Group

Lavoro in Azimut Benetti da quasi vent'anni e opero all'interno del team di sviluppo prodotto, in particolare mi occupo di Marketing Strategico e di analisi dei trend. Monitoriamo insieme alla Direzione Tecnica, alla Direzione Generale ed allo stesso Paolo Vitelli un panel di prodotti che va dalla barca di 10 metri al gigayacht di 100 metri. Quindi una grande estensione di gamma. Paolo Vitelli sono convinto sia un pioniere e innovatore della nautica italiana, ha iniziato nel 1969 e fu il primo probabilmente a credere nella vetroresina come materiale perfetto per imbarcazioni decisamente più grandi. Questa sua convinzione lo portò infatti a produrre nei primi anni '80 quella che fu la barca in vetroresina più grande costruita all'epoca. Da quella prima sperimentazione il confine si è spostato sempre più avanti. Oggi la vetroresina viene utilizzata in





mega yacht fino anche a 45 metri.

C'è stata quindi una grane intuizione che è stata portata avanti lavorando e investendo moltissime energie in quella che poi è l'architettura navale. Il Gruppo continua a credere che l'innovazione e la ricerca siano strategiche e quindi ha investito in una vera e propria unit di più di 20 ingegneri che sono esclusivamente dedicati al futuro, a pensare come si possano evolvere le strutture degli scafi per riuscire a rispondere alle aspettative dei clienti. Partendo quindi dalla contaminazione casa e barca ho pensato di raccontarvi come questo sta avvenendo, non solo nel segmento dei megayacht, ma anche nella misura un po' inferiore che va dai 18-20 metri, un segmento assolutamente florido e di grande mercato. Quindi quello che noi oggi vediamo è come questa contaminazione casa-barca sia stata accolta all'interno di questo range di mercato dai 18 metri fino ai 35 metri.

Il primo aspetto, che credo derivi dal piacere di abitare e di vivere il mare, è quello di poter godere sempre di più di luce e di aria e quindi, le aspettative che gli armatori hanno nel momento in cui scelgono un'imbarcazione, si focalizzano sugli spazi e su come questi si aprono verso l'esterno. Le barche un tempo non potevano offrire questo rapporto diretto con il mare perché la tecnologia non lo consentiva; gli oblò dovevano essere piccoli, perché potenziali punti deboli dello scafo, poi la tecnologia ha fatto il suo corso e tutti i grandi cantieri nautici hanno investito nel cercare di superare queste barriere, passando da gusci di vetroresina a loft del mare.

Negli anni 90 le cabine non avevano finestrature, o almeno, erano piccolissime. A poco a poco poi sono diventati degli oblò ovali poi sono diventate delle finestrature quasi a forma di farfalla fino a diventare delle grandi finestrature prive di montanti.





Questa evoluzione non è stata semplice perché sono state condotte delle vere e proprie battaglie con gli organi normativi per convincerli che queste finestrature, pur così ampie fossero assolutamente sicure. Proponevamo quindi qualcosa di non ancora normato, nonostante questo, dopo un lungo lavoro di progettazione di test e di dialogo siamo riusciti ad aprire queste finestrature a scafo, sempre più ampie e sempre più luminose. Oggi stesse finestrature sono aperte anche sul main deck. Oggi su imbarcazioni anche da 60' si può disporre di finestrature da soffitto a pavimento, qualcosa che fino a qualche anno fa non era assolutamente possibile immaginare.

Dal 2005 al 2017 c'è stata una grande evoluzione nel

Dal 2005 al 2017 c'è stata una grande evoluzione nel rapporto fra scafo e superficie vetrata. Le differenze si vedono molto bene confrontando l'Azimut 116 (35 mt) del 2005 l'Azimut Grande (35 mt) del 2017.

Vi è un modo completamente diverso di progettare, grazie anche alla ricerca fatta in precedenza. Oggi siamo in grado di offrire una quantità incredibile di superfici vetrate e quindi di luce. Righini ha addirittura inserito una finestratura a tutta altezza, che comprende addirittura scafo e coperta, nella cabina armatoriale di prua, ma che attraversa tutto lo scafo da murata a murata.

Righini ha progettato in modo che il mare potesse essere visibile in ogni ambiente dell'imbarcazione e questo per il cliente è un valore aggiunto altissimo. Questo è stato possibile ai grandi investimenti fatti dal gruppo nel design e nella ricerca.

Anche sui materiali è stata fatta sperimentazione. Azimut Benetti, ha iniziato nel 2006 a fare i primi studi sui materiali compositi in carbonio. Come tutti sappiamo fra le caratteristiche principali dei compositi in carbonio ci sono leggerezza e alte prestazioni meccaniche. Molto spesso il carbonio viene associato al concetto di performance e

2nd ITALIAN YACHT DESIGN CONFERENCE





velocità. Noi abbiamo interpretato questo materiale per aumentare le potenzialità progettuali, limitando quindi i pesi nelle parti alte dell'imbarcazione, aumentando gli spazi fruibili dal cliente e riducendo le dimensioni delle strutture. L'armatore, o meglio il nostro armatore, si aspetta di trovare una barca non più veloce, ma più vivibile, con spazi più fruibili e molta più superficie vetrata.

Proprio grazie all'uso di compositi in carbonio siamo riusciti a dare maggiore libertà al designer di inventare qualcosa di diverso, di molto più ampio.

Per fare un esempio, in uno yacht di 35 metri c'è la possibilità di poter aprire in pochi secondi una vetratura che è priva di qualunque montante verticale. Si apre una terrazza sul mare di circa 5 mq. Tutta la sovrastruttura di questa barca per poter arrivare ad offrire questi contenuti è stata realizzata in carbonio e la stessa struttura che consente di creare questa terrazza è realizzato in carbonio, diversamente non sarebbe stato possibile.

Stiamo sempre descrivendo come l'abitare a terra ha fatto evolvere il linguaggio progettuale nautico. Abbiamo detto gli spazi fruibili, poi sicuramente la cura degli arredi esterni il cui gusto si sta affinando incredibilmente. Oggi, anche a livello di design industriale, molti produttori hanno iniziato ad impegnarsi e ad investire grandi energie creative nello studio e sviluppo degli arredi per esterni. Questo perché sempre più questo modo di vivere in maniera informale esce dai salotti e dagli interni e cerca di far vivere in continuità totale esterno con interno.

Anche in barche medio piccole, se di piccolo possiamo parlare, come un 18 mt, le aspettative dei clienti sono molto alte e, fino a non molto tempo fa l'offerta di soluzioni da esterno non era certo ampissima. La stessa forma dei divani è stata completamente ripensata è stata ripensata però con la grande difficoltà di continuare a fare forme

che in 18 metri dovevano anche permettere di offrire dello spazio di stivaggio. Questo è un aspetto fondamentale che diventa una vera e propria sfida nel momento in cui uno vuole portare il piacere dell'abitare degli spazi, ma all'interno di imbarcazioni di taglia più piccola. Diventa veramente difficile riuscire a creare delle forme belle che ricordino le forme che tutti noi amiamo e conosciamo ma allo stesso tempo riescono ad integrarsi nell'utilizzo ottimale degli spazi.

Non a caso ci abbiamo messo anni per riuscire a trovare un materiale che fosse sofisticato, bello e duraturo e finalmente far evolvere quelli che erano i tavoli in teck, ripeto sempre in imbarcazioni di questa dimensione. Oggi finalmente l'abbiamo trovato con un lavoro di ricerca continuativa, con un ufficio stile con tantissime persone all'interno che impiegano il loro tempo per ricercare quelli che sono veramente materiali adatti per compiere questa evoluzione. Se questo processo avviene troppo repentinamente si rischia di iniziare ad introdurre sul mercato delle soluzioni che on vengono recepite.

una riflessione sulla gestione quotidiana della barca. Un conto è una barca che è servita da un equipaggio di 5, 6 o 8 persone, un conto è una gestione autonoma dell'imbarcazione dove ce magari una sola persona supporto. Questo fa sì che tutta l'attenzione progettuale di design debba essere indirizzata verso queste problematiche e deve essere data una risposta idonea. Detto ciò questi interventi, questa voglia di evolvere gli stili degli esterni rendendoli sempre più sofisticati prosegue su imbarcazioni più grandi attraverso l'introduzione di forme, di materiali e di finiture che effettivamente fino a un po' di tempo fa non si vedevano.

Con l'esempio del 18 metri abbiamo cercato di portare il linguaggio dell'arredo di casa all'interno di un'imbar-

cazione di queste dimensioni. Facendo un confronto fra 2 generazioni di barche nate a distanza di 10 anni l'una dall'altra sì può notare come la ricerca sui materiali e l'introduzione di un linguaggio nuovo in cui il Decor viene realizzato utilizzando 5 materiali diversi e integrati, dia risultati incredibili.

Nella nuova generazione di interni, si iniziano a percepire gli stilemi tipici degli arredi da casa, i divani cambiano sostanzialmente e si ricerca anche il pezzo unico. Anche l'illuminazione è studiata ad hoc, le lampade vengono progettate e realizzate per la barca e per rendere sempre più personali gli spazi. Questa personalizzazione, questi richiami al conosciuto, all'ambiente domestico, consentono all'armatore di apprezzare di più il nuovo habitat. Iniziamo a vedere i concetti propri dell'arredo di casa il nuovo. E' interessante vedere come su un 60' i divani cambino, come c'è la ricerca del voler presentare il pezzo unico così come possiamo averlo in casa e così, due semplici poltroncine che sono state presenti per anni con un tavolino, diventano il comò. Il pezzo che uno può apprezzare nel momento in cui entra in cabina e addirittura le lampade sono costruite e disegnate ad hoc su progetto del designer per dare quel tocco di personalizzazione che al nostro cliente richiama casa sua e che sta cercando e che chiede di ritrovare anche a bordo delle imbarcazioni.

Il Progetto Globale

Il progetto globale significa che per riuscire ad innovare e a portare un nuovo linguaggio nella nautica ci potevano essere diverse strade; Azimut ha intrapreso è quella di una collaborazione con un architetto italiano, Achille Salvagni, che proviene dall'architettura residenziale e dal contract.

L'obbiettivo di guesta collaborazione decennale fra Azimut e Achille Salvagni, è quello di creare una storia unica e massimizzare il concetto di unicità. L'apoteosi dell'esclusività è appunto l'unicità. In questi progetti il linguaggio è estremamente fluido, organico, integrato. Ogni singolo dettaglio di tutto l'ambiente è stato disegnato in maniera ormonica e integrata, qualunque dettaglio si parla con il resto del sistema barca. Abbiamo anche notato che questo approccio progettuale è trasversale su ogni tipo di clientela e di gusto.

Queste sono collaborazioni a lungo termine, perché è necessario tempo per poter metabolizzare e integrare i linguaggi estetici creativi dei professionisti con quelle che sono le necessità e le esigenze del cantiere e del cliente finale. Questo metodo progettuale non esclude assolutamente l'inserimento nelle nostre imbarcazioni di pezzi storici del nostro design industriale. Delle vere e proprie citazioni. Ulteriori chiavi di lettura, aspetti progettuali che per noi sono imprescindibili sulle nostre barche sono: informalità, privacy e nauticità.

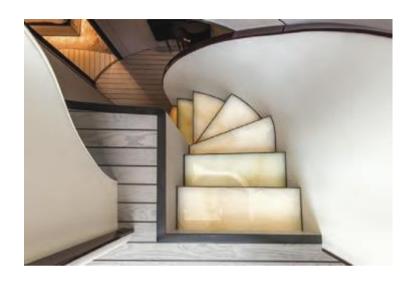
Informalità perché chi vuole vivere il mare e la barca ricerca sempre di più quell'informalità che nelle vite quotidiane spesso viene fatalmente negata. Privacy intesa anche nei confronti di chi vive l'imbarcazione per lavoro, quindi gli equipaggi che, al pari degli ospiti, hanno diritto ad una qualità ed esclusività degli spazi adeguata.

Nauticità perché è sempre più sentita la necessità che la barca, per quanto sia bella, esclusiva, sempre più "oggetto di design", rimanga pur sempre una barca in grado di dialogare perfettamente con il mare.





72 2nd ITALIAN YACHT DESIGN CONFERENCE 73







Bow lounge MCY 105



Pozzetto di poppa MCY 105 personalizzato con Jacuzzi custom

FEDERICOPERRUCCIO-MontecarloYacht

Montecarlo Yachts è stata fondata a fine 2008 in seno ad uno dei gruppi internazionali più importanti che è il Gruppo Benetau che ha oltre 130 anni di storia. Per affrontare con logica un percorso che analizzi lo yacht design ed il confine fra casa e barca e le sue contaminazioni, non si può prescindere dalle esperienze fatte da altri attori e dai principali protagonisti di questo settore.

Come lo yacht anche la villa è un edificio residenziale particolare che ha funzioni d'uso sono legate allo svago, alla ricreazione, al riposo e al tempo libero, fattori questi molto spesso di natura psicologica piuttosto che materiale. La casa come ambiente in cui sentirsi protetti, coltivare rapporti privilegiati, trovare spazio e tempo per la famiglia e chi sentiamo vicino.

L'affnità tra il progetto di un'abitazione di lusso e quello di imbarcazioni è che in entrambi i casi il compito del designer è quello di stabilire un equilibrio tra natura 2nd ITALIAN YACHT DESIGN CONFERENCE



MCY 80 in navigazione



Esempio design tipico di un mega yacht (non prodotto da MCY)

e cultura nel rispetto della personalità, della sensibilità e delle convinzioni del committente.

Sempre più frequentemente casa e barca si influenzano reciprocamente, e talvolta oggi è diffcile distinguere gli interni di un'abitazione da quelli di un'imbarcazione e viceversa. La barca diventa sempre di più il luogo in cui trasferire gli stessi valori, diventando espressione di stile personale, di evasione dal quotidiano per trovare spazi, luoghi, occasioni di vita previlegiate ed un più diretto rapporto con la natura. Negli ultimi vent'anni c'è stata una vera rivoluzione nello yacht design. Da un punto di vista estetico, e non solo, questo settore si è molto avvicinato a quello delle abitazioni. Lo studio dei materiali, della loro composizione, del colore e degli aspetti legati alla luce e all'ombra ha assunto grande importanza, poiché essi influenzano la percezione che l'utente finale ha dello spazio. Più che di contaminazione parlerei però di trasposizione, di integrazione, da casa a barca di elementi di stile in grado di trasmettere analoghe sensazioni all'armatore. Le integrazioni tra casa-barca sono auspicabili perché l'esperienza di anni nel campo del design, trasferita in quello nautico, ha consentito di aumentare notevolmente il comfort e valorizzare gli arredi aumentandone allo stesso tempo le caratteristiche intrinseche e la qualità percepita. La rivoluzione nello yacht design appena descritta è stata accompagnata da una forte evoluzione del ruolo del designer di imbarcazioni. Senza fare particolare riferimento ad epoche precise, si può però identificare una serie tempora le di 4 principali momenti.

Yacht Designer interni al cantiere: il periodo in cui il design era principalmente ideato e realizzato in-house, all'interno dello stesso cantiere quindi, senza l'ausilio di designer professionisti.



Philippe Starck insieme a M.me Annette Roux Beneteau



Linee di montaggio avveniristiche presso gli stabilimenti Beneteau negli anni 80.

Yacht Designer per Mega-Yacht: il periodo in cui si passati ad una collaborazione sempre più stretta con designer esperti, in principio dediti soprattutto alla progettazione di unità di grandi dimensioni. Man mano la figura professionale del designer in campo nautico ha acquisito un ruolo chiave nello sviluppo di un progetto, con particolare rilevanza nel segmento dei Mega Yachts. Yacht Designer per linee esterne di barche di serie: nel tempo il ruolo dei designer ha assunto una sempre maggiore importanza anche nella progettazione di imbarcazioni di taglia ben minore, generalmente costruite in vetroresina e su linee di costruzione studiate per produzioni di grandi numeri in serie. È il caso per esempio di Philippe Starck che nel 1987 disegnò il Beneteau First 35, o di Pininfarina che nel 1990 disegnò, in collaborazione con Bruce Farr, il Benetau First 45. Yacht Designer coinvolti nell'intero progetto: oggi i designer sono coinvolti nell'intero progetto dell'imbarcazione sia per gli esterni che per gli interni fin dalla fase di concept di ogni nuovo modello.

Come per la casa, viene prestata particolare attenzione allo studio di soluzioni tecniche e di design che sappiano interpretare al meglio lo stile contemporaneo e le esigenze di clienti sempre più sofisticati, internazionali e globali dal punto di vista culturale.

Si può quindi affermare che solo negli ultimi trent'anni ci sia stato un vero cambio di direzione nella progettazione del design di interni ed esterni in campo nautico. Tre sono i punti fondamentali alla base del nuovo concetto di yacht design: un rinnovato interesse per il rapporto fra interni ed esterni abitativi e navali, la ricerca di nuovi materiali e tecnologie e il desiderio di aprire la barca verso l'esterno, andando a modificare il rapporto tra l'uomo e il mare, e creando un vero e proprio dialogo tra l'utente e



MCY 76 all'interno della cabina di verniciatura dello stabilimento MCY a Monfalcone



MCY 105 visto da prua in navigazione

la natura circostante.

Occorre prestare pieno rispetto nei confronti dell'ambiente che ci circonda, adottando per esempio tecniche di costruzione a minor impatto ambientale ed installando utenze di bordo tecnologicamente all'avanguardia.

Occorre tener sempre ben presente che l'imbarcazione deve poter offrire il massimo comfort e sicurezza. Per questo è sempre auspicabile che il design e l'ingegnerizzazione degli scafi e delle linee di carena abbiano spiccate qualità nautiche. Un ulteriore vincolo di cui tener conto è sicuramente il controllo del peso, al fine di raggiungere standard di alto livello e la conformità di qualità, effcienza e sicurezza garantendo le migliori performance possibili con un occhio ai consumi e sostenibilità in termini di impatto ambientale.

Ulteriori importanti vincoli sono la necessità di identificare linee guida ergonomiche specifiche nella progettazione dell'ambiente di bordo, al fine di migliorare la sicurezza e il comfort di ospiti ed equipaggio, nel rispetto delle normative inerenti alla sicurezza. Infine saper garantire che le linee esterne non vengano alterate negativamente da esigenze derivanti dai volumi degli spazi interni, ma risultino altresì sempre un buon compromesso e la migliore espressione di stile possibile. E' un compromesso non facile. Le riflessioni appena citate portano alla luce un elemento di grande importanza concettuale. C'è oggettivamente una forte ed evidente accelerazione nell'utilizzo di designer e di contaminazioni dall'ambiente casa per dare riscontro ad una nuova esigenza della clientela ed una nuova lettura di ciò che definiamo lusso.

Certamente le nostre imbarcazioni fanno parte di quello che viene chiamato "design di lusso" ovvero un campo del design "estremo" in cui "all'uomo è concesso di



Immagine esempio di villa di design contemporanea



Vista iconica di Alfa Nero, Nuvolari Lenard design

vivere condizioni molto speciali".

Nonostante Monte Carlo Yachts sia nata a cavallo di una delle crisi finanziarie più dure, possiamo dire di essere stati privilegiati perché abbiamo potuto esprimere al meglio la nostra idea di risposta a queste nuove esigenze. Non abbiamo avuto vincoli particolari, oltre chiaramente a quelli intrinsechi in ogni progetto nautico prima citati. Pensandoci bene un vincolo l'abbiamo avuto e ci è stato dettato fin dal primo incontro con Madame Roux Beneteau: realizzare una vera barca. Per noi allora questa immagine del MCY 105 è iconica. Posto che un oggetto non è di lusso se non è di estrema qualità. Che cos'è veramente il lusso oggi sia a terra che in mare? Ce lo siamo chiesto fin dalla fondazione di Monte Carlo Yachts e del nostro manifesto. Come è noto il concetto di lusso è cambiato con il tempo e non si riferisce più oggi al mero materialismo.

In effetti, il termine lusso oggi si collega a concetti immateriali; si riferisce spesso alla soddisfazione di un bisogno legato al tempo, allo spazio, all'armonia ed al benessere, quindi alla ricerca di esperienze piacevoli, uniche, appaganti.

Da qui la visione che qualcosa ancora mancasse all'interno del mercato, nonostante l'offerta già estremamente vasta al momento della nascita di Monte Carlo Yachts nel 2009.

Concretizzare la nostra visione è stato possibile grazie alla forte passione ed alla dedizione di chi ha creduto in questo progetto fin dall'inizio, ed attraverso una serie concreta di Main Drivers, 3 leve fondamentali:

DESIGN, ARCHITETTURA NAVALE e PROCESSO DI PRODUZIONE.

La Personalizzazione come approccio al DESIGN. Grazie ad una delle firme più importanti al mondo in que-



Dettaglio della bow lounge di prua, tipica di MCY



Vista laterale MCY 86

sto campo come Nuvolari e Lenard, abbiamo re-inventato il concetto di barca, confortevole, sicura, pienamente fruibile e fortemente innovativa grazie ad elementi rivoluzionari prima non presenti su barche di questa taglia come la «Bow Lounge Area», una vera e propria terrazza sul mare personalizzabile secondo le più disparate esigenze del cliente.

Questo approccio rivoluzionario in termini di design deve essere necessariamente accompagnato da una marcata innovazione a livello di architettura navale e di processo di produzione. Un metodo di produzione fortemente innovativo, che prevede la realizzazione del modulo abitativo degli interni del ponte inferiore interamente costruito fuori carena ed in parallelo con altre attività chiave come l'allestimento di sala macchine e di coperta. Ispirato a concetti di Lean Manufacturing, brevettato e premiato nel 2015 per le qualità uniche implementate, questo processo di produzione permette di ridurre sensibilmente i tempi di completamento dello yacht (fino al 45%) aumentando allo stesso tempo in modo tangibile la qualità del prodotto finale e consentendo livelli di customizzazione normalmente impensabili su imbarcazioni di questa dimensione. La personalizzazione infatti irrinunciabile, come lo è il nostro processo produttivo. Entrambi devono avere uguale importanza e non ci spingeremo mai a dare maggiore rilievo ad uno all'altro. Come segno tangibile di integrazione casa-barca, MCY collabora quotidianamente con diverse firme d'eccellenza nel campo dell'arredamento home.

Ricreare un ambiente confortevole come la propria casa anche a bordo costituisce un valore aggiunto estremamente imortante per ogni armatore. Il nostro obiettivo come costruttori è di offrire all'armatore un ambiente dove possa sentirsi davvero a casa.



Owner cabin MCY 105



Salone MCY 86

La possibilità di realizzare un sogno, di poter ritrovare la propria intimità e privacy sul mare insieme ad una forte sensazione di libertà, come nel caso di Rafael Nadal sul suo MCY 76.

La contaminazione è quindi auspicabile e porta benefici se controllata. Non dobbiamo perdere di vista ciò che ci è stato chiesto di fare, barche vere. Rimarremo sempre fedeli al fatto che siamo costruttori di «barche vere». La perfetta integrazione tra forma e funzione non la giudichi sulla copertina patinata di una rivista.

La percepisci quando hai il timone in mano e ti rendi conto che non stai portando in mare una casa, ma l'habitat e lo stile di vita che ami. Ed è questo il risultato del lavoro di tante donne e uomini, della genialità di designer creativi, della competenza di ingegneri e architetti, dell'esperienza di artigiani che, nel loro insieme, costituiscono il tesoro dei cantieri navali in Italia che tutti ci invidiano.



Gamma attuale Ameryachts



Amer 94' Save the sea

BARBARA AMERIO - Amer Yachts

L'azienda Permare è nata nel 1973 inizialmente come centro assistenza nautico in seguito è passata alla costruzione per un cantiere primario Italiano dell'Adriatico. Da lì la nostra esperienza costruendo per terzi. Quando i nostri clienti ci hanno chiesto di costruire degli scafi più grandi a fine anni '80, ed il cantiere non si voleva spingere nel segmento superiore, abbiamo deciso in quel momento di intraprendere la costruzione direttamente con il nostro proprio marchio. Ad oggi siamo specializzati in metrature che vanno dai 90 ai 120 piedi, abbiamo fatto una scelta completamente diversa, quella di limitarci nella produzione, attualmente costruiamo solo due scafi e mezzo all'anno e ci dedichiamo al cliente dall'inizio costruzione.

Non ci siamo invece dati limiti nella creatività, lo scafo arriva in cantiere ed il cliente insieme a noi costruisce liberamente la sua barca. Ovviamente oltre alla costruzione del nuovo abbiamo integrato operazioni di refitting che rappresentano



Navetta Camper & Nicholson Destiny a fine restauro



Spazi esterni fly-bridge Amer Cento Quad

una alternativa di lavori in corso che può alla stregua delle nuove costruzioni vedere anche il coinvolgimento del designer.

Nelle foto esposte oltre all'imbarcazione Amer modello 94, che è una nostra creazione, abbiamo lavorato sul "Destiny", una navetta classica del '59 che il nostro cantiere ha ristrutturato totalmente con un restauro integrale. Si tratta di uno scafo Camper & Nicholson; quando si fa un restauro di questo tipo si ricostruisce da zero. Questa barca era totalmente deteriorata dalla ruggine. Tutto quello che si può ricostruire o riparare lo si fa attraverso la sapiente manualità artigiana italiana, invece quello che non si riesce a ricostruire viene reperito sul mercato come molti degli accessori.

Il risultato finale è quello di aver fatto tornare allo splendore originale lo scafo nel rispetto dello stile dell'epoca pur modernizzando impiantistica e sicurezza a bordo.

Anche nel restauro c'è tanta contaminazione di design retrò classico perché abbiamo trovato per esempio nei bagni e, più in generale nei materiali di finitura, quello che viene utilizzato nel settore civile per gli interventi conservativi d'epoca.

Penso alla contaminazione, soprattutto per quello che riguarda gli esterni e in questo caso le barche hanno nel tempo aumentato le trasparenze per dare maggior visibilità al mare. Il fly-bridge è una area open molto sfruttata e protetta dove si utilizzano anche i complementi da esterni , che si possono trovare anche nei giardini o nelle terrazze delle nostre case.

Passando agli interni dell'Amer Cento che ha preso importanti premi internazionali, è la prima barca al mondo con 4 motori IPS, In questo caso per bilanciare la componente tecnologica elevata abbiamo pensato di provare ad utilizzare dei materiali d'impatto che avessero anche





Prendisole poppa Amer Cento quad

una componente sostenibile. Per cui gli esterni di tutti i ponti dell'imbarcazione sono stati posati in sughero che è un materiale riciclato e quindi ecologico, con doti marine quali la imputrescibilità, è un grande isolante, ed è leggero e piacevole in quanto non scalda al sole. Abbiamo utilizzato per il ponte principale un Teak vintage di grande impatto emozionale, si cammina su tavole recuperate da antiche case coloniche dell'isola di Java di 150 anni fa. In entrambi i casi si evita l'effetto deforestazione.

Siamo grandi sostenitori della teoria della sottrazione con soluzioni innovative tese al risparmio energetico. La tecnologia integrata che si sta evolvendo con l'industria 4.0 di pari passo con il design sostenibile.

Insoliti materiali di recupero come il teak vintage o il sughero per i ponti esterni in abbinamento ai rivoluzionari IPS Volvo Penta che, grazie alla loro compattezza, garantiscono spazi interni maggiori uniti a minor consumo ed emissioni ridotte al 50%. Questo bilanciamento di tecnologia e design pragmatico è la sintesi perfetta che rappresenta la filosofia del cantiere grazie alla quale sono arrivati importanti riconoscimenti internazionali per l'innovazione e la creatività.

Leggerezza e robustezza dei materiali = performance Se nel civile emerge una necessità di leggerezza che risponde ai requisiti antisismici, nella barca una riduzione di pesi è necessaria per migliorare le performance. Maggiore è il volume degli scafi e minore è il margine per poter variare frequentemente le linee esterne dovuto agli ingenti investimenti necessari. La tendenza è lavorare maggiormente sulle sovrastrutture e la poppa mentre lo scafo in carena varia per esigenze più tecniche che estetiche. 94 2nd ITALIAN YACHT DESIGN CONFERENCE 95

Un prodotto su misura

Avendo scelto di produrre non in serie, ma un prodotto su misura, per il design non abbiamo un codice prestabilito ma ci dedichiamo a raggiungere il piacere dell'esclusività del singolo cliente.

Coltiviamo la tradizione: come una volta veniva fatto per ogni uomo di mare che ambiva a costruire la sua barca diversa e migliore. Lavoriamo sul singolo pezzo rendendolo unico ed utilizziamo il design come supporto, come mezzo per ottenere questa diversità che per noi è il vero lusso di oggi, arrivando a dedicare anche il particolare personalizzato.

La cura al dettaglio e le finiture di un prodotto italiano sono la miglior garanzia di riuscita per l'export: vanno solo valorizzati meglio da tutta la filiera.

I messaggio chiave da utilizzare è BBF ossia Bello e Ben Fatto.

96 2nd ITALIAN YACHT DESIGN CONFERENCE 97



PAOLA SINIRAMED TRIFIRO' - Armatrice Ribelle



Buongiorno, sono Paola Trifirò Siniramed, moglie dell'Avvocato Salvatore Trifirò, a mia volta Avvocato e velista, nonché in larga parte coadiutore-costruttore navale. La nostra nuova barca a vela di 33 metri Ribelle è stata realizzata su disegno di Malcolm McKeon, con gli interni di Remi Tessier, costruita dai cantieri olandesi Vitters. Sono stata gentilmente invitata a questo convegno, credo unico owner. La nostra nuova Ribelle, varata nell'aprile di quest'anno 2017, ha vinto in breve tempo dal varo varie regate e in special modo la importante Rolex Cup 2017 a Porto Cervo.

Barca in carbonio e (parecchio) titanio, dalla linea filante e avveniristica, a partire dalla tuga quasi completamente in vetro (e dunque trasparente), per finire con le grandi prestazioni sottovela, Ribelle presenta anche degli spettacolari interni da noi fortemente voluti e disegnati da Remi Tessier, che rappresentano una grandissima novità sia nei





materiali sia nel decor. Offrono infatti grandissima luce, spazi ampi eleganti, materiali estremamente antichi e allo stesso tempo innovativi su una barca (come il rame). Il tema di quest'oggi riguarda le contaminazioni "casa/barca". A parte il fatto che, se mi è consentito, non trovo che la parola 'contaminazione' sia poi così positiva, direi che il punto, assolutamente realistico, riguarda un "cambiamento di rotta" negli ultimi anni nel campo delle barche, con un interessante allargamento di visuale nell'utilizzazione del mezzo stesso, e così di miglioramenti e integrazioni del modo di vivere. Sul fatto che la barca assomigli sempre di più a una casa, ci sono molte critiche ma anche apprezzamenti.

La posizione negativa non mi vede così favorevole. In effetti il punto non è che la barca assomigli sempre di più a una casa, ma che la barca possa essere molto più godibile offrendo tutte le comodità, utilità, ecc. che possono rendere la vita a bordo del proprietario più facile, agile e divertente.

Noi per primi, da vari anni, e così già con le nostre due ultime grandi barche a vela Zefira, un Dubois, 50 metri, e Kokomo, un Dubois 40 metri, ma anche con tutte le barche che abbiamo avuto in precedenza (Dufour e Jongert), ancorché più piccole e meno moderne dati i tempi, abbiamo sempre, e sempre di più, operato per realizzare una barca veloce, sicura, che ci consentisse di mantenere a bordo, ovviamente nei limiti intelligenti della situazione, lo stesso nostro stile di vita. Il punto è che, quando si è a bordo, solo se si è completamente soddisfatti di ciò che ci circonda, degli spazi, dell'atmosfera, degli oggetti e di quant'altro, si può desiderare di restarvi sempre senza desiderare di scendere continuamente a terra per aperitivi, pranzi e cene, e eventi vari, come spesso invece succede. D'altronde, il classico "sailor" è l'appassionato







navigatore dei mari che solca per conoscere, pescare, far vacanze, e quant'altro. Occasionalmente ama regatare e si attrezza per questo scopo, alleggerendo la sua barca. Ovviamente da questo schema fuoriescono le barche che corrono in Coppa America o nelle competizioni più aggressive: barche leggerissime nate solo per volare e veleggiare.

In tutto ciò, naturalmente, va tenuto ben presente l'elemento sicurezza. Bene infatti i layout innovativi, l'uso di materiali nuovi e straordinari, il disegno degli infissi modernissimo, l'apertura degli spazi e via così. Male invece il cumulo di oggetti che si possono muovere durante la navigazione o che richiedano di essere assicurati e ancorati, facendo sprecare molto tempo. L'elemento sicurezza, infatti, è importantissimo, non solo nelle barche a vela per ovvi motivi, ma anche nelle barche a motore perché movimenti strani o impennate possono sempre verificarsi. Per concludere il mio punto di vista è, con quello di mio marito Salvatore Trifirò, sempre stato di estrema apertura verso il futuro e così nel rinnovo di idee e materiali, anche in questo delicato settore della nautica.

La nostra Ribelle è un esempio vivente di questo modo di pensare e operare.



La navigatrice Florence Arthaud



Robin Knox Johnston

CARLO NUVOLARI - Nuvolari e Lenard

In questi anni abbiamo progettato moltissime barche la più piccola è stata uno sloop di 4,99 metri, una barchetta a vela con due motori e cabina: è stato un tema molto diffcile perché avevamo come cliente un vero armatore. Mentre la più grande, la stiamo costruendo adesso, è una nave lunga 141 metri. Stessa difficoltà, perché non importa la lunghezza della barca o il censo dell'acquirente : per ogni armatore la barca è il sogno da realizzare. Oggi voglio riflettere sul fatto che nel Mega Yachting si vedono sempre di più applicati allo stile esterno e presenti nel progetto generale, elementi stilistici architettonici che sono propri dell'architettura civile. Parto dalla citazione di Plutarco: "navigare necesse est" che è anche il motto del nostro studio e che quindi riassume la nostra idea di progettare una barca. Per me, qualsiasi siano le dimensioni, rimane una barca, anche se è un megayacht, anche se una nave, rimane pur sempre una barca. Quindi all'inizio della proget-



Il progetto ISLAND di WALLY e sotto la chiara ispirazione alle navi posacavi.



tazione cerchiamo le motiva zioni di chi desidera comprare o farsi una barca personalizzata; "custom" come si usa dire in brutto inglese. Farsi una barca apparentemente è una follia; economicamente è sicuramente una follia, ma allora quali sono le aspirazioni del mercato con il quale ci confrontiamo? Sono quelle di Florence Arthaud che ha fatto della Vela la sua vita solcando i mari da sola? Di Sir Francis Chichester che non ha bisogno di presentazioni, oppure di Robin Knox Johnston, che è stato il primo negli anni '60 a fare il giro del mondo senza scalo. Non credo siano queste le reali aspirazioni del pubblico. Analizzando il mercato, quando mi trovo di fronte ad un committente, sia esso un cantiere che deve fare centinaia di barche in serie, si è esso un singolo armatore, devo sapere le sue motivazioni per iniziare a progettare.

Purtroppo, vedendo quanto nella realtà una barca viene utilizzata durante la sua vita, l'aspettativa reale degli utilizzatori sia: meno "navigare" è più "stare" a bordo. La barca sta sempre di più diventando un modo di essere, un modo di passare il tempo indipendentemente dal sogno del viaggio che ha animato personaggi come quelli che vi ho citato, quindi la barca naviga poco, spesso è ormeggiata in marine sempre piene. In percentuale l'uso reale della barca in navigazione è pressoché nullo.

Questo non è molto romantico ma temo sia la verità. Questo in particolare per i mega yacht ha sicuramente cambiato, inquinato, per quanto mi riguarda, il modo di progettare, essendo di fatto cambiate le aspettative che la clientela ha quando acquista, cerca o commissiona uno yacht. È il caso dell'Island di Wally, che ritengo sia una cosa me ravigliosa e fantastica perché centra esattamente l'aspettativa del cliente. Il cliente vuole qualcosa che si muove, ma non troppo, ma che dia lo spazio e il comfort di una residenza. Non dimentichiamo che il Mega Yach-



Un brutto esempio di stile futuristico



ting ha delle motivazioni che vanno al di là della semplice abitabilità, ergonomia e lusso. Quasi sempre il Mega Yacht è la rappresentazione della potenza economica, politica, finanziaria dell'armatore che deve rendere visibile e pubblico il suo potere.

Questo progetto, l'Island di Wally, secondo me ha un'altra validità e per questo lo rispetto moltissimo: ha un rapporto veritiero con il mare, infatti si ispira alle piattaforme navali e alle navi posacavi. Questo yacht fu presentato anni fa ma non ebbe il successo che meritava, non so per quale motivo forse era troppo avanti. Lo Yacht Club di Montecarlo è stato progettato per richiamare una nave ormeggiata ed il progetto è ben riuscito. Forse è più facile mutuare dalla nave alla casa, meno facile è mutuare dalla casa alla nave. Un famoso product designer ha saputo interpretare una forma militare che era propria di un famoso progetto militare di circa 20 anni fa: una classe di fregate della Marina degli Stati Uniti a bassa segnatura radar. Infatti le superfici piane inclinate e angolate fra loro riflettono le onde radar in modo da avere quelle caratteristiche di invisibilità ai radar. La classe delle Fregate militari è la Zumwalt, mentre la barca è "A" disegnata da Philippe Starck.

Riportare le forme e le linee di una fregata militare nella progettazione di uno yacht trovo sia un'idea meravigliosa perché sono convinto che, in generale, tutti i progetti nel nostro campo, debbano avere dei riferimenti storici. Quindi il riferimento per chi frequenta il mare in modo serio è il mondo delle professioni marine, il mondo di chi va per mare per lavoro. È mia abitudine infatti guardare sempre alle forme e all'evoluzione dei mezzi tecnici. Questo non significa necessariamente andare indietro, ma vuol dire ispirarsi a settori sicuramente più avanzati nei quali linee e forme sono modernissime e molto più avanti di quanto



Motoryacht "A"



Particolari della torretta dei "balconi"

non lo siano nello yachting, che spesso è molto tradizionalista, forse anche troppo. La forza e la pulizia delle linee di queste imbarcazioni da lavoro o navi commerciali sono affascinanti e indiscutibilmente belle.

Altro risultato invece si è avuto con la barca progettata per Steve Jobs. Si chiama Venus e trovo che sia una forzatura, un tentativo non riuscito di fare una cosa estremamente pulita, ma che non rispetta alcun canone di utilizzo. La barca è tutto meno che un oggetto marino. E' un arrogante esercizio di design di architettura civile, malamente applicato al mondo del mare. Basta notare le finestrature nella parte di prua, si vede attraverso lo scafo che è praticamente di vetro, in una zona in cui l'impatto con le onde sarà fortissimo .

Altro particolare da notare è la posizione dell'ancora molto indietro rispetto al dritto di prua. L'effetto di questa scelta è che all'ormeggio, con vento di prua, la barca inizierà a serpeggiare pericolosamente. Questa barca è tutta apparenza senza sostanza e per me è un insulto progettuale. Nella vista di poppa sono state rispettate almeno le funzionalità che gli yacht oggi offrono. Quindi aprirsi verso il mare, ampie zone per fruire l'esterno della barca e non rinchiudersi all'interno. La scelta di vivere la barca verso l'esterno, verso il mare e la natura è una scelta puramente personale, molto comune per chi naviga in Mediterraneo, non così frequente per latitudini più calde o più fredde. Ci sono stati clienti che ci hanno chiesto di chiudere i grandi spazi ricavati a poppa, questo a conferma che il modo di vivere il mare è molto personale.

Atlante è una barca progettata dal nostro studio e costruita da CRN del Gruppo Ferretti; è una barca di 55 metri e ha centrato il desiderio dell'armatore che aveva espresso il desiderio di avere una barca molto seria e molto semplice, pur mantenendo un'estrema funzionalità. Il ponte



Motoryacht "A" alla fonda



Motoryacht "VENUS" pessimo esempio di architettura civile applicata a un mezzo navale

di prua è estremamente rigoroso e razionale, quasi il ponte di una nave militare: l'unica rottura delle superfici è il tavolo da pranzo che si stacca dal ponte creando le sedute sul ponte stesso. Fin dai primi schizzi le linee dovevano essere militari, una barca che doveva avere dei grandi volumi, ed in realtà è una barca molto voluminosa in quanto la poppa è doppia. In questa poppa molto alta si aprono due grandi portelloni che chiudono il vano tender. Gli stessi tender normalmente vengono messi in acqua non appena la barca è all'ancora o all'ormeggio, rimaneva quindi un grande spazio vuoto, libero e panoramico all'aperto. Abbiamo quindi pensato di renderlo polivalente con i portelloni che si aprono verso l'alto creando ombra e rendendo piacevole e vivibile uno spazio tecnico. Ad oggi è uno degli spazi dov gli armatori e gli ospiti passano gran parte del tempo. È un classico esempio di polivalenza e flessibilità d'uso

La barca, pur essendo stata costruita in un cantiere civile è militareggiante, ha linee rigorose e aggressive, come richiesto dal committente. Ha forme molto marine come la prua molto alta e slanciata, svasata che evita, durante la navigazione, che i frangenti delle onde tagliate arrivino in coperta. Altra forma di contaminazione che nel corso degli anni si è evoluta grazie allo sviluppo di nuove tecnologie costruttive e soprattutto di normative che hanno recepito tutte le po tenzialità offerte dalle innovazioni in generale sono le aperture a murata (i fianchi della barca). In questo caso un salone che si apre su un passavanti fino a qualche anno fa non si sarebbe potuto realizzare. Spesso gli enti tecnici che emettevano queste normative erano molto rigidi in quanto di derivazione navale, quindi regolavano la costruzione di imbarcazioni da lavoro. Solo da qualche anno ci sono regolamentazioni e gruppi di normative che sono state studiate appositamente per lo vachting. Que-



Motoryacht "VENUS" particolare



Motoryacht "VENUS" improbabili finestrature civili

sta barca rimane comunque una barca, una prova molto alta, con delle performance notevoli ed ha sempre quella sportività ed aggressività militaresca E' stata una barca fat-ta in semiserie in quanto non c'era un committente vero e proprio, ma il cantiere ci ha chiesto di disegnare una barca che noi ritenessimo di successo, abbiamo progettato una barca di 55 metri e ne sono state realizzate 3 commesse perfettamente uguali, tranne che per il colore. Il progetto Black Pearl, una grande barca a vela del cantiere Oceanco, è partito dagli schizzi iniziali fatti sulla sezione longitudinale tecnica prodotta dal cantiere. È una barca molto particolare, come si può notare dalla prua e dalle ancore che escono dalla carena ispirate a quelle dei sottomarini. In realtà questa barca non ha molto di innovativo o particolare se non il fatto di essere molto grande e quando si affrontano progetti come questi le complessità tecniche sono tante. Il particolare disegno della prua è stato introdotto perché l'armatore non voleva la prua verticale perché troppo "di moda", non voleva la prua "tradizionale", non voleva la prua "riversa". Abbiamo quindi studiato questa forma che combina 2 vantaggi: la lunghezza al galleggiamento più lunga possibile e quindi la maggiore velocità potenziale della barca e le sezioni svasate che proteggono la barca dall'imbarcare acqua di prua. L'off road del mare, questo è un progetto che abbiamo fortemente voluto, ma che purtroppo non è stato apprezzato e non ha incontrato il gusto del mercato. Abbiamo interpretato il concetto del "Viaggio" e, in modo "arrogante", abbiamo immaginato che fosse apprezzato anche da potenziali clienti. Non è stato così, lo scafo, di 80 mt, è stato costruito, ma il progetto si è poi arenato. Prevede una motorizzazione ibrida diesel e elettrica Rolls Roice. La barca si strutturava con questo castello poppiero sul quale era previsto l'eliporto. In realtà è un beach club tutto



Motoryacht "ATLANTE" uso degli spazi poppieri



Motoryacht "ATLANTE" uso degli spazi prodieri

in vetro, molto semplice, al servizio della piscina. La barca è silenziosissima perché elettrica, il ponte al centro molto vivibile con la sua piscina al riparo dal vento, come nelle navi da crociera. Questa barca non è stata compresa perché forse non è bellissima, perché alla bellezza abbiamo preferito la funzionalità e l'effcienza.

Alfa Nero invece è una barca che ha avuto un enorme successo, è stata fonte di ispirazione per altri progetti; è diventata un classico nel mercato. Questa è la prova, se ce ne fosse ancora bisogno, che le qualità estetiche continuano ad essere una delle discriminanti sostanziali nella scelta di una barca. Questo progetto ha introdotto una vera innovazione, ovvero la piscina lungo il ponte di poppa abbastanza inusuale nella progettazione di quegli anni. Il percorso progettuale che ci ha portato a fare questa scelta, a creare una piscina a sfioro sullo specchio di poppa è stato quello di creare un "giardino" sulla barca. In yacht di queste dimensioni, che a volte sono delle vere e proprie operazioni immobiliari, spesso non viene considerato quanto sia diffcile fare il bagno, a volte anche pericoloso, immagina- te quando la barca è alla fonda e gira il vento la barca si sposta, in poco tempo di circa 300 metri. Queste riflessioni ci hanno portato a prevedere questa piscina vicina al mare. Non sono convinto che nella progettazione nautica, e più in generale nella nautica, tutto sia lecito, tutto quello che è nuovo sia bello. Questo concetto è sbagliato è dovere nostro di designer e di tutti quelli che si confrontano con questo settore, di conoscere il passato e la storia. Noi abbiamo la grande responsabilità di "fare meglio", non semplicemente diverso; questo lo possiamo fare conoscendo il passato, con idee originali e con la piena e costante consapevolezza di quello che stiamo facendo.

116 2nd ITALIAN YACHT DESIGN CONFERENCE



Motoryacht "ATLANTE" uso degli spazi prodieri



Motoryacht "ATLANTE" chiara l'ispirazione militare delle forme



Sailing yacht ``Black Pearl" il nostropiù grande progetto a vela



Sailing yacht "Black Pearl"



Progetto "World" di motoryacht / nave da ricerca



Progetto "World" la zona del ponte destinata agli ospiti



Motoryacht "ALFA NERO" una rivoluzione nello yacht design anni 2000



Motoryacht "ALFA NERO" particolare piscina trasformabile in eliporto



Dufour 620 vista dall'alto in 3D



Dufour 620 cabina di popa

UMBERTO FELCI - Felci Yachts

Il modo d'uso della barca sta cambiando, stanno cambiando anche gli utenti e quindi chi acquista o vive l'imbarcazione a vela. Di conseguenza stanno cambiando anche le scelte che i cantieri fanno nelle loro produzioni. Stanno cambiando le richieste che derivano dai clienti privati che cercano una barca custom.

Si sta passando da barche in cui aspetti come le prestazioni in navigazione e la marinità erano prioritari, ad oggetti che stanno invece perdendo di vista queste caratteristiche a favore di altre.

Sia io che il mio socio l'ing. Giovannozzi siamo velisti e alcune volte siamo andati in contrasto con quelle che erano le richieste di clienti o cantieri, ma facendo questo lavoro, abbiamo dovuto ricercare le reali motivazioni per arrivare a comprendere e metabolizzare le esigenze di chi avevamo di fronte. Quello che ci ha spinto più al limite è stato progettare per la grande cantieristica. Dufour, oggi leader



D620_Dinette - gallery



D620_Dinette - gallery

in Europa per barche vendute, ascolta le esigenze del mercato e non certo il fatto che a me piace andare a vela di bolina sbandato 30 gradi. Noi come studio di progettazione abbiamo dovuto interpretare e metabolizzare quello che il mercato realmente chiede.

Per dimostrare quanto anticipato ho scelto due esempi, due imbarcazioni di circa le stesse dimensioni, uno di 63 e l'altro di 65' che nascono da richieste diverse e alle quali abbiamo dato risposte diverse, ma che però entrambe hanno questo filo conduttore, ovvero il fatto che l'aspetto domestico, la progettazione più classica degli interni, se prima era secondaria oggi è la principale chiave di lettura. Il 63' nasce per fare crociera, proprio per questo abbiamo provato ad introdurre degli elementi che fino a poco tempo fa si utilizzavano solamente sulle barche a motore. Innanzitutto abbiamo cercato di ragionare molto sulla vivibilità dell'esterno, aspetto questo che in un progetto di barche a vela spesso passa in secondo piano perché si tende a fare una coperta molto pulita dedicata all'attrezzatura di navigazione e a prendere un po' di sole.

Abbiamo cercato di introdurre delle funzioni nuove che in questi anni si sono dimostrate vincenti nell'ambito Dufour, cioè il fatto di rendere l'imbarcazione come qualcosa di vivibile anche quando si è fermi in rada. Quindi dedicare l'esterno della barca, non solo al viaggio, ma anche allo stare fermo.

Abbiamo creato un pozzetto molto ampio, molto più ampio di quello al quale siamo abituati di solito, abbiamo arretrato molto le colonnine del timone per incrementare lo spazio vivibile in pozzetto, all'interno dello stesso pozzetto abbiamo introdotto un letto centrale multifunzione che permette di essere utilizzato come piccolo tavolino per le colazioni, per gli aperitivi e può essere utilizzato come letto prendisole. Questa scelta è stato criticata da molti puristi

che dicono che è molto scomodo perché quando si passa da sopravento a sottovento durante una virata bisogna girare attorno al letto. Nonostante le critiche però, in parte corrette. la vivibilità della barca in rada con questa scelta è aumentata qualitativamente, rendendo la coperta e il pozzetto, in particolare più fruibile. Queste sono tutte cose che noi abbiamo introdotto come elementi propri della vita quotidiana in più rispetto a una barca a vela standard. Abbiamo immaginato delle scale per scendere sulla poppa che è particolarmente ampia, nella quale è stato integrato il barbecue, comune nelle barche a motore, non tanto in quelle a vela. La passerella è stata posizionata in modo da creare questa grande possibilità di comunicazione orizzontale senza gradini intermedi con il pozzetto. Questi sono piccoli dettagli che sono sintomatici del desiderio di avere una barca a vela più semplice, più vivibile in coperta e meno da puristi della nautica.

Fino a qualche anno fa il pozzetto doveva essere alto dai 50 ai 60 cm per un'ergonomia ideale durante la navigazione, con un puntapiedi dedicato che è il modo migliore per timonare la barca guardando i filetti sulla vela.

Oggi le scelte progettuali sono cambiate perché cambiate sono le esigenze di chi va in barca. Un pozzetto profondo 60 cm sacrifica fortemente gli spazi e le altezze in cabina. La mentalità del velista di antico stampo duro e puro non interessa più, è possibile che qualche cliente privato ci chieda ancora barche "Tirate", ma in fondo si cerca la comodità.

Abbiamo introdotto delle chaise long a scomparsa, che quando si abbattono diventano parte del ponte. Per fare queste scelte progettuali ho dovuto mettere in discussione le mie convinzioni e far diventare mie, scelte che mai in passato avrei fatto.

È il caso dell'hard top che abbiamo sempre considerato

poco elegante e non ideale per le linee di una barca a vela, ma se si cambia il punto di prospettiva, spostandoci sulla qualità di vita a bordo, sulla vivibilità della barca in coperta e in rada, sull'ergonomia, allora forse la progettazione di un hard top integrato con la coperta, al posto di un tendalino posticcio, ha una ragione chiara. Nello studio di questo hard top integrato abbiamo studiato diverse configurazioni per arrivare fino alla chiusura completa del pozzetto che diventa una seconda vera e propria dinette. Questa configurazione era stata immaginata per i climi più freddi del nord.

E questaa scelta comincia a dare i suoio frutti e ad allargare la piattaforma di utenza. Prova ne è che i primi 3 clienti che hanno acquistato questa imbarcazione sono armatori anche di una barca a motore e quindi hanno una visione della vita a bordo molto più vicina alle scelte fatte per questo progetto.

Altro aspetto progettuale che abbiamo affrontato è la distribuzione degli spazi interni. In barche di piccole e medie dimensioni come queste spesso le scelte sono dettate dagli spazi interni ridotti. Quindi 3 cabine e 3 bagni in varie combinazioni, ma spesso è difficile muoversi diversamente. Ma il cantiere che deve vendere il prodotto in tutto il mondo, ha delle visioni a cui rispondere molto differenti e quindi abbiamo dovuto, all'interno della stessa barca, fare uno studio approfondito e dettagliato per poter proporre molte versioni.

Sono tutte configurazioni ovviamente modulabili per ottimizzarne la produzione, però a partire da una versione diciamo "super proprietaire" con sole due cabine doppie passando per una cabina con un "pullman" per il comandante ha una tipica configurazione a 3 cabine e 3 bagni più il marinaio a prua, un'armatoriale a prua o a poppa fino alla fine alla versione charter con 10 posti letto più il



D620 Dinette



D620_Dinette-carteggio

marinaio a prua.

Questa flessibilità di configurazione dimostra quindi che l'interno sta diventando importantissimo, lo è sempre stato e continua ad esserlo sempre di più.

Lo stile degli interni sta diventando sempre più domestico, chiaro che non è domestico come quello dei super yacht a motore, ma per quello che mi riguarda lo è moltissimo. Mai avrei immaginato di mettere in una barca a vela, che per sua natura naviga sbandata, una libreria. Bene, oggi se non si hanno degli stipetti "a giorno" la barca non piace. Questi compromessi sono dovuti forse anche al fatto che i clienti sono cambiati, come sono cambiati, per i grossi cantieri, i mercati di riferimento.

Per acquisire nuovi clienti quindi si devono proporre soluzioni che si troverebbero comunque su altre tipologie di imbarcazioni, anche a motore. Quindi divani imbottiti con imbottitura che scende fino a pagliolo, le sedie libere di muoversi. I materiali stanno cambiando, ci sono tutta una serie di trasferimenti che arrivano anche, spesse volte, su richiesta dei clienti stessi con una visione più disincantata propongono materiali nuovi. Anche gli elettrodomestici cambiano, sono più domestici, i frigoriferi hanno larghezza 90 cm.

Una cabina armatoriale ormai ha tutte le caratteristiche di una piccola stanza d'albergo con il divano, la scrivania, l'opera d'arte, le finestre e le prese luce e aria.

La seconda barca che vi presento invece è una barca custom che stiamo facendo per un cliente privato. È una barca che nasce con uno spirito molto più velistico. Anche in questo caso però il cliente appassionato di vela ha una moglie con l'esigenza di vivere a bordo in maniera confortevole, esattamente come se si trovasse in una casa al mare che si sposta, quindi con caratteristiche di eleganza, di dettaglio costruttivo e di stile in generale,



D620_hard top chiuso - saloon esterno



D620_hard top chiuso - saloon esterno

certamente diversi da chi accettava, per tre settimane l'anno, di vivere in maniera più spartana, di staccarsi dal quotidiano e di limitare in un certo senso le esigenze quotidiane. Questo rende la progettazione, e la costruzione impegnativa, ma è ormai un fattore irrinunciabile. Quindi il nostro compito è quello di creare un compromesso tra queste due visioni che porti a creare un prodotto di compromesso, diverso da quello destinato a un cantiere seriale, ma che però rimane anch'esso un prodotto di compromesso.

Ho paragonato queste due perché la differenza in termini di metri è minima, un 65' contro un 63', però già guardando queste due barche di fianco si percepisce subito come le richieste siano differenti. Sovrapponendo i due piani velici si vede la differenza del rapporto tra superficie velica e dislocamento, quindi il rapporto tra peso e potenza. Detto questo però una cosa che però balza all'occhio è il fatto che la barca custom ha comunque il ponte teck, che oggi potrebbe anche essere una cosa senza senso in una barca di questo genere, dove si spendono tanti soldi per risparmiare del peso, per cercare di avere la barca più leggera possibile, si utilizzano delle pelli in carbonio ottimizzando i pesi e sfruttando al massimo quello che concedono le normative, ma poi ci si mette 800 gr/ mg di teck sulla coperta per soddisfare esclusivamente una funzione estetica, perché anche dal punto di vista pratico si potrebbero scegliere materiali nuovi più leggeri e meno difficili da mantenere.

Il pozzetto della barca custom è molto differente dal precedente, è tutto aperto si passa molto velocemente e da sopravento a sottovento e non ci sono ostacoli, le timonerie sono molto avanti perché in questo modo ho il controllo di tutte le manovre, la poppa è libera, la spiaggettina è molto più piccola, non ci sono scale e non c'è il barbecue.



D620_letto di poppa



D620_passaggio pozzetto ponte

Anche le appendici sono molto diverse come diverso è il pescaggio e l'ottimizzazione della carena. Per questa barca, anche lo studio fluidodinamico che viene fatto è più vocato alle prestazioni in navigazione e, sovrapponendo i due scafi, si può capire come la distribuzione interna sarà vincolata dalle linee di carena. Si passa da un volume di 24.000 lt per il Dufour da 63' ai 18.000 lt per il Felci65'. Quindi non è la lunghezza in sé che permette una maggiore distribuzione interna, ma tutto il progetto fin dalle prime scelte progettuali.

In ogni caso, sia per il Dufour che per il 65 si tratta sempre di due compromessi e due risposte di compromesso alla stessa domanda. Questo perché chi compra un Dufour non è totalmente disinteressato all'aspetto di navigabilità, anzi spesse volte mi capita di avere clienti che hanno un Dufour e che navigano molto di più di quelli che hanno una barca custom che sarebbe perfetta per navigare. Il taglio degli interni del Felci65 è molto particolare, rappresenta la classica risposta personalizzata ad un cliente unico.

132 2nd ITALIAN YACHT DESIGN CONFERENCE



D620_tavolino colazioni sul mare



 $D620_plancetta\,e\,comunicazione$





FY65G_10D

134 2nd ITALIAN YACHT DESIGN CONFERENCE







50M DETAIL GUEST CABIN

MARIJANA RADOVIC e MARCO BONELLI - M2Atelier

Ci fa molto piacere essere qui tra i progettisti di questa giornata, Ivana Porfiri, Umberto Felci, Andrea Vallicelli, docente del master che in passato ho frequentato e da dove è partita la parte nautica della progettazione del nostro studio con Marco Bonelli M2 atelier si occupa sia di progettazione nautica ma anche di architettura, quindi, io e Marco Bonelli, proveremo a muoverci fra architettura residenziale e nautica per parlare della contaminazione fra due settore molto vicini e a volte quasi sovrapposti. Nel corso degli anni, e ancora oggi, abbiamo avuto il privilegio di collaborare con progettisti navali illuminati molto innovativi ed allo stesso tempo clienti visionari. Questo quindi ci ha sempre portato a spingerci oltre quelli che sono i canoni tradizionali, a volte anche rischiando perché, spesso con clienti visionari, bisogna

138 2nd ITALIAN YACHT DESIGN CONFERENCE



BOUTIQUE CORNELIANI SHANGHAI

dare un prodotto che va oltre le loro aspettative. Da questo dialogo che si crea fra il cliente e la nostra esperienz scaturisce ovviamente un maggior impegno, ma il risultato è sicuramente più soddisfacente sia per il cliente che per noi come progettisti. La prima immagine l'abbiamo scelta perché per noi questo è il punto di arrivo e il punto di partenza di ogni progetto. È quello che vorremmo che fosse ogni progetto idealmente.

Concettualmente traduce quello che vorremmo che fosse la nostra riconoscibilità: il mare, un grande deck, uno spazio quasi infinito senza barriere, un'architettura appena accennata, in questo caso una piattaforma enorme. Parliamo di 150 metri di scafo, in questo caso uno scafo con un solo ponte sopra il deck, la cosa che ci interessava era proprio creare questa immagine, come in ogni progetto, anche nei più piccoli, cerchiamo di trasferire questa immagine di libertà.

In barca il rapporto Progetto – Natura è con il mare, in architettura lo stesso rapporto è con la natura che circonda il progetto stesso. Questo rapporto, questo collegamento è per noi quella contaminazione, oggi così importante. Spesso l'architettura contamina la progettazione nautica, ma siamo convinti, almeno per noi, che la nautica a volte sussurra all'architettura.

Questo intervento a Cannes dimostra appunto questo tipo di contaminazione fra nautica e architettura. I terrazzi di questa villa potrebbero essere tranquillamente dei deck di uno yacht, e il rapporto con la natura circostante è pari al rapporto che c'è fra barca e mare.

Quindi piattaforme sul paesaggio, abbiamo visto dei deck nella prima immagine, dei terrazzi in una villa di Cannes o un terrazzo di una penthouse di New York. Forme molto semplici che permettano di vivere il mondo che circonda il progetto. Cercare di essere meno protagonisti e invasivi



BLACKCAT SUPERYACHT 35M



BLACKCAT SUPERYACHT 50M

possibile, essere comunque di corredo. Nel caso di New York c'è anche il concerto di framing, di incorniciamento del paesaggio in maniera molto semplice è importante. Quindi una grande finestratura o un grande portico aiutano, come la macchina fotografica, a mettere a fuoco su qualcosa di speciale, nel nostro caso sul mondo che circonda. Un altro aspetto di contaminazione che noi abbiamo incontrato è la barca come luogo di lavoro. I nostri clienti rientrano in una fascia di età compresa fra i 40 e i 60 anni e molto spesso ci chiedono, oppure noi proponiamo, conference room e sale riunioni nelle barche, anche nelle più piccole che progettiamo. Questa richiesta è sintomatica della quantità e della qualità del tempo che l'armatore vuole passare in barca.

Gli spazi esterni che entrano dentro l'interior, la commistione fra esterno e interno, ma anche il trasferimento delle piscine sulla barca sono una grande contaminazione che è sempre più presente e richiesta. Nei nostri progetti le piscine, le vasche, delle piccole cascate e, più in generale, l'acqua, diventano un tratto distintivo. Quando parliamo di nostri progetti intendiamo Architettura, Design e Nautica. Quindi terrazzi con piscine che si affacciano sul mondo circostante e deck con piscine a sfioro che guardano il mare.

Anche la matericità è oggetto dei nostri progetti e dei nostri studi. Nel caso di questa villa in Norvegia il cemento e la roccia, chiaramente in una barca tutto è più complicato però stiamo sviluppando diversi studi di finiture naturali e leggere per cercare di riportare anche nella nautica la matericità tipica dell'architettura.

Un esempio del nostro metodo di progettazione è proprio questa villa in Norvegia. Lo sviluppo longitudinale è di circa 80 metri e, come per la progettazione nautica, noi cerchiamo di muoverci con doppie altezze, spazi vuoti, scale,

142 2nd ITALIAN YACHT DESIGN CONFERENCE



CODECASA MY GLAMOUR 65_EXTERIOR_TOP VIEW



EXPLORER YACHT 150M

interne ed esterne, che collegano diversi "ponti". Anche questo per noi è contaminazione. Le scale, le scale sono per noi un importante strumento formale e lessicale che ci permette di interpretare i progetti, nautici e architettonici, in maniera trasversale.

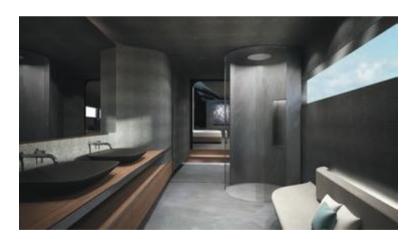
Passando dai deck agli interior, le contaminazioni sono sempre più presenti e forti e nell'immagine si può vedere come le similitudini sia molto forti. È il caso appunto degli interni del Benetti Edge M7Y 72 mt e un intervento residenziale ai Caraibi, Canouan Island.

È diffcile distinguere per noi quale sia barca e quale sia casa, ovviamente un po' le forme un po' la dimen- sioni della barca che aiutano ad essere ad essere meno identificabile come imbarcazione. L'uso di mobili free-standing, sofftti trattati in un certo modo e finestre a tutta altezza aiutano questa lettura contaminata che cerchiamo di dare ai nostri clienti, che passano sempre più tempo a bordo dando quindi una continuità fra la loro casa estiva e la loro barca. Alcune immagini confermano come anche la progettazione nautica abbia influito su alcuni lavori di progettazione architettonica; è il caso di una villa ai Caraibi in cui abbiamo creato un upper deck con un cortile in quota che per certi versi richiama alcune forme che abbiamo visto in precedenza.

144 2nd ITALIAN YACHT DESIGN CONFERENCE 145



GUEST BATHROOM 54M YACHT



MM50 BLACK CAT_MASTER CABIN_BATHROOM



MY65M_SUNDECK



OUTDOOR DECKCANNES

146 2nd ITALIAN YACHT DESIGN CONFERENCE 147



MATERIALS



Riva Ariston, elemento fondativo della gamma dei motoscafi Riva



Abbigliamento, automotive e nautica, riferimenti del design

VITTORIO GARRONI CARBONARA - Garroni Design

Compito del Designer è configurare oggetti d'uso, generalmente destinati alla produzione industriale, atti a soddisfare le leggi del mercato per un periodo quanto più lungo possibile. La competenza del Designer deve quindi abbinare la logica all'estetica, attingendo anche da una significativa longimiranza per riuscire ad interpretare ciò che, allo stato è ancora pura fantasia, ma che è destinato ad essere efficace in un futuro più o meno lontano. Nello specifico dello Yacht Design, disciplina fondamentalmente tecnica ma fortemente influenzata dalle tendenze della moda, la difficoltà interpretativa del divenire aumenta proporzionalmente alla dilatazione dei tempi di sviluppo dell'imbarcazione. Dal momento dell'ideazione dell'oggetto alla sua immissione sul mercato possono passare anni; altrettanto, la presenza sul mercato deve mamtenere una buona efficacia commeriale per un periodo non inferiore a quello necessario per l'ammortamento dell'investimento



Chanel by Coco, the Flapper Look, la moda del Charleston



Christian Dior, dall'alta moda al prêt à porter

effettuato.

Il Designer deve quindi saper interpretare, o prevedere, delle aspettative che si manifesteranno in un futuro assai lontano e che saranno comunque contaminate da numerosi fattori esterni o da differenti ambiti commerciali quali l'automotive, l'abbigliamento o l'oggettistica. La fantasia è una dote naturale; non la si può inventare ma la si può incentivare ed orientare. Cultura, professionalità e competenza sono invece strumenti operativi acquisibili con la formazione: dalla consistenza e dalla loro corretta interazione dipende la qualità e la riuscita dell'opera progettuale. Questi tre elementi applicativi della fantasia si differenziano per sfumature interpretative ma, soprattutto, si distinguono per il riferimento temporale: la Cultura si basa sull'acquisizione di cognizioni derivanti da esperienza pregresse, proprie o altrui, ed è quindi riferibile al passato; la Competenza deriva dall'elaborazione personale delle cognizioni acquisite, ed appartiene al presente; la Professionalità si basa sul compendio delle due precedenti ed è riferita al divenire dell'operatro del progettista. Ma è un divenire contestuale che potremmo identificare come "futuro prossimo". Quando l'esigenza progettuale è proiettata verso un futuro lontano, "remoto" non solo nel tempo ma anche nell'ambiente destinato a condizionarla, l'unica opportunità residuale per il Designer parrebbe essere la fantasia. Ma non è così. La fantasia dà la spinta verso il futuro; tanto più è fertile, tanto più lontano si può andare, come per spiccare un salto. La Competenza permetterà di saltare in modo corretto, la Professionalità in modo adeguato, ma solo la Cultura potrà indicare la direzione ove si colloca il futuro. Come dire che la Cultura equivale alla rincorsa necessaria per spiccare il salto giusto. Ed è guindi tornando al passato per reinterpretarne l'evoluzione, e quindi la direzionalità, che si hanno le maggiori probabilità



Ferrari fuoriserie di Pininfarina per Rossellini



G50 fuoriserie nautica di Pininfarina per Gianni Agnelli

di una corretta interpretazione del futuro.

In fondo, Saint-Exupéry, dando vita al suo Piccolo Principe, solo con il suo baobab sul suo pianetino affacciato nell'Universo, rappresenta ognuno di noi di fronte all'incognita della vita ed ancor più il Designer che vuole capire dove scovare il Futuro.

La Nautica è il pianetino sui cui poggia il Designer, il baobab ne è la fantasia, il sistema planetario circostante, e cioè gli elementi di influenza significativi, ne determina l'orbita, la canoscenza della traiettoria indica la destinazione. Un'esemplificazione calzante la fornisce il Riva Ariston, elemento fondativo di una dinastia di imbarcazioni di significativo impatto. L'archetipo deriva da un'imbarcazione tipicamente americana: il runabout. Nato per pcorrere velocemente lungo le numerose vie d'acqua protette della costiera orientale statunitense, mediato tanto dall'automobile quanto dalla canoa indiana-canadese fatta di cedro, corteccia di betulla e resina di pino, è sbocciato commercialmente nel dopoguerra, in Italia, dando vita alla fortunata tipologia dei motoscafi all'Italiana dei quali i Riva sono portabandiera.

La genesi del runabout, imparenatato al mondo dell'automotive quanto a quello della tradizione popolare non è fuori dalla norma. Il Design o, meglio, i Designers traggono ispirazione dal mondo che li circonda e con il loro operato, contribuiscono ad alimentare le tendenze dei mercati. *Opinion leaders* sono i Designers del mondo dell'esclusività, quella che fa notizia, l'alta moda, ad esempio, ma i veri propagatori delle tendenze sono i settori ove maggiormente si investe in ricerca e in pubblicità: la moda del *prêt-à-porter*, l'automotive, la home-fashion o componentistica per la casa.

Interessante, allora, è verificare la portata delle reciproche contaminazioni, generalmente avvenute sull'onda lunga





Bertone porta sulle strade il mito della velocità.



Gli americani inventano i Fast Commuter alla portata di (quasi) tutti

dell'americanizzazione sociale post-bellica ma avviate anche prima, con lo sviluppo della comunicazione per immagini fotografiche. Dicasi Chanel, il Flapper Look, la moda del Charleston, ma il vero sogno immaginifico sboccia negli anni '50 con i vaporosi abiti di Christian Dior e le fuoriserie per sognare che si impongono come status symbol. Sono anni in cui la nautica è ancora timida, misurata, le grandi fortune non sono ancora sfacciate come ai giorni nostri. Sonny Renato Levi, con Pininfarina, disegna il G50, piccolo velocissimo fast commuter per il compleanno di Gianni Agnelli. Da lì a poco si compie il grande balzo del XX Secolo, la conquista dello Spazio, la prima impronta umana sulla Luna. Il mondo del Design non subisce passivamente: Saint Laurent rompe gli schemi con la "Scandal Collection" e Gandini, con Bertone, nel mito della velocità produce la Lancia Stratos Zero, astronave aliena sulle strade della Terra. Dallo spazio siderale a quello marino, in America si diffondono i fast-commuter per tutti, o quasi, con i motoscafi prodotti dalla Wellcraft, dalla Magnum Marine, dalla Cigarette. Sulle strade d'Europa cominciano a circolare le prime "vere" auto per tutti, dall'antesignana VolksWagen alla mitica 500, dall'intramontabile Panda, all'iconica Golf. Quelle che Chris Bangle chiamerà "autoelettrodomestici", caratterizzate da superfici piatte e rigide, per contenere i costi. Guarda caso sono tutte auto che sopravvivono al mezzo secolo di commercializzazione, sia in forma semi-originale che come nostalgico remake. Anche la Nautica cerca di popolarizzarsi cercando vie formali e tecnologiche che, staccandosi dalle metodologie costruttive artigianali da liutai, possa avvicinarla a un pubblico più vasto. Paolo Caliari ne è maestro, plasmando i non docili fogli di compensato marino alle intuizioni formali pre-industriali della barca-casa (Tiger, Jaguar C66). L'industrializzazione porta anche alla banalizzazione. Ne-



Lo sbarco sula Luna, 16 luglio 1969



Yves Saint Laurent con la Scandal Collection rivoluziona la moda

gli anni '80 le auto diventano tutte uguali e si riconoscono solo per quel piccolo marchio apposto sulla mascherina o sul bagagliaio. La moda o, meglio, l'abbigliamento non è da meno con il fiorire dei marchi a grande diffusione di Jeans, piumini e golfetti usa e getta. E la nautica? Passando dal legno alla vetroresina, anche per la Nautica è iniziata l'era industriale, con qualche Italiano coraggioso e i Francesi in prima linea.Le forme, da squadrate sono diventate tondeggianti, perché più facili da realizzare a stampo, tanto in lamiera come in compositi. E la creatività? Abbandonate le astronavi bisogna trovare nuove fonti di ispirazione. Si può allora spaziare del neo-interpretativo del giovane Karl Lagerfeld che reinterpreta Chanel (Coco Chanel) per Chanel (diffusion), Ford (Forty-Nine)o Cadillac (Allanté) che reinterpretano fonti iconiche, o Wally che fa dell'innovazione tecnologica la sua bandiera per la semplificazione. In realtà, ciò che prevale è il Marketing, proteso alla ricerca dell'innovazione attraverso una comunicazione sempre più aggressiva e planetaria, fatta di simboli elementari e di facile presa mnemonica. La moda è regina e l'abbigliamento di massa è padrone del mercato. Si va dal materico al trash, con qualche primo accenno al nautarlismo, usato soprattutto per far colore, ma che diventerà dirompente con il passaggio al nuovo millennio. La corsa allo spazio si è scontrata con un infinito troppo grande per essere aggredito con successo mediatico ed ha lasciato una scia di delusione dietro al mito della velocità. Il Concorde, che avrebbe dovuto drasticamente ridurre la dimensione percepibile della Terra, ha abbandonato la scommessa. Meglio viaggiare lenti ma a poco prezzo: è una buona occasione per assaporare la bellezza della natura che ci circonda. E tutto cambia. Alexander McQueen ci propone abiti con forme ispirate alla natura o frutti e fiori della natura che diventano abiti; addirittura traslucidi per



Auto-elettrodomestici, icone della mobilità



Caliari plasma il compensato marino inventando il motor-yacht all'Italiana

esaltare la forma percepita del corpo che avviluppano. Anche le auto si trasparentizzano e vorrebbero quasi smaterializzarsi, abbigliandosi di superfici immateriali, come fogli plasmati privi di consistenza fisica. La Nautica si adatta: dapprima rompe la continuità spaziale degli scafi, tradizionalmente rivolti verso l'interno, sfondandone le fiancate con finestrature sempre più ampie che fanno penetrare non solo la luce, ma anche il panorama circostante. Poi, gradatamente, muta anche la connotazione formale. La "barca vettore", o mezzo di trasporto nautico, diventa la "barca casa", ove la comodità residenziale prevale sulla mobilità ed anche, in contrasto, si specializza, offrendo l'illusione della scoperta di luoghi Iontani e incontaminati. Senza però abbandonare le qua-

lità residenziali perché, all'atto pratico, poco si discosterà

dal suo porto d'armamento.





Banalizzazione formale e commerciale delgli anni '80





La vetroresina offre nuovi spunti formali alle barche a vela (qui il Comet 11, innovativo nella forma come nella distribuzione)



Karl Lagerfeld per il neo-Chanel degli anni'80



Wallyperlarivoluzione nautica del "prêtà conduire"





Disegniiconicinell'automotive:FordForty-Nine,BMWGina,Renault Dezir, Audi Prologue, Lexus UX



Marketing e Comunicazione immaginifica, strumenti del new commerce degli anni 2000



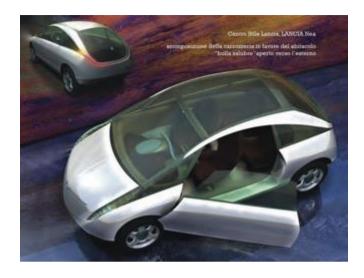
La rincorsa della velocità è finita: negli anni 2000 prevale la coscienza ambientalista





Le barche si "aprono" verso l'esterno e diventano tramite fra uomo e natura circostante

166 2nd ITALIAN YACHT DESIGN CONFERENCE 167







GS 80



GIOVANNI CECCARELLI - Ceccarelli Yacht Design

Ho collaborato con brand già affermati, con una chiara identificazione del loro prodotto, intervenendo con un nuovo progetto all'interno di una gamma come sta avvenendo ora con il Cantiere del Pardo con il GS 80.

Per Carnevali Yacht abbiamo fatto tutta la linea, a parte un'imbarcazione. Il cantiere usciva da una divisione della società Della Pasqua e Carnevali. Il Carnevali di 42' è una barca degli anni '90. Come disegno e stile pochi elementi caratterizzanti: l'inclinazione del flybridge, l'inclinazione del dritto di prua, il doppio occhio della tuga, elementi questi che caratterizzano questo 42' e tutte le successive barche progettate da CYD per loro in venti anni di attività del cantiere. Un altro esempio di un cantiere con cui ho avuto carta

bianca dal punto di vista stilistico e formale è NEO. Cantiere nato dalla volontà di un velista nonché ingegnere, Paolo Semeraro.





Gli scafi della NEO Yachts sono caratterizzati, da un punto di vista stilistico, dalla sheerline rovescia, la finestratura è come un occhio, che gira tutto attorno alla tuga. La vela, più del motore, negli ultimi anni si è spinta molto avanti in termine di innovazione è un mondo che va avanti nella ricerca idrodinamica legata allo sviluppo dei materiali. Oggi siamo di fronte ad un nuovo pubblico che è alla ricerca del nuovo, non esistono più dei punti fissi estetici che portano a definire in modo univoco il bello. Un rapporto immutato invece nel tempo è con il mare, si deve progettare nel suo rispetto una barca che navighi bene e che sia sicura. Tutti gli elementi di stile nella barca a vela devono avere una forma e una funzione ad essa associata. Anche per la barca progettata per NEO YACHTS cantiere con sede a Bari, barca molto spinta come concetto di forme con alte prestazione, c'è stata nel progettarla una rivisitazione degli interni e degli spazi, togliendo tutto il superfluo, qui la struttura viene a far parte integrante e ogni elemento è realmente strutturale all'interno dell'imbarcazione. Tutta l'imbarcazione è realizzata in carbonio. l'albero appoggiato in coperta e retto da un puntone sotto coperta che diventa anche un elemento di design. Un'altra imbarcazione, che voglio presentare oggi per gli elementi stilistici di mio progetto, che la caratterizzano è The Fifty disegnata per il cantiere con sede a Fano Eleva Yachts. L'idea da un punto di vista stilistico, gira attorno alla sheerline che, nella parte prodiera, è una retta, poi diventa una curva, che viene. Idea ripresa dal mondo delle imbarcazioni a motore da lavoro, e queste due linee si chiudono sulla tuga e, esattamente nel punto di giunzione tra le tre linee, c'è l'albero. Inoltre questa scelta di stile per il cavallino mi permette una volumetria a prua tale da poteressere gestita meglio per quanto riguarda l'ambiente della cabina prodiera. Il bordo libero diventa alto e in





questo caso c'è un aspetto estetico funzionale con l'introduzione nella fiancata di un piccolo redane, con un effetto visivo, permette di abbassare il bordo libero. A poppa invece non ci sono spigoli in quanto qualunque spigolo che entra nell'acqua, per quanto pronunciato possa essere è un freno. Anche in questo caso la forma è subordinata alla funzione dello scafo che diventa preponderante. Un approccio diverso è quello del Cantiere del Pardo che ha creato una sua nuova divisione: la Grand Soleil Custom, Grand Soleil Custom Yacht ha fatto un accordo con il cantiere Adriasail per la produzione di imbarcazioni custom. Quando si parla di Custom andiamo verso il mondo del cliente one-off, quindi ci avviciniamo a elementi che hanno una forte influenza anche da parte cliente in base alle sue aspettative del prodotto finale. Un cantiere come il Cantiere del Pardo a grande vocazione industriale, ha capito che per loro il concetto del custom vuol dire fare un prodotto che possa essere comunque replicato in piccola serie e con grande flessibilità sugli interni e che mantenga un family feeling con il resto della produzione. Il progetto Grand Soleil 80 è lungo 23.99 mt, la più grande da diporto, il limite infatti sono i 24 mt. un baglio importante di circa 6.50 mt perché mediamente su queste dimensioni nelle barche esistenti andiamo dai 5.90 ai 6.25 mt; un dislocamento a vuoto di 33 Ton. Come tutti i progetti per la coperta mi piace partire da un primo schizzo preliminare bidimensionale piante profili e sezioni basato su di uno scafo reale. E' stato possibile lavorare a tutto tondo architettura navale, poi la parte di esterni e la parte di interni gestendo il progetto nella sua globalità.

Nella progettazione di barche a vela questo approccio è fondamentale perchè una barca a vela è bella non tanto per la sua coperta, ma se la coperta e lo scafo nel loro insieme danno un aspetto gradevole. Sin dai primi schizzi





preliminari c'è uno scafo, ci sono degli elementi caratterizzanti di un family feeling nelle finestrature rettangolari sulle fincate, c'è un angolo del taglio della finestra della tuga nella zona poppiera che riprende progetti già realizzati dal cantiere. Come nell'automotive, anche nella nautica, quando un nuovo designer inizia la collaborazione con un cantiere, porta un suo bagaglio culturale e di esperienze facendo innovazione pur mantenendo una riconoscibilità del marchio. Nel caso specifico di questo progetto la tuga è stata rivisitata in un modo differente, pur mantenendo i caratteri distintivi del cantiere.

Così si continua a lavorare su delle vere e proprie linee di carena e su quella che può essere un'interpretazione dello specchio di poppa. La bellezza dello specchio di poppa di una barca a vela non è tanto nella funzione spiaggetta che gli vai a dare; la forma stessa dello scafo diventa un elemento di bellezza e di gradevolezza del progetto. Poi c'è stata un'evoluzione: la tuga arriva oltre l'albero, i coming non sono più interni ma diventano un tutt'uno con la tuga e lo scafo nel frattempo si evolve. In questo caso progettuale gli interlocutori con i quali ci si confronta sono il cantiere e tutte le professionalità presenti nel cantiere stesso che difendono un brand che hanno contribuito a creare. Contemporaneamente però c'è un committente, con la sua forte personalità che vuole un oggetto che sia suo perché, non dimentichiamo che si parla di barche custom. A questi interlocutori principali si aggiunge il project manager o il surveior.

Quindi attorno ad un tavolo inizia un dialogo lungo e diffcile, ma che è importante e fondamentale in queste fasi del progetto per poter mediare una soluzione. In particolare questa tuga era stata ripresa da una loro barca esistente e posizionata su questo progetto e sinceramente non c'entra niente con lo stile dell'imbarcazione, ovvero è un elemento molto classico ripreso e messo sopra uno scafo che doveva dare delle idee di performance di velocità. La soluzione finale è stata appunto, per assecondare anche il mercato, una tuga che finisce prima dell'albero per dare un elemento di maggiore lunghezza davanti, per poter meglio inserire anche il self taking jib.

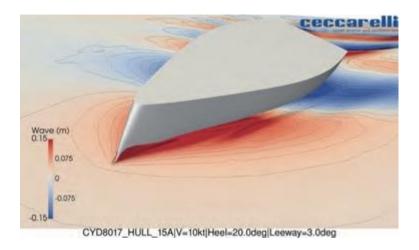
Un altro elemento caratterizzante del cantiere sono i coming che vengono fuori, ma in questo caso con una mia rivisitazione, ovvero con delle fasce nere sulla tuga ed una vetrata zenitale che era presente fin dal primo schizzo. Quindi questi sono quegli elementi formali di intervento che sono stati elaborati per un cantiere che ha una chiara connotazione. Una barca quindi non è solo parlare di stile, non è solo parlare di forme, di una tuga o meno, ma è un progetto complessivo e complesso.

Il mio percorso progettuale nel mondo delle barche a vela è stato inizialmente più legato al mondo della competizione che alla grande serialità, ora la serie e le progettazioni one off nella vela ed il motore sono invece le attività dove lo studio maggiormente si è concentrato. Ho partecipato a due campagne di Coppa America con il ruolo in entrambe do Principal Designer con Mascalzone Latino e poi sempre come Principal Designer con +39 Challenger che hanno coperto un periodo di 8 anni della mia vita. Quello che mi ha lasciato la Coppa America è la metodologia progettuale oltre ad un grande back ground di R&D nei calcoli strutturali per esempio, di come valutare e progettare le strutture, tanti studi fatti per i bulbi che hanno numeri di Reynolds abbastanza similari all'80, i profili e le forme dei timoni. C'è un patrimonio di studi ed esperienze dietro che è ancora oggi molto attuale.

L'architettura navale oggi come evolve: parti da un'idea, da una serie di tue idee e poi si fanno le opportune verifiche con la CFD, sono state testate una serie di carene ed è stata scelta quella che reputavo fosse la migliore per il tipo di performance richieste. In questo modo si lavora sulle uscite di poppa, si lavora sulle entrate di prua, quindi un lavoro di affinamento continuo che viene fatto anche sulle appendici di carena, il timone e il bulbo. Per l'interior design, altro settore dove negli ultimi anni ci siamo concentrati maggiormente potenziando questo aspetto nello studio al fine di potere dare un progetto completo, nello stile degli yacht designer degli anni settanta che realmente progettavano tutto di una barca.

Normalmente nell'interior design di un prototipo come il GS 80 custom partiamo dalle richieste dell'armatore e le sviluppiamo assieme a lui. In questo caso c'è stata la richiesta di avere a pruavia dell'albero una cabina owner con bagno separato a prua, una cabina vip matrimoniale doppia, una cabina singola con letto pullman ribaltabile a dritta, a poppa della dinette invece un'importante cabina crew a destra del comandante che in realtà diventa anche una cabina ospiti questo a dritta e a sinistra invece un'ampia cucina e la cabina equipaggio.

Ecco anche con l'approccio del design degli interni sono andato nel rispetto della tradizione e del cantiere che vuole una certa quantità di visibilità di legno percepito. In questo processo si cerca sempre però di mantenere alcuni particolari che possano essere percepiti come un'evoluzione di qualcosa che il cantiere ha già fatto negli anni. Quando parliamo di contaminazione in barca penso che fino a queste dimensioni in ogni mobile viene ancora fatto per la barca; possiamo prendere alcuni elementi delle sedie, degli elementi di arredo, delle lampade, ma facciamo fatica su questa dimensione fino ai 24 metri a pensare di prendere il mobile di Flexform di Citterio e posizionarlo. Su dimensioni superiori invece io sono dell'idea che una trasmigrazione, non voglio chiamarla contaminazione,





sia possibile anche sulle barche a vela, ma deve essere interpretata capendo che è una barca a vela. Nella cabina armatoriale i tessuti sono stati scelti da una famosa azienda italiana e assieme all'armatore. Le fasce scure, anche abbastanza visibili sono l'elemento nuovo che richiamano anche l'elemento orizzontale del legno scuro.

Quando parliamo di engineering e di lavorare con l'engineering, su un tavolo su cui si lavora a quattro mani col cantiere, anche perché nella progettazione di una barca a vela fondamentali sono non solo i pesi, ma dove quei pesi sono distribuiti nell'imbarcazione. Alla fine un progetto di queste dimensioni viene bene se c'è una sinergia totale a quattro mani tra il cantiere, il progettista ed committente, ma anche il cantiere con il valore aggiunto che porta legato alla sua cultura e alla sua tradizione.



Immagine 01 le sei proposte di riflessione per l'innovazione



Immagine 02 stilus, lo stilo, la punta con cui i romani incidevano la tavoletta di cera

QUESTIONI DI STILE Sei proposte di riflessione per l'innovazione ANDREAVALLICELLI-VallicelliDesign

Qualche settimana fa, quando Andrea Ratti mi ha chiamato per ricordarmi di inviargli il testo del mio intervento all'Italian Yacht Design Conference 2017, confesso che ho fatto un po' di resistenza per tre ragioni: innanzitutto per pigrizia, poi perché non avevo scritto né messo in conto di dover produrre un testo; in ultimo perché la mia conferenza non intendeva essere una comunicazione su una ricerca elaborata in precedenza. ma una proposta (simbolicamente sei proposte) su istanze problematiche da condividere e discutere. Ho scelto di partire dalla trascrizione dello speech (con opportune integrazioni e correzioni). Il testo che segue ha inevitabilmente un andamento frammentario, come accade spesso nelle comunicazioni verbali supportate da immagini. La trattazione è arricchita da buona parte delle slide utilizzate nella conferenza.

L'intervento è teorico e inusuale per un progettista,

abituato a gestire problemi con approcci pragmatici e sperimentali. Riguarda alcuni aspetti dei linguaggi iconici nello yacht design, il loro ruolo nell'innovazione e nella ricerca di nuove identità del prodotto nautico italiano. La mia tesi di fondo è che la nostra industria nautica possa trovare un vantaggio competitivo, investendo soprattutto nella qualità del design; in particolare, nella sua capacità di seduzione, ovvero nelle qualità estetico-simboliche (nel linguaggio) dei suoi prodotti.

Perché "questioni di stile"? È un argomento difficile che ha a che fare con l'estetica. Trattare di estetica è sempre molto delicato, ma ho sentito la necessità di sconfinare un po'. Ho voluto rimettere in discussione la questione dello stile nel design: per "stile" intendo -in modo estensivo- l'intervento progettuale attinente la dimensione estetico-simbolica di un prodotto. Partendo da questo presupposto, ho cercato di affrontare il tema delle nuove identità del prodotto nautico attraverso 6 proposte: STILE, INNOVAZIONE, IDENTITA', SPERIMENTAZIONE, MEMORIA, COERENZA.

La prima proposta riguarda lo **STILE**, sia come introduzione alle questioni che seguiranno, sia come tentativo di riabilitare questo termine, togliendolo dalla cattiva luce che lo ha connotato a lungo, perché associato allo styling.

Nell'uso comune lo stile è un termine polisemico: etimologicamente deriva dal latino stilus, lo stilo, la punta con cui i romani incidevano la tavoletta di cera (Immagine_02); uno strumento per produrre dei grafi, dei segni finalizzati a comunicare qualcosa, a dar vita ad una scrittura (letteraria o iconica). Un sistema di segni che, nella scrittura, sottostando ad un codice, trasmettono un messaggio, elaborano un testo, raccontano qualcosa. Oppure grafi che servono a sviluppare messaggi iconici

(a rappresentare anche disegni, progetti) che si basano su codici meno stringenti, flessibili, che danno adito a uno spettro di letture più vasto della scrittura o del linguaggio verbale. Come avviene nel linguaggio dell'arte, in cui l'opera, per sua natura, è aperta ad interpretazioni molto soggettive.

Intendo "stile" come strumento del linguaggio iconico, del linguaggio-delle forme, come strumento o esito di un lavoro sul terreno delle connotazioni estetico-simboliche di un artefatto.

Il linguaggio delle forme può assumere importanza non solo sul terreno espressivo-emozionale, ma anche su quello della conoscenza, dei saperi. "I limiti del mio linguaggio costituiscono i limiti del mio mondo" sosteneva infatti Ludwig Wittgenstein, uno dei padri della filosofia del linguaggio - che peraltro era uso a sconfinamenti disciplinari, tra cui quelli nella progettazione architettonica. Borges affermava che tutto il sapere del mondo è racchiuso nelle 25 lettere dell'alfabeto. È vero, la combinazione dei simboli grafici dell'alfabeto può esprimere tutti i saperi del mondo. I simboli grafici dell'alfabeto, cioè le lettere, a loro volta sono la composizione di segni ancora più essenziali, di grafi elementari (Immagine_03).

Circa la potenza di segni essenziali, basti pensare alla scrittura musicale in cui cinque righe, delle aste, dei pallini etc., possono veicolare degli universi espressivi (psicoacustici) o aprire alla conoscenza di saperi complessi. Una volta, mentre ascoltavo un concerto, ho trovato riprodotto nel programma di sala dei disegni che mi hanno incuriosito. Nella didascalia ho scoperto che si trattava di una serie di piccoli schemi concettuali di Stravinskij che tracciavano un quadro di raffronto tra varie forme compositive musicali. Era una rappresentazione grafica



Immagine 03_ grafi elementari di un alfabeto.

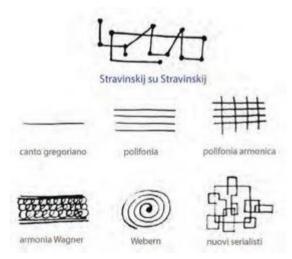


Immagine 04_schemi concettuali di Stravinskij su varie forme compositive musicali.

semplice, ma molto efficace, in grado di comunicare concetti in modo immediato (Immagine_04).

La seconda proposta è **l'INNOVAZIONE**. Innovazione e design sono il tema centrale della Conference e se li esaminiamo con attenzione, ci rendiamo conto che sono temi strettamente intrecciati. Il progetto, per usare una metafora efficace è il projectum, ovvero la capacità di guardare avanti, di proiettare le nostre attitudini visionarie più lontano possibile, ma anche la capacità di vedere cose che altri non vedono (Immagine_05). Quando mi trovo a parlare del progetto, cerco di limitare o bandire del tutto dal mio lessico la parola "creativo", perché preferisco la parola "invenzione", invenio, il "trovare" qualcosa dei latini.

Invenzione come propedeusi all'innovazione, invenzione come ricerca di qualcosa di diverso, come azione in grado di innescare un percorso evolutivo basato su processi selettivi in un determinato contesto. Darwin ha utilizzato con circospezione il termine "evoluzione", ma ha messo l'accento sulla "selezione naturale": il contesto seleziona organismi che hanno prodotto varianti genetiche (casuali) più adatte. Pertanto invenzione come ricerca, ma anche come capacità di cogliere opportunità che si presentano, talvolta fortuitamente. Sono convinto che nel processo progettuale le due cose interagiscano.

Vitruvio assegnava all'opera architettonica tre macrofunzioni: utilitas, firmitas e venustas, alle quali subordinare le altre. Facendo un salto di quasi due millenni, arriviamo alla Great Exhibition in cui si manifesta per prima volta un'attività progettuale orientata al mercato. Compaiono artefatti realizzati con modalità industriali: l'industrial design come attività finalizzata a progettare "merci" (Immagine_06).

Come qualsiasi altro artefatto-merce (realizzato attraverso



Immagine 05_ projectum, progetto come capacità di vedere più lontano.



Immagine 06_ The Great Exhibition (1851), veduta degli interni.

una téchne, ovvero un'arte), il prodotto nautico ha varie dimensioni: una tecnologica, una socio-economica (commerciale) e una estetico-simbolica (che a me piace chiamare linguistica); quest'ultima ha anche il ruolo di operare una sintesi della forma.

La terza proposta è **IDENTITA**'. Quali sono i fattori che conferiscono identità ad un prodotto come un'imbarcazione? Direi molteplici, ma principalmente: la sua natura, il contesto, la sua storia.

Cominciamo dalla natura e dal contesto (ambientale, fisico e sociale).

La natura di un'imbarcazione è caratterizzata da funzioni abitative, da capacità dinamiche e dagli elementi ambientali in cui svolge le sue prestazioni (mare e vento). In fondo è una macchina che si muove fra due fluidi. La sua relazione spaziale con l'ambiente non può prescindere dal movimento, dalla dimensione temporale: la quarta dimensione nel suo caso assume un valore fisico oltre che simbolico (mi piace chiamarle: "architetture in movimento").

Quanto all'ambiente, il mare è il dominio dell'indeterminabile, luogo della quiete e del movimento. La sua superficie può assumere sembianze morfologiche e cromatiche antitetiche che variano: da un piano perfetto a geometrie incontrollate, da una monocromia intensa a trasparenze tenui. Le imbarcazioni vi lasciano tracce temporanee, le forme dell'artificiale sono tracce di un movimento. Sono convinto che questa indefinibilità morfologica spinga alla ricerca di un ordine interno all'oggetto ancora più forte. Sebbene Roland Barthes arrivi a sostenere che la nave, prima che uno spazio del movimento, è uno spazio della chiusura, è uno spazio dell'abitare protetto, è una specie di utero (Immagine_07). Sempre sulla natura dinamica di uno yacht vale la



Immagine 07_ «la nave è un fatto di abitazione prima di essere un mezzo di trasporto» Roland Barthes.



Immagine 08_etimologia della parola yacht.

pena - nomen omen - ripercorrere la sua etimologia. Da filologo dilettante, ho cercato di rintracciare le relazioni semantiche tra l'oggetto in questione e i significati espressi dal termine yacht nella sua lunga storia etimologica. Yacht compare nel lessico inglese nel 1557, ma proviene dall'olandese jaghte o jaghtship = barca veloce, da corsa, da caccia. Il termine olandese ha la stessa radice del tedesco jagd = caccia, jagen = cacciare, andare a caccia, muoversi in corsa, dal tedesco antico jagon. Da qui, risalendo ancora indietro nel tempo (con l'aiuto dei "sacri tomi" del Semerano sulle origini delle lingue indo-europee) troviamo vocaboli accadici come ziaqu = muoversi rapidamente (detto del vento), avventarsi in battaglia, daku = uccidere un animale o vocaboli sumeri come sag = colpire, ag = affrontare, assalire. Appare così evidente che la parola, nelle sue varie trasformazioni, rimanga caratterizzata



Immagine 09_ cartolina inizi novecento sulla nautica: "marina lusoria", da ludus, divertimento.



Immagine 10_ Biennale arte Venezia, 2015. Padiglione inglese. "We Sit Starving Amidst Our Gold". Opera di Stuart Sam Hughes.



Immagine 11_ a sinistra: potlatch (economia del dono delle società arcaiche); a destra: emblema dell'economia di mercato.



Immagine 12_a sinistra: Le Corbusier, schizzi per l'Unité d'Habitation; a destra: "condomini naviganti" a Venezia.



Immagine 13 stilemi, loghi, brand.



Immagine 14_Marcel Duchamp, Fontana, 1917.

da significati legati alla velocità e all'aggressività (la caccia), e, nientemeno al vento, al suo rapido fluire. Pertanto, pensare all'identità di uno yacht sotto il profilo progettuale non può, secondo me, prescindere dal confronto con un oggetto denotato da prestazioni elevate (deve essere agile e veloce), e connotato da fattori estetico-simbolici che esprimono aggressività (se pur nobile come la caccia), fluidità, leggerezza (come il vento) (Immagine 08).

Passando alle identità ascrivibili al contesto socioeconomico e culturale del diporto nautico, ci troviamo nell'ambito merceologico di prodotti destinati al divertimento e, ad una certa scala dimensionale, nell'ambito del lusso (la nautica agli inizi del secolo si chiamava "marina lusoria", da ludus, divertimento). Questo comparto nel nostro Paese, nonostante siamo uno dei maggiori produttori mondiali di generi di lusso, induce spesso ad un giudizio etico negativo (Immagine_09).

Alla Biennale 2015, nel padiglione inglese, era esposta un'immagine significativa: William Morris sollevava il Carinthia VII (un bellissimo yacht di 100 m. spesso ormeggiato a Venezia) e con gesto dispregiativo lo gettava nelle acque della laguna per affondarlo (Immagine_10). L'economia del lusso ha però radici arcaiche. Mi viene in mente "la dissipazione gloriosa" di cui parla Georges Bataille ("La limite de l'utile" scritto negli anni Quaranta) a proposito del potlatch, ovvero dell'economia del dono delle società arcaiche, atto di affermazione della propria potenza attraverso un gesto magnanimo. In fondo quando offriamo da bere compiamo un gesto arcaico, inalienabile dalla nostra natura. Questi comportamenti sono ovviamente antitetici a quelli indotti dall'economia mercantile nella quale viviamo



Immagine 15_Damien Hirst: "Treasures from the Wreck of the Unbelievable" Venezia 2017.



Immagine 16_nave da crociera Crown Princess (progetto di Renzo Piano)

(Immagine_11).

Degli scenari mitologici contemporanei e della modernità, ricorderei le provocazioni utopiche degli Archigram degli anni Settanta e le "Cattedrali bianche" di Le Corbusier, quando i grandi transatlantici erano additati come emblema delle "macchine dell'abitare": modelli di coniugazione di prerogative funzionali e di esigenze abitative (spaziali, ergonomiche e di relazione sociale). Purtroppo la storia di quei paquebot, della loro raffinata bellezza, come nel caso del France o del Bremen, è diventata oggi una storia di condomini naviganti, in cui i numeri del turismo di massa hanno indotto un decadimento irreparabile della qualità estetica (Immagine_12).

In ultimo, non tralascerei di evidenziare come le identità di carattere commerciale (logo, stilemi, brand) possano condizionare l'esito linguistico di un prodotto nautico (Immagine_13).

La quarta proposta è **SPERIMENTAZIONE**. Questo è un punto cruciale: come si fa ad evolvere, come si fa a selezionare se non si sperimenta, come si fa a progettare se non abbiamo la possibilità di indagare, di agire e trarre esperienza dal fare? Qual è il settore nel quale la ricerca sui linguaggi -soprattutto sui linguaggi iconici- è più importante? È ovviamente l'arte.

Siamo nel 2017, sono passati 100 anni da quando Duchamp mise un orinatoio (firmato) dentro un museo, compiendo un'azione che chiamiamo "fissione semantica". È il primo esempio conosciuto nella storia dell'arte in cui l'artefatto materico viene separato dal suo significato. Ricordo quando Filiberto Menna, mio professore di Storia dell'arte moderna, ci spiegò che il concettualismo induce nell'arte uno spostamento, (una traslazione dal campo di interesse operativo) dalla



Immagine 17_Oculus yacht, progettato da E. Kevin Schöpfer per Schöpfer Yachts LLC.



Immagine 18_clown. Il grottesco nell'uso di strumenti ipertrofici.

sfera estetica alla sfera noetica. Questo anche se la maggior parte delle opere concettualiste non prescinde completamente dal rapporto con la dimensione materica (estetica) dell'opera stessa (che mantiene inoltre, inevitabilmente, una sua utilitas sebbene "atrofizzata") (Immagine_14).

Un'altra opera emblematica della sperimentazione artistica è senza dubbio quella di Damien Hirst, presentata nel 2017. L'artista inglese ha invaso Venezia (occupando due musei) con un'opera che narra la storia di un liberto (un greco di nome Apistos, cioè "l'Incredibile"), il quale costruisce una nave di 60 metri (tecnicamente impossibile per l'epoca) e la riempie di oggetti preziosi (monili, monete, sculture etc.). La nave affonda, viene ritrovata due millenni dopo e Hirst cura la collocazione museale del materiale recuperato. In quest'opera tutto è falso (storia, reperti, recupero etc.) e tutto sembra vero, anche i materiali. Le simulazioni e le ambiguità (narrative e semantiche) sono portati fino al paradosso. (Immagine_15).

Veniamo alla nautica e a quelli che ritengo gli esempi più significativi del lavoro di sperimentazione stilistica nel settore. Ho cercato di fare una classificazione (certamente non esaustiva) di quelle che ho chiamato arbitrariamente "figure semantiche". Vengono definiti alcuni ambiti che accomunano lavori progettuali, simili per modalità di approccio sul terreno dei linguaggi delle forme. Mi rendo conto che, essendo il design nautico un settore poco storicizzato, sarebbe corretto analizzarlo come esito di sperimentazioni più al singolare che non al plurale. Agire sulla dimensione estetico-simbolica di un artefatto può voler dire utilizzare un materiale che rappresenta qualcos'altro. Come sappiamo, simbolo (symbolon in greco) significa: mettere insieme, "suscitare un'idea

diversa da quella offerta dal suo immediato aspetto sensibile, ma capace di evocarla attraverso aspetti che caratterizzano l'elemento stesso". Naturalmente il lavoro progettuale sul materiale simbolico può utilizzare modalità espressive diverse: passare da una "associazione esplicita" (palese) ad una "implicita" (addirittura criptica). Nell'ambito delle associazioni implicite, diciamo di "primo livello", metterei le figure semantiche come: evocazione che potrebbe essere declinata in citazione, emulazione, contaminazione, trasferimento, traduzione, trasformazione e styling (anche se quest'ultima, se non altro per ragioni storiche, meriterebbe una trattazione a sé stante). In quelle di "secondo livello" collocherei le figure frutto di un'elaborazione più articolata come: ambiguità semantica e aberrazione semantica.



Immagine 19_Ronin yacht. Progettato da Norman Foster per Lurssen.

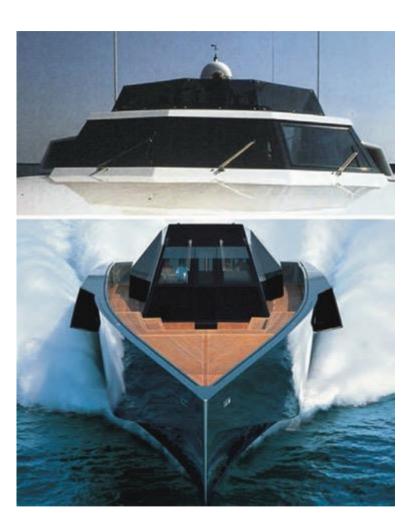


Immagine 20_in alto: Akhir di P.L. Spadolini; in basso: Wally Power 118.

Passando a qualche esempio comincerei con: evocazione, nelle sovrastrutture della nave Crown Princess disegnate da Renzo Piano appare abbastanza evidente l'evocazione di forme zoologiche marine, quelle di un cetaceo, palesemente un delfino. (Immagine 16). Va detto che uno dei "pericoli" del ricorso ad evocazioni troppo esplicite è di scadere nel "grottesco". Cosa che accade, purtroppo non di rado, quando abbiamo a che fare con un contesto come quello marino, ricco di elementi archetipici a cui attingere. Evocare nel disegno di un'imbarcazione le forme di un pesce non è di per sé risibile, a meno che non diventi troppo palese, o addirittura un'aberrazione semantica, grottesca. (Immagine 17). In questi casi mi vengono in mente i clown nella classica scenetta comica in cui un barbiere fa goffamente la barba al malcapitato usando strumenti ipertrofici: un "pettinone", un "forbicione", un "pennellone", un secchio per la schiuma etc.; (Immagine 18). traduzioni, intendo il trasferimento di elementi di repertori formali di un comparto industriale/merceologico. Nel disegno di Ronin, Norman Foster traduce (trasferisce) ad un motor yacht un insieme di elementi tipici di unità militari (in cui il rapporto forma/funzione è molto stringente). Si tratta evidentemente di una traduzione, quasi tout court, di un apparato morfologico militare, non di un'evocazione o di una citazione (Immagine 19).

Contaminazioni, citazioni, emulazioni: diversi livelli (anche intenzionali) di trasferimento, dai prodotti di un comparto ad un altro, di alcuni stilemi di repertori formali, con l'intento (volontario o meno) di imitarli (anche in senso migliorativo). E' il caso molto frequente di ciò che succede tra comparto automobilistico, aeronautico, navale, nautico etc. In alcuni casi li troviamo limitati ad elementi di dettaglio, vedi Akhir di P.L. Spadolini in altri



Immagine 21_esempi di prue rovesce. In alto: supply vessel; in basso: motor yacht Predator.

diventano dei giochi di intrecci semantici, vedi Wally Power (Immagine_20).

Trasformazione: vale a dire il trasferimento di soluzioni formali-funzionali, che caratterizzano parti di unità tecnico-operative, ad uno yacht, senza che assuma funzioni analoghe. Uno degli esempi "virali" degli ultimi anni ha riguardato l'adozione di prue rovesce (a "destroyer") su molti motor yacht, e ahinoi anche su alcune imbarcazioni a vela. Nei supply-vessel dei mari del Nord sono nate per ragioni di seakeeping, in particolare per uscire fuori rapidamente da un'onda alta, favorendone il deflusso dai ponti. Negli yacht, a parte le funzioni "commerciali" (come innovazioni fittizie tipiche della moda), non servono a molto (Immagine 21).

Styling: nel design ha un'accezione negativa, perché non è lo stile, ma è l'uso dello stile in modo autoreferenziale (la cifra stilistica di un designer riconoscibile in più tipologie di prodotti) oppure l'uso di forme che servono a simulare prestazioni senza effettiva utilità (le pinne delle automobili come evocazione di efficienza aeronautica). Tralasciando la sua storia e fortuna, specie negli anni Trenta, nella nautica contemporanea non mancano esempi, come quello di Zaha Hadid, che trasferisce alcuni stilemi della sua architettura al progetto di uno yacht (Immagine_22).O il caso di Foggy, sailing yacht disegnato assieme a German Frers da Frank O. Gehry (che ne è anche l'armatore) (Immagine_23).Ovviamente non vuole essere un giudizio di valore o etico nei confronti di grandi aarchitetti, ma solo una lettura analitica.

Ambiguità semantica: mi riferisco a quelle "provocazioni ludiche" che mirano a disorientare l'osservatore/fruitore, a generare una percezione ambigua. Credo che Philippe Starck abbia una vera passione per questo. Nel progetto di Virtuelle (fatto in collaborazione) per esempio, gli interni

sono costituiti da pannelli realizzati impregnando tessuti di cotone con resine epossidiche rossicce, in modo da simulare la trama e il colore del mogano, se osservati a una certa distanza. Se invece li guardiamo più da vicino sembrano bachelite (inventata anche per simulare il



Immagine 22_ Zaha Hadid. In alto: Jazz Yacht, progettato per Blohm+Voss; in basso: Abu Dhabi Performing Arts Centre.



Immagine 23_ Foggy yacht disegnato da Frank O. Gehry con German Frers.



Immagine 24_ Virtuelle (progetto A. Vallicelli & C. e Philippe Starck). Interni che simulano la trama e il colore del mogano.



Immagine 25_ Virtuelle. Dettaglio delle ruote in carbonio.



Immagine 26_Kartell, gnomi.

mogano) (Immagine 24). Oppure le ruote del timone in carbonio, che hanno due raggi elicoidali che li fanno sembrare delle vecchie eliche di aereo (Immagine 25). Sempre sullo stesso terreno, basterà ricordare i suoi nanetti da giardino per la Kartell: sono kitsch come i leoni di gesso sulle colonne dei cancelli dei villini abusivi ("vorrei, ma non posso"), oppure un prodotto alla moda, elegantemente ambiguo e provocatorio? (Immagine 26). aberrazione semantica: la riscontro in quei disegni che utilizzano soluzioni morfologiche storicizzate o consolidate tipologicamente, facendole confluire altrove, aberrandone le proporzioni o realizzando dei "fuori-scala". E' stato uno degli effetti collaterali dell'approccio minimalista al megavacht design degli ultimi decenni: imbarcazioni di 30/50 m che viste da lontano sembrano imbarcazioni di 7/10 m (Immagine 27). Oppure navi a vela di 140 m che, sempre da lontano, sembrano dei giocattoli (Immagine 28). A conclusione di guesto breve excursus ricorderei Guilty. che come molti altri progetti di settore è un lavoro poco classificabile in un preciso ambito stilistico. Disegnato dalla mia amica Ivana Porfiri assieme a Jeff Koons, è un disegno in cui la sperimentazione e la ricerca di tipo artistico è avvenuta su vari livelli. Partendo da tecniche di camouflage, simili a quelle utilizzate su unità militari, si arriva a soluzioni decorative e planivolumetriche molto originali. Dal punto di vista delle figure semantiche ci leggo: citazioni, traduzioni, trasferimenti (Immagine_29). Ho chiamato la penultima proposta **MEMORIA**, ma sta per cultura e storia.

Nessun'opera d'arte può prescindere dalla storia, altrimenti sarebbe incomprensibile. L'artista Zai Kuning, ha impiegato 20 anni per realizzare la sua opera, Transmission of Knowledge, costituita da una barca fatta di corde legate con la cera, che porta con



Immagine 27_In alto: Angels' share (LOA 40 m) - Wally yacht; in basso: R30 Càpita (LOA 9,5 m).

sé libri, anch'essi incerati. L'opera narra la storia di Dapunta Hyang (un condottiero di Singapore) che cerca di diffondere il verbo e la cultura attraverso il trasporto di questa nave, emblema della conservazione culturale, volendo significare che cultura e storia sono imprescindibili per conoscere le nostre radici identitarie (Immagine_30).

Che cosa è successo all'identità del prodotto nautico italiano?

Nel secondo Dopoguerra siamo progressivamente passati da un prodotto artigianale, in cui il rapporto fondamentale fra progetto e prodotto era dettato da una relazione stretta e diretta, a un prodotto industriale. Il rapporto fra progetto e prodotto è stata la forza della nostra storia e anche del nostro design. Quando ci siamo trasformati da produttori artigianali a produttori industriali, abbiamo perso qualcosa. (Immagine_31).

Per quanto riguarda l'identità del prodotto nautico italiano, abbiamo fatto davvero poco per capire chi siamo, quali sono le nostre origini, quali i percorsi che possono stare fra un'identità e una ricerca linguistica di stile, per una sintesi in una forma coerente.

Sono convinto che a mancare siano valori che conosciamo molto bene: non possiamo prescindere dalla memoria e dalla nostra storia. Nel Rinascimento abbiamo aperto strade per una nuova civiltà. C'erano delle figure illuminate, delle figure colte che governavano. C'erano le botteghe: luoghi in cui confluivano competenze di ordine tecnico e di ordine culturale, ovvero vari saperi e vari saper fare (Immagine_32).

Tra le scuole del Novecento, in cui ritroviamo in altre forme quel modello, la più importante è certamente il Bauhaus, in cui artisti, ingegneri, tecnici, architetti dialogavano con storici e teoretici.



Immagine 28_Sailing Yacht "A" disegnato da Philippe Starck.



Immagine 29_ Yacht Guilty. Progetto di Ivana Porfiri e Jeff Koons.

Su questo terreno, l'iniziativa italiana più significativa è quella intrapresa da Adriano Olivetti, emblema dell'imprenditore illuminato che fonda la fabbrica su un laboratorio di idee e saperi, provenienti da ogni ambito (tecnico, culturale e sociale).

La storia e la fortuna del design italiano ha radici che affondano nel Rinascimento, forse anche più lontano: è figlio di una tradizione artigianale e del ruolo che hanno avuto figure brillanti (ingegneri, architetti, designer), che hanno innestato su questo terreno competenze tecniche, cultura, storia e sensibilità estetica.

L'ultima proposta è **COERENZA**: perché coerenza e perché sei proposte?

Non ho voluto, per rispetto e senso della misura, parafrasare le straordinarie "Lezioni americane, sei proposte per il prossimo millennio" di Italo Calvino. Magari avrei potuto, in maniera irriverente, azzardare "sei proposte per l'innovazione del prodotto nautico nel millennio in corso" utilizzando gli stessi argomenti: Leggerezza, Rapidità, Esattezza, Visibilità e Molteplicità. Sono convinto che ci sarebbero stati spunti di riflessione comunque utili. Pietro Citati disse che l'ultima cartellina vuota che lui vide (quella che Calvino non riuscì a scrivere), era destinata a contenere la sesta lezione: la Coerenza (Immagine_33).

Della coerenza come ultima proposta però mi approprierò: offre uno spunto, sebbene arbitrario, per la conclusione di quanto detto fin qui.

Qual è la direzione per l'innovazione che possiamo prendere, se non tutto quello che ho cercato di enunciare, in modo a tratti un po' scoordinato? Coerenza vuol dire anche coesione. Nel nostro caso coerenza significa saper coniugare nel lavoro: la storia, la cultura, il laboratorio di idee, la sperimentazione sul terreno dei linguaggi e delle



Immagine 30_Zai Kuning. Dapunta Hyang. Transmission of knowledge (Singapore Pavillon Biennale Venezia 2017).



Immagine 31_a sinistra: cantiere Sangermani; a destra cantiere Ferretti.



Immagine 32_La bottega rinascimentale di un artista.

tecnologie (Immagine_34).

Il nostro Paese è un Paese che sull'innovazione tecnologica purtroppo non è all'avanguardia. Investiamo pochissimo nella ricerca e le nostre imprese sono prevalentemente di piccole e medie dimensioni. Siamo però il Paese che ha il più grande patrimonio artistico e culturale del mondo. Ci sono stati illustri studiosi di scienze economiche (Foà, Becattini), che hanno evidenziato come i distretti industriali italiani siano anche il frutto della relazione fra la nostra indole e il territorio in cui siamo cresciuti.

Viviamo in uno sconfinato "distretto culturale" e sono convinto che paradossalmente sia proprio questo il terreno da cui possiamo trarre energie: per innescare processi d'innovazione, per essere competitivi nei mercati internazionali.



LEZIONI AMERICANE Sei proposte per il prossimo millennio:

LEGGEREZZA RAPIDITÀ ESATTEZZA VISIBILITÀ MOLTEPLICITÀ.....

.....COERENZA

Immagine 33 Italo Calvino.

214 2nd ITALIAN YACHT DESIGN CONFERENCE 215



Immagine 34_The Play, Keiichi Ikemizu,1969.



ALDO PARISOTTO - Parisotto + Formenton Architetti

Lo studio Parisotto e Formenton è nato a Padova 27 anni fa, ci occupiamo di architettura e di interior design e industrial design. Negli ultimi anni ci siamo occupati anche di yacht design e nasce dalla mia personale passione che ho coltivato fin da piccolo. Ero affascinato dalle cose che si muovevano sull'acqua e poi da quelle che "volavano" sull'acqua. La testimonianza che porto oggi è quella della progettazione dell'interior design che ho fatto personalmente delle barche che ho avuto con diversi cantieri. La mia prima riflessione è sulla domanda: "Quanta casa vogliamo portare in barca?" Fermo restando la grande differenza fra barche e navi da diporto, soprattutto nelle dimensioni e nelle complessità progettuali, ho portato un'esperienza personale di un piccolo "cabanon" nell'acqua e porto questa piccola citazione di Le Corbusier che

dice "la piccola casa sarà come un antico tempio sul bordo dell'acqua"

Non essendo io un vero e proprio progettista nautico, la mia esperienza è stata solo di "contaminare" gli interni delle barche. Cerco di portare un po' la mia visione di quello che dovrebbe essere lo vacht design oggi. Possiamo immaginare come possa essere vivere il mare stando sopra una barca a vela di medie dimensioni e come si vive stando sull'acqua su un motoryacht di grandi dimensioni, un 96' San Lorenzo e come si vive l'acqua su un Cabanon (costruzione lacustre dei laghi ticinesi). In realtà, se parliamo di come vivere l'acqua, man mano che aumentiamo le dimensioni del progetto e della barca, allontaniamo l'utilizzatore dal mare e dall'acqua. Quando si naviga su piccole imbarcazioni, specie a vela, il contatto con il mare è totale, si prendono le onde in faccia. Quando si sale di dimensioni, si perde il contatto con la realtà del mare e dell'acqua, e spesso ci si dimentica che questi oggetti devono navigare e navigare in sicurezza. Quindi quando progetto un interno di barca riporto tutta la mia esperienza e passione per le barche e mi rifaccio alla citazione di Mies Van Der Rohe che diceva: "Funzione è uguale a Bellezza" è questa è una grande verità. Nel progettare il Cabanon, mi piace pensare che ho portato un po' di nautica nell'architettura, mentre nella nautica porto poco della domesticità. Cerco di portare tutti quelli che oggi sono i comfort dell'abitare, perché attraverso la tecnologia e la ricerca possiamo far vivere bene gli utenti senza togliere il sapore e la sensazione di vivere il mare. Negli interni del Milius 65' io mi limito ad intervenire solo sul design. La contaminazione che io ho portato all'interno di questo progetto è la contemporaneità, ho cercato di mantenere comunque la distinzione di questo marchio che Alberto Simeone ha tenuto. A me questa barca è

piaciuta molto, altrimenti non l'avrei presa per me, e ci abbiamo lavorato a quattro mani con Alberto Simeone, che si è lasciato "contaminare". Pur essendo un 65', abbiamo cercato la flessibilità, specie sul quadrato e sulla dinette. Mentre all'interno del San Lorenzo 96 ci avviciniamo di più alla casa. Il committente ha tutti i suoi confort e abbiamo inserito qualche oggetto del design commerciale. Abbiamo cercato, anche in questo progetto, di portare un design che ricorda la storicità della nautica e l'eccellenza della a nautica italiana sia come materiali che come design.

Nell'interno del Cabanon, per finire questo parallelo, ho portato invece un po' di mia esperienza di navigatore e un po' di marinità all'interno di questo progetto. È un piccolo spazio sul lago di Lugano realizzato da due famiglie per lasciare i propri figli sul lago a fare sport. È stato trattato esattamente come una dinette e il main deck di una barca ed il pozzetto riporta delle caratteristiche di flessibilità molto simili a quelle delle barche.

La possibilità di progettare una barca mi ha aperto la mente su determinati argomenti. Mi ha insegnato, rispetto al mio mestiere di architetto, di progettare negli spazi minimi. Basta vedere le differenze sostanziali fra gli spazi disponibili di una care di barca a vela e una a motore e poi successivamente del Cabanon.

Sul Miluis 50, completamente in carbonio, quindi tecnologie avanzate, barca questa utilizzata anche per regate, perché sono barche performanti, quindi un racer—cruiser. Questi arche che sono aggressive durante le regate diventano altrettanto confortevoli durante la navigazioni di crociera. Negli interni del 50' abbiamo preferito la semplicità e la pulizia delle linee e i colori chiari per mantenere la luminosità interna. Nel Milius 80' abbiamo cercato di offrire la possibilità di personalizzare e customizzare la

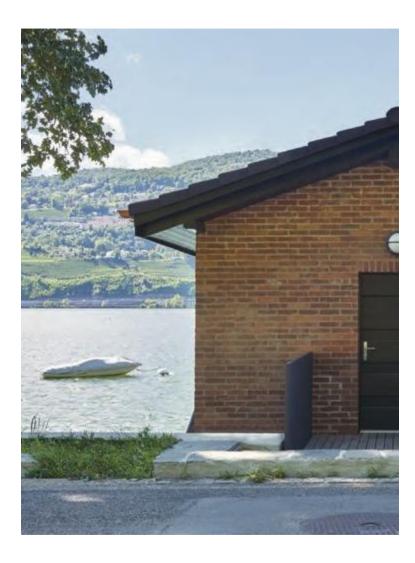
barca pur mantenendo le caratteristiche e le linee principali del brand. È chiaro che più si sale di dimensioni, più è probabile che il cliente voglia una barca esclusiva e con un'unicità che lo distingua. Quindi abbiamo tentato di fare questo concept a due mani, che peraltro ha anche preso altre direzioni, perché chiaramente ogni armatore ha le proprie esigenze, anche estetiche. Per citare Vitruvio: "Il padre è l'architetto e la madre è l'architetto". In questo concept abbiamo cercato di dare, pur mantenendo le linee distintive di Milius, diversi stili e di integrarli. Obbiettivo di questo lavoro era di customizzare, cercare e trovare il gusto di diversi armatori, pur rimanendo nella serialità, piccola serie.

La mia esperienza nel lavorare con cantieri nautici di barche a vela e cantieri nautici a motore, mi ha portato a notare una sostanziale differenza: nei cantieri a vela si sperimenta e si fa più ricerca perché si cercano le prestazioni e le prestazioni senza sicurezza sono molto pericolose. Si parla poco della sicurezza in barca, ma io ritengo sia erroneamente sottovalutata.

Nel Mylius 65' ho cercato di cambiare materiali e ho proposto un eucalipto affumicato, che è un legno scuro che avevo già sperimentato su un San Lorenzo, ed ho voluto sfruttare tutti gli spazi disponibili, mettendo il lavello sotto al vano scala e sopra il vano motore. Volevamo uno spazio libero, semplice, ma allo stesso tempo ho cercato di lavorare su tutti i dettagli cercando di rendere la barca ergonomicamente sicura quando naviga.

Con San Lorenzo ho avuto un paio di esperienze interessanti, abbiamo allestito gli interni di un San Lorenzo 72' e un San Lorenzo 96' per un committente al quale piaceva molto un linguaggio contemporaneo ed essenziale, è un amante del mare e non voleva perdere su questa barca il concetto di marinità e la riconoscibilità di imbarcazione.

Quindi, senza rinunciare al comfort, abbiamo progettato questi interni che ricordano con stilemi e dettagli la marinità. È una barca realizzata in teck, abbiamo modificato parte del lav out e siamo riusciti nell'evocazione delle barche classiche, con un gusto prettamente contemporaneo. Nel San Lorenzo 96', come ho detto prima, aumentando le dimensioni della barca allontano l'uomo dal mare. Il main deck stato realizzato tutto in mogano perché volevamo evocare la marinità classica e lo stile italiano, utilizzando finiture sia lucide che opache. Nel lower deck abbiamo utilizzato eucalipto affumicato e rovere sbiancato. L'ultimo progetto è quasi provocatorio. Sono stato contattato da un'azienda che lavora nel settore aereonautico e producono elementi, refitting e progetti al servizio della Boeing, Airbus e Augusta. Quindi hanno grossa esperienza di laminazioni e di tecnologie sui compositi. La sfida che mi hanno proposto è il refitting di un Ferretti 38. Ho cercato di interpretare questa sfida traducendola in un'applicazione di tecnologie che all'epoca non erano disponibili. Quindi verrà recuperato il guscio, montate due motorizzazioni molto più leggere e quindi più sostenibili e reinterpretati gli spazi minimi aprendoli verso l'esterno e verso il mare nella zona di poppa. Questo è un day cruiser da week end e quindi, visti gli spazi ridotti la trasformabilità e la flessibilità sono sostanziali. Vorrei chiudere il mio intervento lanciando una riflessione che oggi non è uscita: la sostenibilità. Sappiamo che da qui a qualche anno avremo un parco barche vetusto che dovrà essere riciclato, refittato, ridestinato e sappiamo quante difficoltà ci sono nel riciclare la vetroresina. Nelle grandi dimensioni ci sono casi studio di reffitting molto interessanti, nelle piccole dimensioni questo ancora non viene fatto.

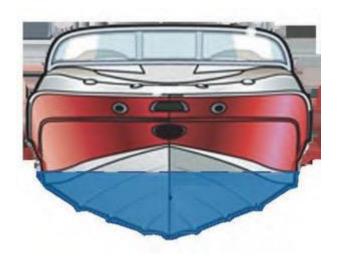


















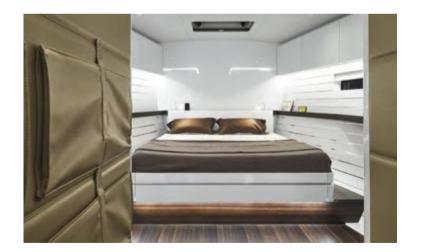








































IVANA PORFIRI - Porfiristudio



Una riflessione su questa giornata: ci sono voluti 25 anni per arrivare a questo cambiamento nello yacht design. La pulizia delle linee, l'ordine nei piani generali, l'innovazione nell'uso dei materiali, delle forme e dei linguaggi per me iniziavano 25 anni fa. Il primo progetto di yacht a cui ho lavorato (mentre collaboravo con lo studio Gregotti Associati) è stato il Blue Velvet.

Barca di 31mt ad alte prestazioni di velocità, quindi vincoli sull'uso dei materiali e sui metodi costruttivi.

In quell' occasione venne introdotto l'uso di materiali alleggeriti, ancora agli albori, e giunti elastici tipo vibrostop per scollegare gli allestimenti dallo scafo, materiali e metodi quasi sconosciuti a bordo.

Accorgimenti tecnici accompagnati da scelte formali, allestititive e di arredo non convenzionali all'epoca.

Massima integrazione delle funzioni nell'allestimento per ridurre pesi e liberare spazio, un mono materiale di rivesti-

mento (un cuoietto bulgaro applicato su pannelli di alveolare di alluminio), arredi mobili e "decori" ridotti al minimo, una sedia di De Padova su un tappeto Kilim potevano bastare.

Questa barca fu realizzata dal Cantiere Codecasa e l'allestitore fu B&B Italia, azienda del mobile, quindi non specializzata, che in quegli anni entrava nel mondo della nautica per la prima volta, a bordo delle navi della Costa Crociere.

Un progetto del 1993 che, pur ricevendo il premio di barca dell'anno nel '94, non ebbe attenzione da parte della stampa nazionale e non. Vennero a bordo dei giornalisti inglesi, apprezzarono molto la qualità dei dettagli e dell'esecuzione ma commentarono "peccato che sembri non finita, sia così vuota e che tanta qualità sia riversata in un progetto così strano".

Quel tipo di linearità di stile, di semplicità dei materiali, la natura sobria di quell'eleganza non erano ancora
comprensibili (ammissibili) in ambito navale. I divani del
salone erano rivestiti in shantung (seta grezza) di notevole pregio e fu considerato un sorta di "non rivestimento".
Nella sala da pranzo le sedie erano modello "Spartana",
un pezzo storico non più in produzione, leggerissime, in
alluminio stampato, di un design molto raffinato. Ebbene
per questi addetti al settore questa non poteva che essere
la mensa equipaggio.

Il difficile lavoro di innovazione, ricerca è continuato negli anni a venire in molti altri progetti di barche, spesso ostacolato dai cantieri.

Ora vedo felicemente che questo obiettivo di aggiornamento-svecchiamento è stato raggiunto, almeno in parte. Eppure devo dire che oggi ho visto tante immagini di barche molto simili tra loro, non vorrei che fossimo passati allo stile "Luigi design". Vorrei rimanesse vivo il concetto

che la barca è una barca e tale deve rimanere, anche per me che ho tentato radicalmente di azzerare per rigenerare.

L'obbiettivo dello vacht design deve essere anche quello di far scaturire nuovi modelli abitativi non solo di mutuare modelli di terra a bordo. Alcune delle immagini che ho visto propongono modelli che a terra sono già consumati, non più innovativi. Questa di adesso è la proposta del mercato, cioè dei cantieri (e consequentemente dei progettisti) che devono vendere, e possono vendere solo qualcosa che sia riconoscibile. Lo sdoganamento verso una nuova visione dell'oggetto-luogo barca era già avvenuto. Oggi il mio messaggio ai giovani progettisti è di fare attenzione a scegliere modelli di riferimento corretti. Siamo passati dall'emergenza alla permanenza, bisogna portare delle emergenze nuove, bisogna ideare con modelli di riferimento non ancora esplorati. E' molto difficile oggi fare questo perché la fatica richiesta è enorme. L'inflazione dei segni è impressionante. L'unico modo di farlo è di ricominciare daccapo, avere "visionarietà" nel progettare e non perdere il filo della specificità di ogni progetto.

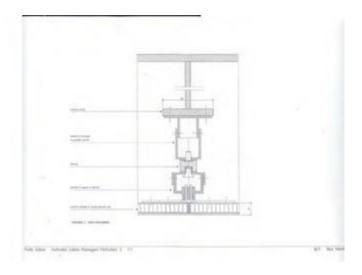
Mi auguro di vedere barche che tornano ad essere barche, anche se in modo altro. Modelli che fondino le premesse progettuali sull'opportunità di essere a bordo. Provare nuove funzioni, nuove sezioni. Trasferire a bordo la "casa" senza le opportune declinazioni genera spazi non interessanti. Un salone di un grande yacht è mediamente alto 2.4mt su una larghezza anche di 10mt, ebbene a terra 100mq di superficie alti 2.4 non potrebbero mai essere considerati "lusso".

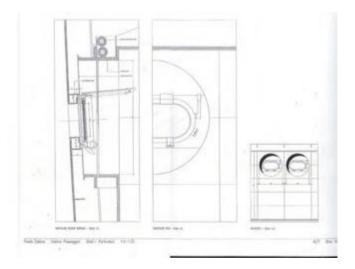
Oggi porto con me un pezzo di sabbia solida, sono due anni e mezzo che sto lavorando per ottenere questo materiale, un progetto che non c'entra con la nautica, ma i processi sono sempre gli stessi. Progettare vuol dire

intraprendere un percorso di comprensione e durante questo percorso ricercare e capire quali sono i materiali idonei, quali sono i segni corretti e le modalità giuste per realizzarlo.

In questo caso sono sulle dune di un'isola del Mozambico, sabbia, sabbia ed ancora sabbia, quindi il materiale deve essere la sabbia e la forma la duna, questa la mia visione. Da qui questi anni di ricerca su un metodo di solidificazione della sabbia mediante l'utilizzo di materiali naturali (no cemento, no resine etc...), ma non esiste modo se non facendo ricorso al cemento di Sorel (1867), un mix di ossido di magnesio e cloruro di magnesio esaidrato che miscelato alla sabbia (legante) permette di ottenere un composto durissimo anche più del cemento. Argomento sconosciuto ai più, anche ai più qualificati laboratori di ricerca per l'edilizia. E' stata necessaria una lunga ricerca, sperimentazione, studi per arrivarci, il tutto in autoproduzione e con un tipo di ricerca sul campo finalizzata alla realizzazione, cosa molto complessa.

Questa nota è per ribadire che nel progettare bisogna avere sempre una visione che ci porterà ad identificare i modelli, le forme, i materiali, il carattere, la poetica specifici per il progetto che stiamo sviluppando. Solo in questo modo potremo davvero progettare, non replicare, e magari correre il rischio di ottenere qualcosa di unico o di nuovo.









ISBN 978-88-95651-28-6

La pubblicazione raccoglie gli atti della seconda edizione della Italian Yacht Design Conference che è stata organizzata nell'ambito del Master in Yacht Design presso il Politecnico di Milano lo scorso 29 novembre 2017. Il tema della giornata ha riguardato lo studio delle contaminazioni fra due ambiti solo apparentemente lontani, ma di fatto molto legati fra loro: Design e Nautica. Sempre più spesso la Nautica mutua stilemi tipici del Design di prodotto, ma anche dell'Architettura con l'intento di aprire un settore da sempre molto conservativo. Le interpretazioni che restituisce sono però tendenzialmente inedite e capaci di generare tendenze. Innegabile è il fatto che negli anni più recenti tale meccanismo di mutua contaminazione e il valore aggiunto trasferito dal design abbia di fatto giocato un ruolo decisivo nel conferire un impulso di innovazione e di linguaggio nei prodotti della nautica da diporto.

con il patrocinio di



con il supporto di





