

BARCHE®

FULL ENGLISH TEXT

MONTHLY INTERNATIONAL YACHTING MAGAZINE

COVER

AZIMUT S6

THE IDEA FACTORY

- VITTORIO GARRONI CARBONARA
- BERNARDO and MARTINA ZUCCON
- EZEQUIEL FARCA

BOATS

- GRAND SOLEIL 52 LC
- SHERPA XL ARCADIA
- ADLER SUPREMA X
- PRINCESS F55
- HERON 56



VI ASPETTIAMO
A GENOVA
20-25 settembre 2018

S₁n⁵⁸
salonenautico
salonenautico.com

INTERVIEW

- GIANLUCA CANALE
- ALBERTO GALASSI
- MAURIZIO GIGLIOLI

1993-2018
25
ANNI
BARCHE

COMPANIES

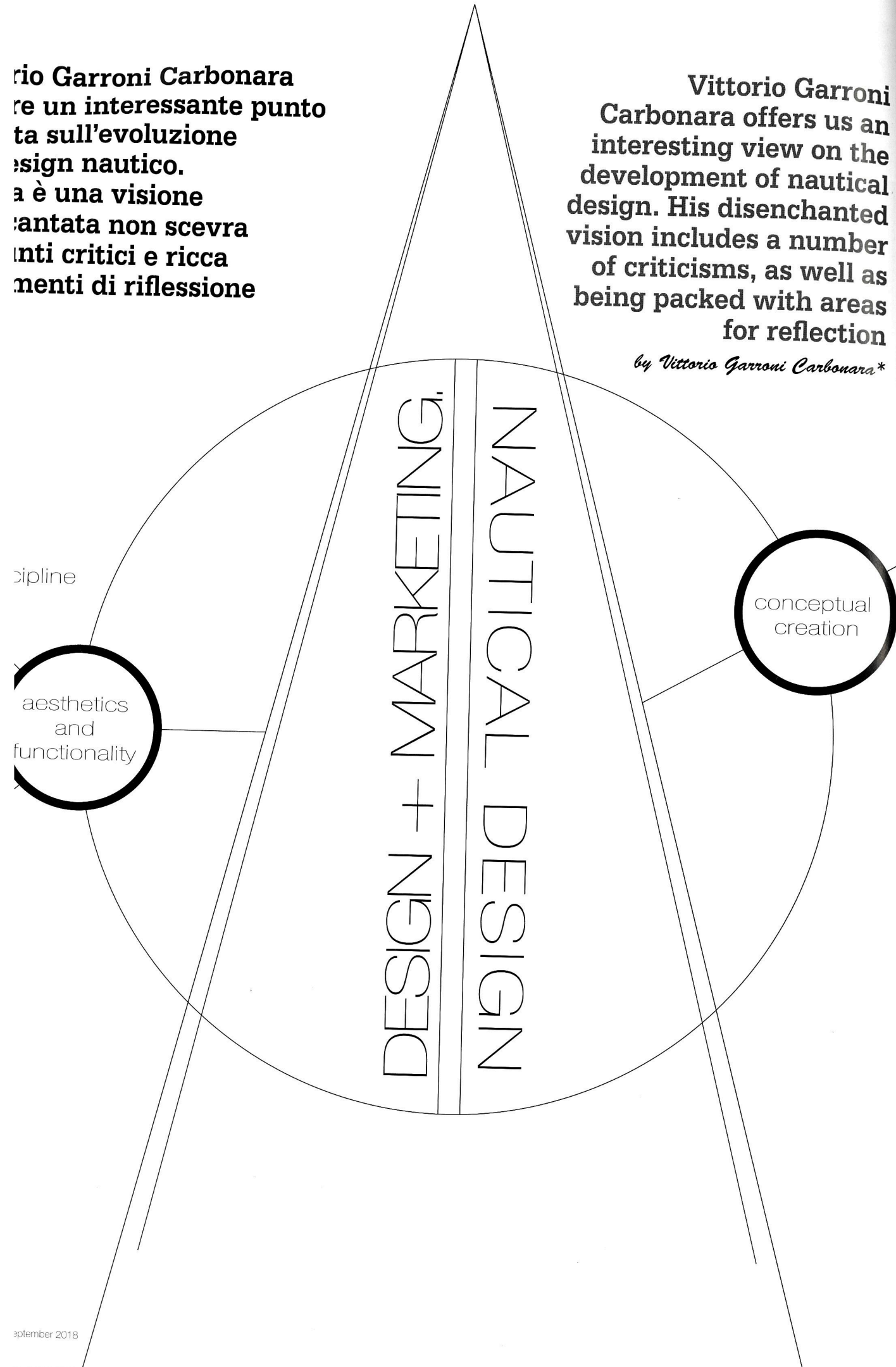
- NANNI and SCANIA • HUMPHREE
- SEAKEEPER • MONTE CARLO YACHTS



Vittorio Garroni Carbonara
 offers an interesting point
 of view on the evolution
 of nautical design.
 His vision
 is not unbalanced
 and is rich with
 critical points and
 areas for reflection

Vittorio Garroni
 Carbonara offers us an
 interesting view on the
 development of nautical
 design. His disenchanted
 vision includes a number
 of criticisms, as well as
 being packed with areas
 for reflection

by Vittorio Garroni Carbonara*



Vittorio Garroni Carbonara

È nato a Genova nel 1947, architetto navale e progettista di fama mondiale, ha sempre lavorato fra Parigi e il capoluogo ligure, alternando la didattica universitaria all'attività professionale: è stato ordinario di Disegno dell'Architettura e ha coordinato l'indirizzo navale e nautico del corso di laurea in Disegno industriale presso l'Università di Genova. È stato presidente del corso di laurea in Ingegneria civile presso l'Università di Messina, nel 1984, e presidente del corso di laurea in Ingegneria meccanica presso l'Università di Cassino, dal 1985 al 1987.

Vittorio Garroni Carbonara was born in Genoa in 1947. A world-famous naval architect and designer, he has always divided his working life between Paris and the Ligurian capital, combining university lecturing with his professional activity. He has worked as Professor of Architectural Design, coordinating the naval and nautical aspects of the Industrial Design degree course at the University of Genoa. He was also head of the Civil Engineering degree course at the University of Messina in 1984, and head of the Mechanical Engineering degree course at the University of Cassino from 1985 to 1987.



- Lo scossone successivo, quello dei primi anni '90, si è manifestato quando la rinnovata euforia industriale generata dal successo della "barca in plastica a poco prezzo" si è scontrata con la crisi sociale ed economica della borghesia. La Nautica è subito andata in recessione subendo una pausa produttiva affievolitasi solo nell'arco di un quinquennio, quando la stagnazione è stata superata al prezzo di una profonda maturazione tecnologica: la lavorazione della vetroresina è diventata industrialmente affidabile, si è affrancata dai problemi osmotici e di delaminazione diventando matura per una Nautica pronta a crescere in qualità e dimensioni. Crescita che si è avvertita costante, solida e apparentemente inarrestabile ma, forse, eccessiva.

- Ancora una volta, dopo quasi vent'anni dalla crisi precedente (sembrerebbe quasi un fenomeno ciclico) sul finire della prima decade del nuovo millennio la bolla magica scoppia. Inizialmente la nautica sembra rimanerne estranea perché la crisi è circoscritta all'ambiente finanziario e bancario. Anche la 1° Guerra Mondiale, inizialmente, veniva chiamata la "drôle de guerre" perché, per mesi, nessuno ha osato sparare il primo colpo. Quando è arrivata, la deflagrazione è stata assai forte e gli esperti del settore stanno ancora scrutando la

La Nautica, ancora embrionale in quegli anni post bellici, ne è uscita a fatica e solo al prezzo di una profonda trasformazione produttiva.

1960

Yachting, still in its infancy at the time post-war, struggled to emerge from this and paid the price of a major transformation in terms of production.

sfera di cristallo per capire se, in capo a un decennio, le prime timide sintomatologie di ripresa riusciranno a consolidarsi senza che qualche diavoletto ci metta la coda.

Abbiamo accennato in precedenza che, per la Nautica, il cambiamento portato da questa nuova crisi è stato, e continuerà a essere, assai importante, ma questa volta l'evoluzione è più metodologica che tecnologica.

Il confronto con il mondo dell'automotive o dell'industria del prodotto generico è d'obbligo: per tutto il XX Secolo la qualità e l'affidabilità facevano la differenza. Prezzo d'acquisto e probabilità di buon funzionamento crescevano in sincronia. Nel XXI Secolo l'utente non si pone più dubbi circa il corretto funzionamento dell'oggetto acquistato, tale aspetto è scontato in partenza e viene considerato come dato certo; i criteri di scelta sono diversi e meno codificabili: immagine percepita, immagine comunicata, immagine evocata, immagine ambientale, immagine socializzata; è il modo dell'immagine e della sua comunicazione. La sfida, adesso, è DESIGN + MARKETING.

Il modo di concepire la barca a livello

ideativo è cambiato e sta continuando a cambiare; in un decennio il DESIGN NAUTICO, e non solo nautico, è passato dall'accezione terminologica britannica di "progetto", concretezza, a quella di "creazione concettuale", astrazione. Un abisso di cambiamento che si riflette sulla configurazione dei prodotti, sui costumi e sulle aspettative commerciali.

Per capirlo meglio, facciamo con la fantasia un passo indietro, ben oltre al decennio che ci interpella.

"Nella stanza di un Architetto, in area Adriatica.

- Un colpo secco sul pavimento, proprio vicino al suo piede. Carlo, assorto nel suo lavoro, sobbalza perché contemporaneamente qualcosa si è mosso anche sul tavolo. Come un brusco risveglio da un sogno; un sogno creato dalla sua fantasia, ma un sogno ripetitivo che, ormai, lo accompagna da alcune settimane. Talmente presente che è diventato realtà, quasi è tangibile. Il soggetto del sogno è talmente reale che, oltre a vederlo, riesce anche ad accarezzarne le forme sinuosamente aggraziate e la flessuosa snellezza. Va anche oltre: invece di ammirarne la figura sublime, ma astratta, la possiede, la sfiora delicatamente; il sogno diventa tumultuoso: essa frema al tocco delle sue mani, si irrigidisce, ondeggia, ma lui la conduce con sapienza mentre lei asseconda con docile padronanza ogni suo desiderio. Nella fantasia, Carlo è già al timone della barca che sta prendendo forma sul tavolo da disegno; compiaciuto, ma critico, la esamina, ne valuta il comportamento, verifica le manovre e analizza l'ergonomia di ogni movimento; al minimo dubbio si ferma e ricomincia daccapo. I suoi piedi solcano la coperta mentre le mani stringono le scotte e lasciano le drizze: operazioni svolte istintivamente e ripetute mille volte, mentre la sua mente già è scesa sottocoperta e i suoi occhi ripercorrono quegli spazi ormai divenuti famigliari. La barca virtualmente già esiste e, pensiero dopo pensiero, si aggiorna, si modifica, si perfeziona e si trasforma in quei leggeri segni di matita che si rincorrono sulla carta.

Quel colpo sul pavimento l'ha bruscamente riportato alla realtà, qualcosa è cambiato ma non se ne rammarica perché le forme sinuose sono ancora lì sul tavolo; uno dei sottili listelli di legno giace però riverso, spezzato, mentre il piombo che lo tratteneva è scivolato a terra, conficcando nel parquet la sua unghia aguzza, a pochi centimetri appena dal suo piede.

Carlo accenna un sorriso che è quasi una smorfia: non è la prima volta che succede ma il piede è salvo perché lui è accorto e, in tanti anni di paziente attenzione, ha imparato che il tavolo da disegno deve rimanere perfettamente in piano e che le flessibili devono essere ben stabili, assecondate ma non forzate nella loro curvatura. I piombi, perciò, si appoggiano preferibilmente sulle estremità affusolate, più duttili, là dove le linee d'acqua tendono a richiudersi... e i piombi ad allontanarsi dai piedi dell'architetto.

Peccato, però, che l'anima sottile della flessibile non abbia retto all'involontario spostamento del piombo, certamente provocato da una leggera toccata di gomito,



S054DS.

Coco Chanel.

Fiat 500.

7 e il 2008 la Grande Crisi a colpito il mondo, da Occidente rescatisi in America per il .subprime, scintilla in una un attimo si è estesa a macchia a risparmiato nessuno. Tanto ica che, certamente, bene è. Uno "Tsunami" finanziario i planetarie che ha cancellato lità di appello un'infinità di low how, di competenze, di . Sono passati 10 anni, nel li la clientela ha avuto paura di mondo della Nautica: paura di ponendosi a conseguenze fiscali paura di intaccare il patrimonio il perdurare dell'incertezza, orare tout-court, perché fra ordine e consegna della scomparire anche il Cantiere. urre, visto dalla parte del aticava a pianificare un futuro certo.

non aver paura era il Mare, che i, uomini di mare, fa "ô Mâ", non a caso i termini di "mare" talvolta si imparentano per chi de.

perdurare della crisi, mentre affondavano, il Mare rimaneva nte, quasi beffardo ammaliaava di sole e, primavera dopo rtinuava a farsi desiderare da o necessità, lo ammirava ormai nfinato all'arenile. ati 10 anni, dicevamo, ma sta, anche nei nostri cuori ina spensieratezza che, così , non ritroveremo più. Tutto Mondo è cambiato, dalla equilibri sociali e politici. ica è profondamente mutata, l modo di essere pensata dremo più avanti come e o, per comprendere i rimedi .iniamo i prodromi, ricordando nti, dalle cause agli esiti e, me e con quali cambiamenti se

mo da quella della fine dei moti studenteschi che ontrasto sociale prodotto nomica post-bellica in ne alle rivendicazioni operaie. cora embrionale in quegli ta a fatica e solo al prezzo di rasformazione produttiva: dal nato del legno, destinato alle luzione seriale per le masse, ato della vetroresina.

scare una reazione che svegliato Carlo dalla sua ia, soprattutto, comportato ei suoi preziosi strumenti a l'ultima flessibile da sta sulla rastrelliera, era alla forma affusolata i con perfetta gradualità sistente alle estremità oro da liutaio costruirle, libere del legno affinandole nuità per non turbarne essione, e senza mai ella faccia esterna, quelle nire la continuità dei raggi ile riuscire a sostituirla a di liutai poveri che costruire flessibili per a ormai estinguendo. o velocemente, così come voro manuale.

Già Carlo le flessibili non le ha mai molto amate: la sua approfondita formazione culturale autodidatta aveva stimolato la sua sensibilità artistica che gli consentiva di percepire istintivamente la correttezza delle forme senza bisogno dell'avallo delle flessibili. Preferiva l'uso dei "garbi", sagome o tavolette lignee a curvatura evolutiva il cui uso sapiente consentiva di tracciare qualsiasi curva, come facevano, in scala maggiore, i maestri d'ascia in sala tracciati. Soprattutto, potevano essere autoprodotti da un utente avveduto e, per stare in forma, non avevano bisogno dell'uso dei piombi, antipatici e pericolosi!" (*1)

(*1) Carlo è una figura di fantasia, come gli altri personaggi che popolano questo breve racconto. Il riferimento a Carlo Sciarrelli non è, però, casuale e ne vuole essere un omaggio alla memoria. Rustico e geniale maestro della nautica italiana ne ha condizionato le origini innalzandole al massimo livello, e cioè a quello della cultura marinara anglosassone.

Questo breve estratto di vita vissuta di un architetto navale può essere collocato ai tempi della prima crisi, quella degli anni '60. Tante cose sono cambiate da allora ma, nella quotidianità, la nostra vita è rimasta quasi uguale. La televisione continua ad accompagnare le nostre serate e già allora ci mostrava l'uomo che posava il piede sulla Luna; le strade si affollavano di automobili, i primi Commodore apparivano sui tavoli dei progettisti, per lo più ingegneri. Gli architetti ne erano esclusi perché gli "elaboratori elettronici" macinavano numeri, non segni grafici. I progetti nautici, erano ancora intimamente legati a ciò che doveva avvenire nella sala tracciati del cantiere, a delle operazioni materiali manuali, non a delle elucubrazioni alfanumeriche. L'attenzione e la concentrazione erano mirate alla stesura del Piano di Costruzione, alla perfetta coincidenza dei punti di intersezione delle forme, legati l'un l'altro da linee di raccordo armoniosamente incurvate. Poco più tardi cominceremo già a dire che il tracciato di una linea è ben avviato se "l'espressione di grado

Il modo di concepire la barca a livello ideativo è cambiato e sta continuando a cambiare.

1970

The way we conceive the boat on a creative level has changed and is continuing to change.

superiore dei suoi raggi di curvatura" è a sua volta rappresentabile con una curva priva di cuspidi o interruzioni... le funzioni del calcolo computazionale già si stanno impadronendo anche di questo settore.

La maestria indispensabile per tracciare un Piano di Costruzione può essere sostituita da un semplice programma da computer.

Quello che, per secoli, è stato il lavoro di pochi Maestri, nel volgere di qualche stagione, è stato brutalmente banalizzato. L'Ingegneria Navale, le cui finalità progettuali sono affini alla Meccanica, si salva trincerandosi dietro ad una cortina di discipline matematico-scientifiche sufficienti a spaventare i più sprovveduti. La Progettazione Nautica invece, maggiormente orientata alla creatività formale, esplicabile con strumenti di rappresentazione digitale automatizzata di immagini, rimane apparentemente accessibile a chiunque sappia destreggiarsi con il computer, indipendentemente dalla formazione scientifica.

Storia di una battaglia persa

La rivoluzione tecnologica e culturale legata alla digitalizzazione del progetto e dell'immagine coincide con il momento di massimo sviluppo dell'industria nautica, e i due fenomeni non sono disgiunti. La tracciatura matematica delle forme si può

facilmente trasferire anche alle macchine "a controllo numerico" di automazione dei processi industriali. Il Cantiere si trasforma in Industria e il rapporto con il progettista si focalizza sul trasferimento di dati alfanumerici che, per il tramite di macchinari, diventano forme fisiche.

Fin qui, nulla di strano: una semplice evoluzione tecnologica che coinvolge entrambi i soggetti, dal proponente al ricevente. Cambiano strumenti e metodi, ma non i risultati. Almeno, così dovrebbe essere.

Il problema è che, con i cosiddetti programmini da computer, si sviliscono anche le conoscenze e la formazione culturale per raggiungerle.

Cambia radicalmente il modo di pensare, di agire, di progettare, di ideare.

L'occupazione e la preoccupazione di "Carlo" consisteva nel definire la forma dello scafo, difficilissima anche solo da tracciare. Un lavoro di settimane, di mesi; quasi impossibile partendo dal foglio bianco. La Scuola, l'appartenenza, l'esperienza erano fondamentali. Ogni architetto aveva il suo stile perché ogni sua creatura era frutto dell'evoluzione di quella precedente, o di quella del Maestro. La barca concepita nelle sue proiezioni ortogonali attraverso il Piano di Costruzione, oltre ad essere "praticamente realizzabile", trasferibile cioè alla Sala Tracciati ove i legni venivano sagomati in conformità, doveva anche navigare correttamente, essere bella e, possibilmente, vincere le regate. Un lavoro da Mago Merlino.

La forma della tuga, la posizione degli oblò, la distribuzione degli interni, le finiture o l'ergonomia del pozzetto, ancorché importanti per l'Armatore, erano l'ultima delle preoccupazioni per l'Architetto.

Il Piano di Costruzione ormai si fa con un "clic" e con altrettanta facilità si gestiscono e si muovono nello spazio virtuale forme, volumi, luci e colori: tutte operazioni matematicamente iper-complesse che, oggi, può effettuare anche un bambino con un telefonino in mano. Questo nella realtà virtuale; quando però si deve passare a quella concreta, alla barca vera che deve poter navigare, la formazione scientifica del Progettista Nautico diventa necessaria e complessa, al pari di quella dell'Ingegnere Navale.

La difficoltà, nel mondo delle immagini, sta nel riuscire ad attribuire i giusti valori fra espressioni di seria professionalità e raffigurazioni di sola fantasia.

Per tale ragione, fin dagli anni '90, la Disciplina Progettuale Nautica è assurta al rango accademico (*2) e, fino al manifestarsi della crisi attuale, ha riscosso buon successo alimentando, con i propri diplomati, gli uffici tecnici della quasi totalità dei Cantieri nazionali ed oltre.

Si trattava di insegnare agli allievi a tracciare, con cognizione di causa, immagini complesse di imbarcazioni che, oltre ad essere attraenti, fossero anche, e soprattutto, efficacemente realizzabili ed atte alla navigazione, oltre che all'accoglienza degli ospiti. Una formazione culturale completa, come si addice alla disciplina che rappresenta.



Ferrari 375 MM Pininfarina.



Enzo Ferrari, Ingrid Bergman, Roberto Rossellini.

La crisi ha, però, falcidiato gli uffici tecnici dei cantieri e, di conseguenza le possibilità di impiego per i diplomati "Progettisti Nautici".

Sono invece proliferati coloro che semplicemente "disegnano" barche o, meglio, disegnano forme che, apparentemente, rappresentano barche.

Talvolta si tratta di disegni bellissimi, ricolmi di forme plastiche, colori, sfumature, effetti speciali. I più smalzati riescono anche a plasmare volumi plausibili, "apparentemente" abitabili. Sono dei veri maestri, ma della tastiera, non del progetto.

(*2) Nel 1990, su istanza del Ministro della Marina Mercantile mirata a dare pratica applicabilità alla Legge 50/71, Legge sulla Nautica che prevedeva l'istituzione della figura professionale del Progettista Nautico, l'Università di Genova affida allo scrivente il compito di configurare un apposito Corso di Diploma, costituendo la Scuola Diretta a Fini Speciali in Progettazione per la Nautica da Diporto. Ospitata a La Spezia e sostenuta da un Consorzio di Enti Locali - Comune, Provincia, Camera di Commercio, Fondazione della Cassa di Risparmio - a partire dai primi anni 2000 ha acquisito la collaborazione del Politecnico di Milano e si è trasformata, scindendosi, in Laurea in Ingegneria Nautica e Laurea in Design Navale e Nautico.

"Al Monaco Yacht Show, nella prima decade degli anni 2000.

- Adnan, forte del suo fascino mediorientale, è incontenibile: appena sbarcato da un Sanlorenzo, già sta cercando di intrufolarsi su un Princess riversando fiumi di parole in lingue eterogenee all'attenzione di una hostess, carina quanto educata, ma assolutamente inflessibile nel lasciarlo passare perché, prima di avventurarsi sulla passerella, è necessario presentare le credenziali presso



Dior.



Grace Kelly Promotional photograph Rear Window.

il reception desk che provvederà a fissare un appuntamento. Con il dealer della zona di riferimento: quale, nel suo caso? Errore fatale perché Adnan, mentre prolifera una sequenza di terminologie vagamente assonanti con nomi e luoghi di assoluta notorietà, travolge con un sorriso a 36 denti la povera fanciulla e scompare all'interno dell'imbarcazione.

"Simpatico cialtrone, forse non vale neanche la pena di avvertire la Security" e, infatti, dopo un attimo ricompare in amichevole conversazione con il comandante che gli sta spiegando ogni particolare tecnico dell'imbarcazione.

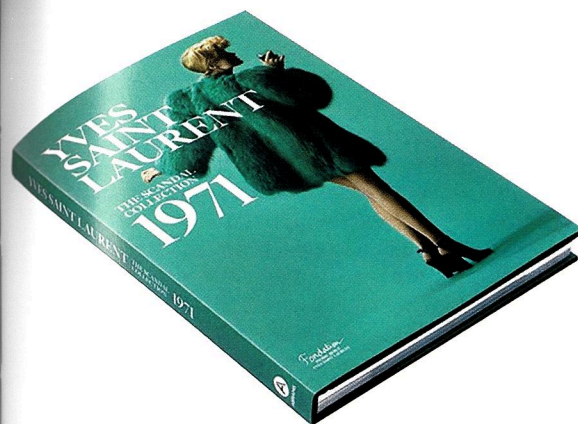
I progetti nautici, erano ancora intimamente legati a ciò che doveva avvenire nella sala tracciati del cantiere e a delle operazioni materiali manuali.

1980

Boat designs were still closely tied to what took place in the yard's moulding room, to manual work with the materials, not to alphanumerical lucubrations.

Adnan è un giovanotto lesto, cresciuto con la tastiera fra le dita e con un'abilità innata nello scaricare "softwares craccati". Che importa dell'illegalità, tanto non ha nulla da perdere, non ha neppure un permesso di soggiorno, si fa passare per turista benestante e frequenta ragazze della buona società.

La giornata a Monaco è stata fruttuosa, ha toccato con mano barche da sogno, ha memorizzato e fotografato ogni particolare, ha ottenuto molte, qualificate informazioni. Una giornata che vale più di un intero corso all'Università e che gli consente di finalizzare



Yves Saint Laurent 1971.

un paio di disegni-progetti con i quali potersi proporre come junior designer in qualche studio affermato. Come già ha fatto a Londra dove, per qualche mese e a fronte di una paghetta da fame, ha frequentato le scrivanie di un progettista famoso raccogliendo su una chiavetta una gran quantità di nozioni, disegni e particolari costruttivi utilissimi per la sua carriera".

Racconto, anche questo, fantasioso ma non troppo. I soggetti come Adnan sono frequenti nel mondo dello yachting. Alcuni riescono a farsi strada, soprattutto nel commerciale ma, talvolta, anche in ambito progettuale. Il termine di "designer" fluttua in uno spazio poco definito da regole e le tendenze normative attuali, molto influenzate dalle attitudini d'oltre Oceano, tendono al distacco, se non all'abolizione, dei valori abilitanti dei titoli accademici, sostituendoli con quelli della qualifica guadagnata sul campo. Nel bene e nel male, con un ritorno evidente all'antica pratica dell'apprendistato di bottega e con una maggiore indeterminazione circa la qualità del prodotto.

Un ritorno alle origini, visto che nella cultura occidentale, di matrice latino-mediterranea, la formazione sociale e scientifica è sempre stata demandata alle strutture codificate, divenute Università, mentre la formazione artistica si è consolidata nelle botteghe dei Maestri. Architettura e Design attingono da entrambe le fonti e il dibattito resta aperto.

Il "Razionalismo" ha certamente favorito l'assonanza scientifica che, nel mondo del Design, ha comportato un approccio metodologico di tipo analitico, basato cioè sullo studio e sulla valutazione dei fenomeni progressi e finalizzato al perfezionamento del prodotto in divenire. Molti, se non tutti, linguaggi di espressione nautica hanno attinto a tale Scuola di pensiero, e di formazione. Ciò è avvenuto fino ad oggi o, per maggior precisione, fino agli sconvolgimenti provocati dalla Grande Crisi.

L'Estetica è una "Disciplina" filosofica, ma non è una pura astrazione del pensiero perché si raffronta costantemente alla fisicità delle espressioni dell'intelletto. Il Design, per definizione, dovrebbe compendiare l'estetica con la funzionalità; la Cultura ne è strumento, offrendo una quantità di stilemi di collaudata efficacia e continua



Marcello Gandini, Bertone, Lancia Stratos Zero.



evoluzione che consentono di qualificare il prodotto facendone progredire l'accezione qualitativa. L'Italian Style, riconosciuto come massima espressione sia del Design Nautico che del buon gusto in generale, attinge costantemente agli stilemi del classicismo. Citiamo, innanzitutto, il fenomeno

motor-yacht all'italiana, oppure l'Akhir 18 dei Cantieri di Pisa, disegnato da Pier-Luigi Spadolini.

Altrettanto vale per la citazione compositiva di forme evocative della funzione e consolidate nel tempo quale, ad esempio, la capote a visiera delle carrozze, e del Landeau in particolare, tettuccio tessile retraibile, appoggiato dietro agli schienali e proteso a sbalzo in avanti per non intralciare il conduttore nel gioco delle redini. Opportunamente stilizzato, si trasforma in elegante e slanciato tettuccio per automobili sportive, sottolineato da una finestratura a nastro apparentemente priva di montanti. Stilema di diffusione planetaria, sapientemente introdotto da Pininfarina e interpretato su icone come la Lancia Florida 2° / Flaminia Coupé o la Ferrari 400 America.

L'equilibrio fra estetica e funzionalità non è, però, immutabile nel tempo.

Se la maturazione tecnologica, affinatasi dalla metà del '900 fino ai primi anni 2000, ha gerarchizzato l'estetica alla funzionalità, la Grande Crisi, invece, ha cavalcato la banalizzazione dell'innovazione tecnologica digitale per anteporre l'apparire all'essere. Estremizzando il concetto in chiave Orwelliana si può arrivare ad ipotizzare una Società futura-prossima fondata sull'astratto e governata da flussi informatici.

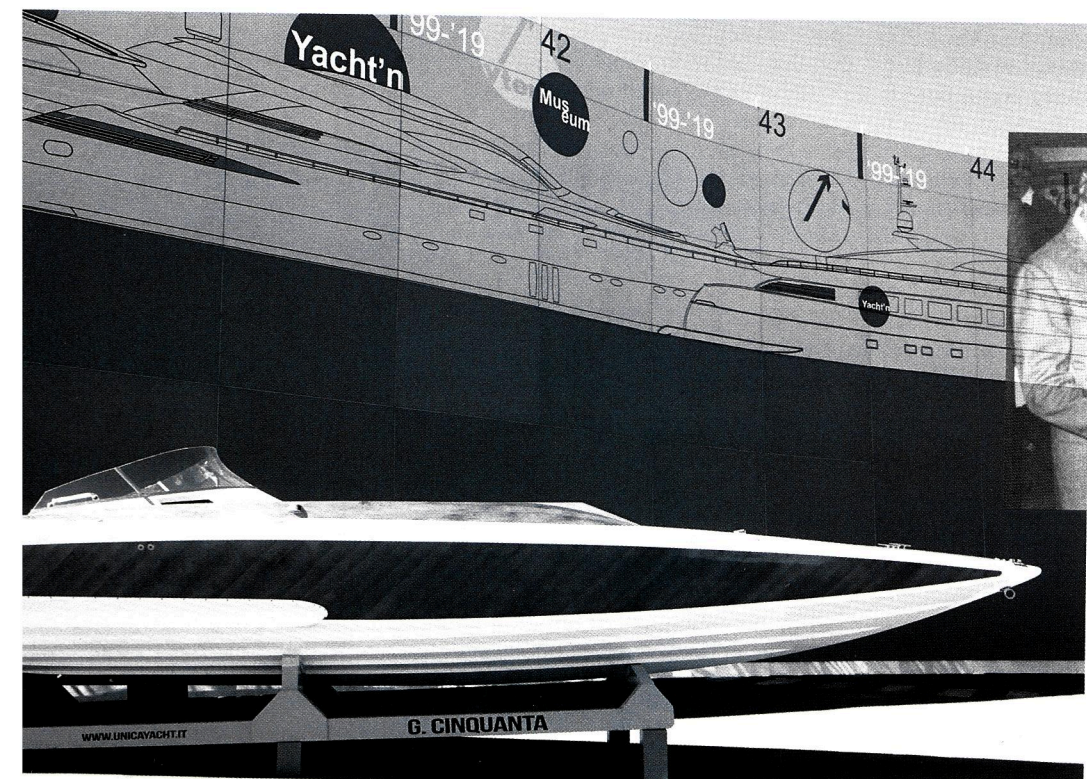
Più realisticamente, invece, opinion-leaders del calibro di Chris Bangle, guru dell'Automotive Design, ci segnalano che il rapporto fra "forma e funzione" si è semplicemente trasformato in rapporto fra

Cambia radicalmente il modo di pensare, di agire, di progettare, di ideare.

1990

The way of thinking, acting, designing and creating changes radically.

compositivo che sottende all'Architettura Classica: la sommatoria di "componenti elementari" che, coerentemente giustapposti, si trasformano in "elementi complementari" (i.e. colonna, capitello, basamento). Nel linguaggio nautico ciò si interpreta come accorta giustapposizione degli elementi compositivi principali (scafo, coperta, tuga, timoneria, flying bridge) evidenziandone l'identità: ne sono insigni esempi il C66 Tecnomarine / Picchiotti, disegnato all'inizio degli anni '70 da Paolo Caliani, archetipo del



Fast Commuter G 50.



Gianni Agnelli and Antonio Socol.



icato", astruendo dal concreto el Design ed affidando al la forma" il ruolo di espressione Evoluzione del pensiero, ma ricoli.

talvolta all'ombra, dei de corpo una nuova : quella dei "Comunicatori tori, gestori e divulgatori ocative" (*3). Competenza ebbe da dire, perché trova occasione a complemento di alità quali il Designer o il per i quali può ridiventare un to o una trasformazione.

Il cantiere si trasforma in industria e il rapporto con il progettista si focalizza sul trasferimento di dati alfanumerici che diventano forme fisiche.

2000

The yard becomes an industry and the relationship with design focuses on transferring alphanumeric data, turned into physical forms.

Professionalità affascinante, ma anche delicata da gestire poiché capace di far apparire come reali configurazioni astratte, frutto solo della fantasia. Utile strumento per anticipare la percezione di ciò che ancora non esiste, pericoloso per la capacità di auto-diffusione con tecnica virale attraverso i social-media e la facilità nell'indurre a scelte o comportamenti troppo semplicemente manipolabili.

Detta così, si potrebbe essere indotti a credere che anche un ragazzino, purché fantasioso e creativo, abbia facoltà di accedere, condizionandola, alla sfera decisionale di situazioni assai più delicate della sua seppur prolifica immaginazione.

La realtà è più complessa perché il contesto socio-ambientale costituisce un limite concreto agli sconfinamenti della fantasia e solo i veri geni riescono a superare con successo tali barriere. Philippe Starck ne è l'esempio. Scanzonato anticonformista come ce ne sono tanti, è però più sfacciato e geniale di tutti gli altri (*4). Uno dei suoi primi successi è stata una barca a vela, il Bénéteau First 38.5 disegnato alla fine degli anni '80 ove, all'insegna del "plastic fantastic" e con una delle sue consuete contraddizioni, ha inserito materiali naturali nobili, come il Marmo di Carrara e il Mogano, mettendoli a stretto contatto con la vetroresina trattata a finto alluminio. L'ho conosciuto molti anni

fa al Salone Nautico di Parigi, presentato da M.me Roux, ferrea proprietaria del Gruppo Bénéteau e mecenate di entrambi noi; tutti incravattati per la cerimonia di apertura, lui era in canottiera. Gli ho stretto la mano dicendogli che ero onorato di conoscerlo e lui mi ha contraccambiato con un gran sorriso e ha voluto ripetere la scena tre volte perché gli piaceva troppo. Questo è Philippe.

Lo stesso che ha disegnato oggetti improbabili precipitati nell'acqua del mare come "A" motor yacht e "A sail", proclamato dalla stampa lo yacht più brutto del mondo; quello che è riuscito a litigare con Steve Jobs per la realizzazione di Venus, il De Vries da 70 metri con le sembianze di una casa che proprio non è andato giù all'altro genio, quello della mela, pur avvezzo all'innovazione.

Rimanendo ancora un attimo sulla sfera delle emozioni personali "nautiche", nell'evocare il design rivoluzionario non posso non pensare a Luca Bassani, il mecenate italiano del rinnovamento nautico mondiale.

I Wally hanno lasciato, e continuano a lasciare, un segno qualitativo indelebile nel design delle imbarcazioni sia a vela che a motore. Per il Design Nautico esiste il "prima" e il "dopo" Wally: da quando è comparso sul mercato, il cambiamento è stato ancor più marcato, e di segno positivo, rispetto a quello indotto dalla Grande Crisi.

Il contesto socio-ambientale costituisce un limite concreto agli sconfinamenti della fantasia e solo i veri geni riescono a superare tali barriere.

2010

The reality is more complex because the social context poses a tangible limit to the digressions of the imagination and only real geniuses can overcome these barriers.

Avendone avuto l'opportunità, mi sono pregiato nel conferirgli la "Laurea ad Honorem" in Progettazione Nautica (Genova '94, Capitale Mondiale della Cultura).

Luca Bassani e Philippe Starck, due giganti della Nautica, di segno completamente opposto. Razionalissimo, ben oltre il Razionalismo, il primo, irrazionale oltre al limite della logica, ma supremo modellatore di significati, il secondo.

Forse non è ancora scritta la vera storia del Design Nautico, così come non esiste una linea di demarcazione fra fantasia e realtà, fra realismo e simbolismo.

Ne è intrisa la nostra cultura, da sempre. Ce lo ricorda, uno fra molti, ma forse il più grande artista fiammingo del Rinascimento quando, alla domestica raffigurazione dei Coniugi Arnolfini, in pantofole ma anche in grande apparato mentre si tengono per mano in camera da letto, appone la didascalia "Johannes de Eyck fuit hic".

Lui, in quel momento proiettato nell'infinito era lì, non per dipingerli, ma per presentarceli, introducendoci nella scena sulla soglia dell'uscio, così come appariamo,



appena percepibili per riflessione della nostra immagine sul tipico specchio rotondo bombato, a cornice lobata, anch'esso denso di significati.

(*3) dal Dizionario di Repubblica:

"Comunicatore: chi riesce a risultare convincente, parlando al grosso pubblico attraverso i mass media"

(*4) Lo Starck pensiero sul futuro è inquietante: "Se devo immaginare come saremo penso ad esseri nudi in una bolla bianca, circondati dalle comodità necessarie. Tutto ciò che conosciamo si dissolverà in favore di scelte emotive come i fiori o una scultura". La parola che preferisce in questo momento è "dematerializzazione". - La Repubblica, Aprile 2017

The Great Financial Crisis spread across the world, from West to East, between 2007 and 2008. Triggered by the subprime phenomenon in America, it was like a spark in a gunpowder factory, expanding like an oil slick in a matter of moments and sparing no one, least of all the yachting industry, which is certainly not a primary asset.

It could be described as a financial

"tsunami" of global proportions, which wiped out an infinite number of firms and untold expertise, skills and jobs without any possibility of appeal. Ten years have passed since then, during which clients have been scared of approaching the world of yachting: a fear of "standing out", exposing themselves to persecutory financial consequences, undermining their family heritage, lingering uncertainty, and a fear of buying full-stop, due to the possibility of the yard going out of business in the interval between the order being placed and the boat being delivered. Meanwhile, yards were scared of producing as they struggled to plan for an increasingly uncertain future.

The only thing not to be scared was the sea itself, which the Genoans - its people - call "ö Mâ", resembling the Italian words for "sea" ("mare") and "evil" ("male"), which are sometimes closely linked for those whose livelihoods depend upon it.

As the crisis went on and many firms went under, the sea remained ever-inviting, almost mocking as it glistened under the sun. Spring after spring, it continued to be an

object of desire for those who, driven either by inclination or necessity, now admired it sadly from the shore.

As we said, ten years have gone by, but the crisis has remained with us, even in our hearts that long for a carefreeness we will never enjoy again in quite the same way. Everything has changed. The world has changed, from its geography to its social and political balance. Even Yachting has undergone major changes, particularly in the way it is perceived and put forward. Later on we will see how and why. In the meantime, in order to learn about remedies for the crisis we need to examine the warning signs, recalling the precedents, from the causes to the outcomes. Above all, we need to gain an understanding of how we have emerged from it and what changes have taken place:

- Let's start with an example from the late 1960s, with the student protests that reflected the social contrast produced by the post-war economic boom against the workers' uprisings. Yachting, still in its infancy at the time, struggled to emerge from this and paid the price of a major transformation in terms of production: from the great craftsmanship of wood, destined for the elite, to serial production for the masses, linked to the advent of fibreglass.

- The next shake-up took place in the 1990s, when renewed industrial euphoria generated by the success of the "low-cost plastic boat" clashed with the social and economic crisis affecting the middle classes. Yachting went into an immediate recession, undergoing a break in production that only abated after fifteen years, when the stagnation was overcome at the price of major technological developments: processing fibreglass became industrially reliable, freed from problems of osmosis and delamination, making the time ripe for a Yachting industry

that would grow both in terms of quality and dimensions. This growth proved to be constant, solid and seemingly unstoppable, albeit perhaps excessive.

- Once again, almost twenty years after the previous crisis (it almost seems to be a cyclical phenomenon), the magic bubble burst at the end of the first decade of the new millennium. Initially, Yachting seemed to be unaffected because the crisis was limited to finance and banking. Even the First World War was initially called the "drôle de guerre" because no one dared fire the first shot for months. When it came, the explosion was extremely strong and experts in the sector are still looking into their crystal balls, a

Il rapporto fra "forma e funzione" si è semplicemente trasformato in rapporto fra "forma e significato".

2018

The relationship between "form and function" has simply been transformed into the relationship between "form and meaning".

decade later, in an attempt to understand whether the first timid signs of a revival will be consolidated without another little devil sticking its oar in.

We have already mentioned the fact that, for the Yachting industry, the change brought about by this new crisis was, and continues to be, very significant, but this time it has led to methodological rather than technological developments.

A comparison with the world of cars or the generic manufacturing industry is essential. Throughout the 20th century, quality and reliability were what made the difference. The higher the purchase price the more likely the product was to work well. In the 21st century, there is no longer any question about whether the purchased object will work. This aspect is taken for granted from the outset and is considered as fact. The decision is based on different criteria, which are not so easy to encode: perceived image, communicated image, evoked image, environmental image, socialised image. It's all about image and its communication. Today the real challenge involves DESIGN + MARKETING.

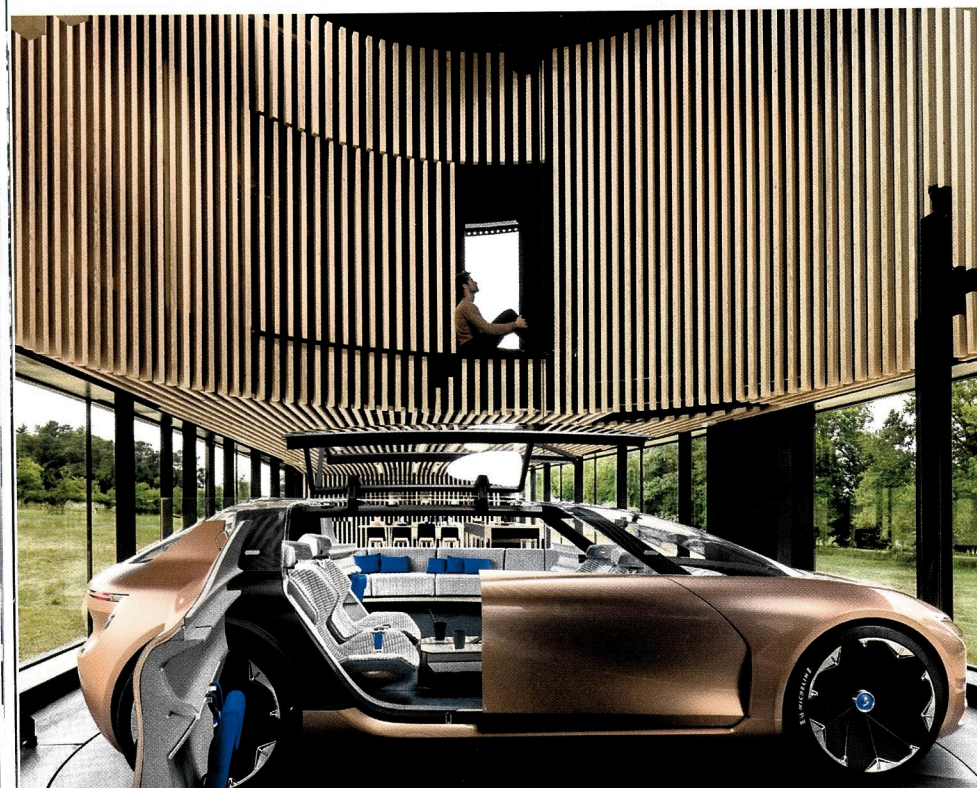
The way we conceive the boat on a creative level has changed and is continuing to change. In the space of a decade, NAUTICAL DESIGN has stopped being purely nautical, going from the British sense of the term "design", which is all about substance, to encompass "conceptual creation" and abstraction. This abyssal change is reflected in the configuration of the products, in commercial customs and expectations.

In order to understand it better, let's use our imaginations to step back in time, to well before the decade in question.

"In an architect's room, in the Adriatic area.

- There's a sudden crash on the floor, right near his foot. Carlo, absorbed in his work, jumps because something moved on the table at the same time. Like a brusque awakening from a dream; a dream created by his imagination, but one that is so repetitive it has accompanied him for a few weeks now. It is so ever-resent that it has become reality and is almost tangible. The subject of the dream seems so real that, as well as seeing it, he is even able to caress its graceful, sinuous forms and its flexible slenderness. He even goes further: instead of admiring the sublime but abstract figure, he possesses it, he strokes it gently; the dream becomes tumultuous: she trembles at the touch of his hands, stiffens, sways, but he steers her skilfully while she indulges his every desire with docile ability. In his imagination, Carlo is already at the helm of the boat that is taking shape on his drawing table. Pleased yet critical, he examines it, assesses its behaviour, checks the manoeuvres and analyses the ergonomics of every movement. In the event of even the slightest doubt he stops and starts again from scratch. His feet travel up and down the deck while his hands grip the sheets and slacken the halyards: operations performed instinctively and repeated a thousand times, while his mind has already gone below and his eyes once again run over those spaces that have now become familiar. The boat virtually already exists and, idea after idea, it is updated, modified, perfected and transformed with those soft pencil marks that recur on the paper.

However, the crash on the floor has abruptly restored him to reality. Something has changed, but he doesn't mind because the sinuous forms are still there on the table.



Laurens Van Den Acker Renault Symbioz Marchi Architectes H 33.