

BARCHE®

IL MENSILE INTERNAZIONALE DELLA NAUTICA A MOTORE

COVER In esclusiva Rio 46 Art

Mercato **I prezzi di**
OLTRE 1.000 modelli

Avvocato a bordo **carte nautiche errate:**
chi paga i danni?
Nautica e fisco **barche e posti barca**
nel mirino

INCONTRI RAVVICINATI

Vittorio Garroni Carbonara
Farouk Hosny
Marco Sala
Massimo Cicirello

PROGETTI

Tankoa S65
Freeport Abati Yachts
Il Doge
Navigator 110'
Columbus 177'

PROVATE PER VOI

Villa Reis - Mondomarine 40 metri
Canados Open 90
Mas 28 Elegance
Maril 8.80
Solemar 33 Night&day



AGOSTO 2009 - Sped. in ap. - 45% - art. 2 comma 20/B legge 662/96 - Milano

B

Incontri
ravvicinati

Vittorio
Giarzoni Carbonara

Dopo la tempesta

Far parte di un **Gruppo** e lavorare a stretto contatto con gli architetti navali, non invadere il campo e **rispettare l'altrui opinione** sono punti saldi del lavoro di un **designer eclettico** e professore appassionato. Abbiamo parlato con lui del marchio per cui lavora, del futuro della nautica e della progettazione, vista come **"salto in lungo"**, ma con la rincorsa

Immagini, pensieri e parole raccolti da Franco Michienzi



Si è occupato di imbarcazioni da diporto a vela e a motore, ma ha lavorato anche per un corporate superyacht di 50 metri e, come se non bastasse, si è dedicato all'industria crocieristica navale e ai traghetti veloci.

Vittorio Garroni Carbonara, genovese (classe 1947), è architetto e, dal 1971, professore universitario. Ha lavorato per molti cantieri, tra cui Ilver, Gobbi e Benetti. Dal 1988, inoltre, è designer ufficiale del cantiere Jeanneau e responsabile di progetto per le imbarcazioni a motore della serie Prestige, Leader, Cap Camarat e Merry Fisher e delle imbarcazioni a vela Sun Odyssey Ds. **Il matrimonio con Jeanneau dura da molti anni.**

Come è cominciato?

Quasi per caso. Verso la fine degli anni '80, mentre stavo lavorando a La Rochelle, sono entrato in contatto con Jeanneau che voleva creare barche per il charter. La prima imbarcazione disegnata per il cantiere francese fu il Prestige 41, che risale al 1988 ed è a motore.

Quali erano le richieste di Jeanneau per la "sua" prima barca?

In alto, il disegno del Prestige 38 S. A destra, il Sun Odyssey 50. Le imbarcazioni sono del cantiere Jeanneau.

Il cantiere, dopo alcune indagini di mercato, voleva entrare nel mondo del noleggio di barche a motore di circa 40 piedi. L'intenzione era di creare degli open industrializzati con tre cabine e tre bagni. Il 41 era una barca piuttosto innovativa da diversi punti di vista, con una dinette, una cucina, tre cabine e tre bagni. E mi rendo conto che ora i proprietari di questo modello sono veri appassionati, che sanno di possedere un pezzo d'epoca.

Che tipo di progettista si considera?

Io sono un architetto civile, non navale: per principio non faccio scafi. Creare carene semplici sarebbe possibile – lo fanno persino i computer! – ma banale, quindi preferisco astenermi.

Le mie prime esperienze di nautica industriale, realizzate assieme a Massimo Musio-Sale – che è stato mio studente prima, mio collaboratore e, infine, mio socio – sono legate ai motoryacht con i seadrive, motori fuoribordo per Omc Italmarine che non ebbero grande successo. La barca si chiamava Spazio 25 e ora la considero "un'idea da ragazzi immaturi".

I francesi sono noti per il loro nazionalismo, eppure il Gruppo Bénéteau oggi ha ben tre progettisti italiani. Come lo spiega?

In genere dove germoglia un seme si riproducono varie piante. Fa strano pensare che,



«Ciò che distingue il marchio è la volontà di non dare spazio alle personalizzazioni e ottenere prezzi inferiori alla media»

alla bottega di Leonardo, ci fossero anche Michelangelo e Raffaello ma, forse, uno stimolava l'altro...

Tra le tante cose che non vanno bene in Italia il design si differenzia: è forte in ogni settore, dalla moda all'automobile e, quindi, è giusto che un'azienda francese si rivolga a dei nomi del nostro Paese.

Come nasce questo successo italiano?

Se da un lato possiamo andare a cercare radici culturali antiche, dall'altro credo che sia fondamentale il fatto di vivere in un ambiente tanto vario, per cui, a distanza di pochi chilometri, cambia molto lo scenario ambientale e intellettuale. L'incontro tra tante civiltà e la capacità di "sapersela cavare" sono alla base della creatività italiana: siamo ingegnosi in tutto, evasione fiscale compresa.

Il suo ingresso in cantiere ha comportato una certa diffidenza da parte di chi già ci lavorava da tempo?

No, perché provenivo da un'importante esperienza insieme a Michel Dufur, responsabile della produzione delle grandi barche a vela di cui parlavo prima, e in qualche modo avevo delle buone credenziali.

Venti anni di carriera sono tanti. Gli ultimi cinque, forse, sono stati quelli più intensi, legati a una svolta tipologica che a sua volta si inserisce nella voglia del Gruppo di diventare un leader europeo anche nella produzione a motore...

Si. La crisi nautica in generale e, in particolare, quella di Jeanneau negli anni '90 aveva frenato lo sviluppo delle barche a motore, finché il marchio non entrò a far parte del Gruppo. Poi, una volta accolta in Bénéteau, per alcuni anni pagò le conseguenze di una specie di "complesso di dipendenza", per cui non si voleva creare barche a motore di grande taglia. Circa cinque anni fa, però, anche in seguito all'aumento delle dimensioni da parte della nautica mondiale, si è deciso di sviluppare maggiormente la gamma Prestige, anche in lunghezza.

Parallelamente ad alcuni cambiamenti legati a layout esterni e compartimentazione c'è stata anche una ricerca verso materiali di arredamento più raffinati e in linea con il gusto italiano a discapito di quello francese...

Si tratta di un discorso complesso. Non bisogna dimenticare che il primo obiettivo per Jeanneau è l'industrializzazione della produzione, mirata a un contenimento dei prezzi. Le Prestige, d'altra parte, costano il 30% in meno di altre barche concorrenti, senza che per questo abbiano una qualità inferiore. Questa differenza di prezzo la "si paga" negli interni, dove, in certe finiture, si perde il piacere dell'artigianato. Devo dire, però, che molti altri cantieri sono andati nella stessa direzione.

Per quanto riguarda il gusto, invece, questo si sta decisamente europeizzando e sta andando verso uno stile quasi minimalista o, comunque, semplificato. Cerchiamo sempre una via di mezzo tra la tenden-



za italiana e quella inglese che, al tempo stesso, possa piacere anche nei Paesi scandinavi.

In questi venti anni quali sono stati gli step più significativi nelle barche Jeanneau?

Mi tocca ripetermi e parlare nuovamente di industrializzazione: quello che è cambiato davvero è il rapporto tra disegno e prodotto. Oggi siamo un tutt'uno con l'ufficio tecnico e, grazie ai software avanzati, condividiamo i progetti sino all'ultima vite. Questo dà grandi vantaggi, sia a noi designer, che capiamo le ragioni di tante scelte del cantiere, sia all'azienda che può prendere delle decisioni tecniche anche ascoltando il nostro parere.

A volte lo scontro tra forma e funzione è all'origine di qualche discussione?

Certo. Ogni giorno. Anzi, il fatto di possedere questi strumenti che ci portano a seguire fino in fondo la funzione porta a scambi di idee e vedute quotidiani, ma sempre costruttivi. Fino ad alcuni anni fa i tecnici erano in qualche modo gelosi del loro mestiere e non sopportavano che noi "mettessimo il naso" in determinate fasi della loro attività, mentre oggi tutti noi ci siamo accorti che lavorare assieme passo dopo passo, e con reciproco rispetto, può essere davvero proficuo.

Lei segue tutte le gamme del cantiere?

Sempre meno. Oggi le linee sono davvero numerose e ampie; sul motore, per esempio, abbiamo diminuito il coinvolgimento del mio studio nelle barche molto piccole.

Siamo alla vigilia di un grande passo per la gamma Prestige...

Sì. A partire da settembre la linea si rende "indipendente" pur rimanendo all'interno di Jeanneau e diventa una yacht division, che andrà dai 60 agli 80 piedi. È un po' il concetto di Alfa Romeo con Fiat.

Ci si affaccia, dunque, a un mondo leggermente diverso. Con quale approccio?

Noi viviamo in un Gruppo e dobbiamo condividere delle scelte anche con gli altri marchi, senza creare una concorrenza interna. Un prodotto può essere, al massimo, di ausilio all'altro. Quindi dobbiamo fare



In questa pagina, alcuni rendering del Prestige 60 Fly. Nella pagina a fianco, da sinistra, Vittorio Garroni, Camillo Garroni e Andrea Cagnotti responsabili di Jeanneau Italia.

61

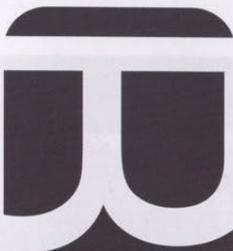
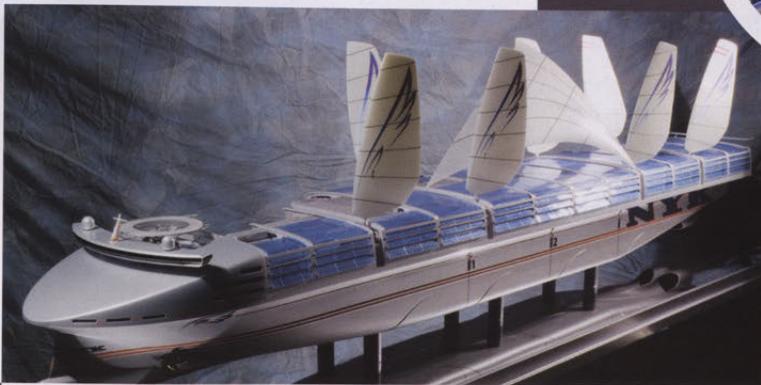
«Mi piace stare sull'acqua, a prescindere da dove vado.
Per me anche uscire dal porto di Genova
è un'enorme soddisfazione»





Mauro Pascazzi dello studio Garroni. In basso, il modello Nyk Super Eco Ship 2030.

«Jean-François de Premorel è stato un personaggio di grandissima levatura, che ha saputo vedere al di là del collina. L'ho conosciuto negli anni '80 ed è stato direttore di Jeanneau, facendola diventare una grande azienda. Ha sempre insistito su cose che all'inizio ci sembravano sbagliate ma ogni volta ci accorgevamo che lui aveva sempre ragione»



NYK SUPER ECO SHIP 2030

È stata progettata dalla Mti in collaborazione con lo studio Garroni e la finlandese Elomatic Marine e ideata da una società armatrice giapponese. Si tratta una nave portacontainer ecompatibile, che emette il 69% in meno di anidride carbonica rispetto a quelle attuali. Il motore diesel è sostituito da celle che utilizzano il metano come combustibile e sulla nave sono presenti pannelli solari e vele che contribuiscono all'erogazione di energia a bordo. La società giapponese prevede di varare le prime navi ecologiche nel 2030.

attenzione e non invadere quello che è, per esempio, l'ambito operativo dei Montecarlo Yachts. Le nostre, per altro, saranno barche diverse da queste ultime, perché destinate a famiglie con bambini che desiderano una navigazione comoda e un'abitabilità di tipo residenziale. Pur essendo plananti, in grado di arrivare a 32 nodi di massima, i motori saranno più leggeri e i consumi e le velocità ridotti.

Quali sono state le principali "battaglie" della sua carriera fatte da designer e architetto opposto gli ingegneri?

Quando dirigevo la scuola di design genovese i colleghi mi chiamavano "l'ingegnere", perché amo molto la tecnica e mi piace capire il come e il perché di ogni decisione. Quindi diciamo che si è trattato più che altro di insistere ed esprimere i miei dubbi su scelte tecniche che non comprendevo e che volevo fossero viste anche dall'occhio di un designer.

Come immagina il futuro della nautica da diporto?

Per tanti anni ho cercato di insegnare ai ragazzi che fare il designer significa anche guardare un po' al domani, perché oggi bisogna disegnare qualcosa che deve piacere anche in seguito. Questa operazione può essere fatta solo pensando anche al passato, come chi fa un salto in lungo prendendo una grande rincorsa. Bisogna studiare l'evoluzione tecnica e scientifica che si è svolta prima e, poi, fare il salto nel vuoto, vale a dire creare un progetto: in questo senso posso sapere, a grandi linee, in quale direzione andrò proprio per il mio bagaglio di studi, e leggere variazioni del vento comporteranno piccoli cambiamenti. Esistono, però, anche gli uragani improvvisi, che scompaginano ogni previsione: oggi siamo di fronte a un fenomeno del genere.

Credo, in ogni caso, che ci siano dei punti fermi di cui bisogna tenere conto: in primo luogo, per esempio, in futuro bisognerà sicuramente riflettere sul rispetto per l'ambiente, con motori meno inquinanti e meno potenti, propulsioni ibride e fuell cell.

Come vede lo sviluppo delle carene?

Le vere innovazioni in un secolo si contano sulle dita di una mano. Hunt e Levi hanno rivisto e modernizzato le carene in fondo solo pochi anni fa. Ora aspettiamo di approfondire queste rivoluzioni e poi vedremo. Credo che i multiscafi potranno avere un certo ruolo nell'evoluzione della nautica.

Secondo Buzzi in Europa non si vendono catamarani perché sono più brutti dei monoscafi...

Si tratta, più che altro, di abitudine. Buzzi ha in buona parte ragione, anche se il catamarano ha grandi vantaggi, tra cui l'abitabilità. Credo che la strada verso i multiscafi sarà lunghissima e incerta; noi cerchiamo di razionalizzare la barca che, però, è prima di tutto qualcosa di passionale. Deve piacere al primo sguardo.

In conclusione, quale potrebbe essere per lei un prodotto davvero innovativo?

Un atollo che galleggia in un angolo di paradiso! Per me la barca è principalmente il piacere di stare sul mare, invece che andare per mare.