YACHT'N ITALY EXPORT MUSEUM

IL MEDITERRANEAN STYLE '79 - '99

VOLUME II

A CURA DI

PIER FEDERICO CALIARI E MASSIMO MUSIO-SALE

Questo volume è dedicato a Paolo Caliari

Anche questo secondo episodio, che illustra gli anni compresi fra il 1979 e il 1999, si è potuto realizzare grazie al contributo di molti appassionati, cultori, e protagonisti della progettazione di quel periodo.
Primo fra tutti, il ringraziamento degli autori è quest'anno rivolto particolarmente a Paolo Caliari (che purtroppo ci ha lasciato orfani di un grande Maestro dallo scorso aprile).
È un ringraziamento corale, perché senza di lui non sarebbe esistito questo irripetibile fenomeno definito come Italian Yacht Design.
Tutti i progettisti italiani possono dire GRAZIE a una persona che ha lasciato tantissimo: c'è un po' di Paolo Caliari in ognuno di noi.
Per quanto riguarda la fattispecie dei casi studio trattati, gli autori ringraziano le disponibilità di Mario Amati, di Federica Bertolini e Stefano Righini, di Aldo Cichero, di Alberto Corradi Cervi e Fulvio De Simoni, di Massimo Franchini, di Piero Picchiotti, di Tommaso Spadolini, di Andrea Vallicelli e per il supporto e le indicazioni fornite in merito ai rispettivi progetti e al contesto storico in cui questi lavori sono stati sviluppati.
Ancora una volta gli autori ringraziano Ucina e in particolare Marina Stella e Alessandro Campagna per la produzione del progetto editoriale.
Immancabile la presenza di Roberto Franzoni che, con la sua esperienza e la sua regia, ha reso possibile questa pubblicazione.

Yacht'n Italy Export Museum. Il Mediterranean Style '79_'99 Volume II

Finito di stampare nel mese di Settembre 2014
ISBN 978-88-909155-1-2

COLOPHON

Ente promotore
UCINA Confindustria Nautica, in collaborazione con Fiera di Genova

Curatori della mostra
Pier Federico Caliari e Massimo Musio-Sale

Comitato scientifico
Marina Stella
Aldo Cichero
Roberto Franzoni
Alessandro Campagna
Pier Federico Caliari
Massimo Musio-Sale

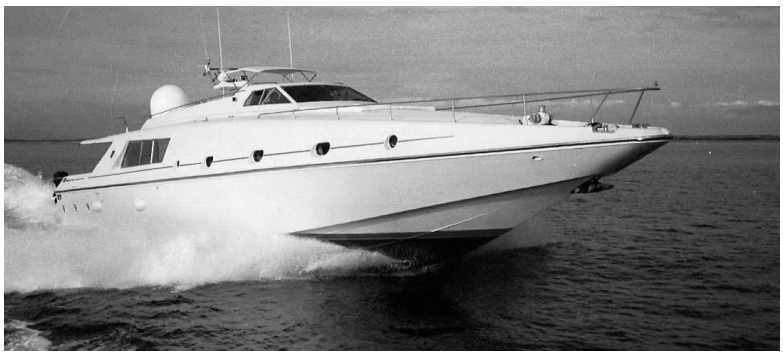
Progetto della mostra
Massimo Bellotti, Carola Gentilini, Aurora Restucci

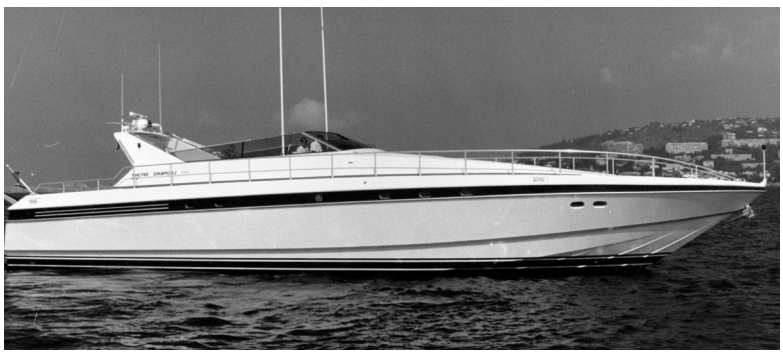
Coordianmento scientifico e direzione artistica
Pier Federico Caliari

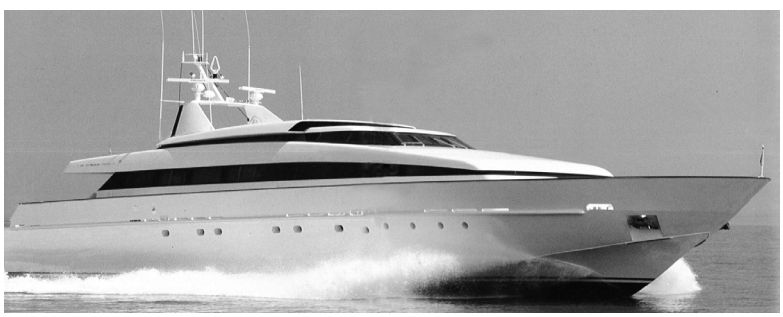
Progetto grafico della mostra, del catalogo e del sito web
Massimo Bellotti, Carola Gentilini, Aurora Restucci

Allestimento
GiPlanet S.p.a.

TISTEF
TISTEF







INDICE

INTRODUZIONE

Anton Francesco Albertoni
Una gemma culturale 7

Massimo Perotti
La nautica italiana, un modello per tutti 9

Maria Benedetta Spadolini
Storia, Formazione e Ricerca, una continua evoluzione per la nautica da diporto 11

DALLA TRILOGIA AL MUSEO
LA COLLEZIONE PERMANENTE DEL DESIGN NAUTICO ITALIANO

15

Massimo Musio-Sale
Mediterranean yacht design 1979 - 1999 19

Pier Federico Caliari
Il museo replicante 29

Roberto Franzoni
La pubblicistica nautica tra la fine degli anni settanta e l'inizio del nuovo millennio 34

Aurora Restucci
Paolo Caliari e la nascita del mediterranean style 39

PROFILO DI DIECI "STORIE" DEL DESIGN NAUTICO ITALIANO

45

Schede a cura di

MAGNIFICA 38 di Paolo Nazzaro 46
SINTESI 47 di Francesca Pagan 54
CRONOS 83 di Enrico Carassale 62
LEOPARD SPORT di Mariateresa Campolongo 70
ADLER di Davide Telleschi 78
AKHIR di Francesca Bruzzo 86
GENESI 43 di Giacomo Gori 94
MAFFY BLUE di Laura Ferrando 102
TECHNEMA 82 di Elisa Bassani 110
AZ 40 di Valentina Solera 118

UNA GEMMA CULTURALE

Anton Francesco Albertoni
Presidente de I Saloni Nautici

Con molto piacere saluto il secondo appuntamento con Ytem, museo del design nautico italiano, che consente la riscoperta dei capolavori della nautica italiana realizzati nel ventennio dal 1979 al 1999. È stato un periodo particolarmente fulgido di creatività e di impresa, che ha visto consolidarsi l'opera di tanti maestri dello yacht design, ma anche l'esordio di una nuova generazione, che sta operando ancora oggi e a tutt'oggi è protagonista di quell'eccellenza del Made in Italy nautico che ci fa essere la seconda nazione al mondo per produzione di imbarcazioni da diporto e prima nella produzione di superyacht.
Questi primati continuano nonostante le difficoltà economiche del momento e pure la situazione del comparto nautico italiano continua a essere di prima grandezza nello scenario continentale europeo, proprio grazie alla straordinaria capacità creativa dei nostri designer e alla capacità costruttiva dei nostri cantieri, i cui prodotti sono richiesti da tutto il mondo, da ovest a est.
La continuazione del percorso pre-museale di Ytem, di cui questa mostra che si svolge nel contesto del 54° Salone Nautico Internazionale di Genova rappresenta il secondo passo, mi entusiasma e mi conforta, nella convinzione che la linea di continuità tra passato e presente sia condizione necessaria per uno sviluppo futuro consapevole e qualitativo.
Il progetto di museo della nautica da diporto, che abbiamo lanciato lo scorso anno con la prima mostra svoltasi nel contesto del 53° Salone Nautico Internazionale di Genova, colmerà una grande lacuna del panorama museale del mare e della cultura materiale italiana che da oltre un secolo ha trovato nella cantieristica da diporto un ambito di espressione particolarmente sintetico di creatività formale, tecnica e costruttiva.
Anche quest'anno una squadra nutrita di persone competenti e di ricercatori preparati e volonterosi hanno messo insieme le informazioni, i materiali, le immagini che costituiscono l'architettura della mostra.
A tutti va il mio personale ringraziamento, non solo in qualità di presidente della società che organizza il Salone Nautico Internazionale di Genova, di cui Ytem è una gemma culturale, ma anche di attivo diportista e di appassionato di nautica da diporto.

LA NAUTICA ITALIANA, UN MODELLO PER TUTTI

Massimo Perotti
Presidente UCINA Confindustria Nautica

Lo scorso anno, entrando al 53° Salone Nautico Internazionale di Genova, ho constatato con piacere la presenza dello stand rosso di Ytem, dove ho ammirato alcuni capolavori di yacht design italiano a opera dei primi maestri di quest'arte, e ho appreso con piacere che a quel primo episodio ne sarebbero seguiti altri due per costituire la base del primo museo della nautica da diporto italiana. Ed è con particolare orgoglio che quest'anno, in qualità di presidente Ucina da poco eletto, tengo a battesimo la seconda tappa del percorso verso la composizione del museo, nell'ambito del 54° Salone Nautico Internazionale di Genova.

Nella mia esperienza ultra trentennale, prima di manager e poi di imprenditore, ho osservato e verificato che la nautica italiana, i suoi designer, il suo stile e la sua cantieristica sono stati sempre presi a modello dalla cantieristica di tutti gli altri paesi del mondo. Gli americani, gli inglesi, i tedeschi, i francesi e oggi i turchi e i polacchi, vengono in Italia, al Salone Nautico Internazionale Genova, per capire, osservare, fotografare, ispirarsi. E aggiungo, copiare.

Il percorso per la costituzione di un museo della nautica da diporto italiana, che archivi gli episodi più significativi della creatività del nostro settore e diventi un contenitore di documenti da consultare e un laboratorio di ispirazione per le giovani generazioni, è non solo un'iniziativa virtuosa, ma anche un'opportunità per sistematizzare quell'enorme fucina di idee e di realizzazioni che hanno caratterizzato gli ultimi sessant'anni della nostra vita.

Le profonde mutazioni che la nostra società sta subendo e le difficoltà di prevederne le evoluzioni saranno meglio gestibili, per il nostro settore, quando disporremo di un archivio organizzato nel museo della nautica da diporto italiana, che ci consentirà di capirne meglio il percorso, le evoluzioni, gli sviluppi, per poter meglio elaborare le proposte del futuro e continuare a mantenere quella leadership che l'Italia fortemente detiene nell'ambito nautico.

STORIA, FORMAZIONE E RICERCA, UNA CONTINUA EVOLUZIONE PER LA NAUTICA DA DIPORTO

Maria Benedetta Spadolini
Dipartimento di Scienze per l'Architettura
Scuola Politecnica – Università degli Studi di Genova

Ytem, un anno dopo. Ecco dopo un anno il secondo episodio di questa interessante iniziativa volta a raccontare, mediante dieci imbarcazioni, i capisaldi della nautica italiana del ventennio '79-'99; una storia che ancora oggi si evolve e cresce.
La mostra "Mediterranean Style", quest'anno interessa il periodo '79-'99", ed è presentata in occasione del 54° Salone Nautico Internazionale di Genova, un interessante appuntamento con uno dei settori più importanti per la storia del nostro Paese. Rispetto all'anno scorso, grazie ad altre dieci imbarcazioni cardine, si può osservare una maturazione, a livello sia progettuale/stilistico sia industriale, della nautica tipicamente italiana. Non solo barche, ma anche progettisti e cantieri.
Ad alcuni degli autori citati nella scorsa edizione, quest'anno se ne sono aggiunti di nuovi e insieme raccontano, grazie ai loro progetti, la crescita del design nautico avvenuta nel periodo analizzato. Il racconto che si può leggere in questo volume consolida la fama dei progettisti affermando altrettanti capolavori, simbolo della maturità dello yacht design mediterraneo.
Da notare è il consolidamento, che nell'intervallo '79-'99, avviene della figura del progettista nautico, che da artigiano, appassionato, uomo di cantiere, diventa un maturo progettista.
Si individua una sorta di regionalità del progetto nautico, individuando il semplice design di area ligure con Caliari, Cichero, Bacigalupo, Anselmi Boretti ed altri ancora, un design di area milanese con progetti interessanti nati dalla matita di Mercati, De Simoni, Consigli, Gatti … Si consolida poi la progettazione fiorentina con Pierluigi Spadolini (prima), Tommaso Spadolini (dopo), Paszkowski, Fabroni, Dini … senza dimenticare ovviamente l'area romana con Harrauer, Zuccon, Vallicelli, Galeazzi; oppure quella adriatica, più vicina alla vela con Ceccarelli, Franchini, senza dimenticare il grande Sciarrelli.
Questi nomi, pur citandone solo alcuni, consolidano negli anni '90 la fama del know-how nazionale e mettono le basi per quelli che saranno i nuovi Maestri del Terzo Millennio.
Questo racconta una storia profondamente italiana! Una storia che neppure oggi, seppur in un periodo storico così difficile, dà segni di arresa; più che mai la ricerca e l'evoluzione verso nuovi progetti nautici è oggi attuale quanto necessaria. Orbene, non solo una storia di barche, ma anche una storia fatta di uomini e di cantieri, di coraggio e di innovazione.

Anche dal punto di vista universitario, molto si è fatto -e si sta ancora facendo- per tenere viva la leadership nella disciplina della nautica da diporto. Si ricorda come le discipline nautiche appartengano storicamente agli insegnamenti dell'Ateneo genovese fin dal 1990.
La Facoltà di Architettura di Genova, è nata nel 1963 dalla costola di Ingegneria (a sua volta derivata dalla Regia Scuola Superiore Navale stabilita nel 1871). Fin dalla costituzione, Architettura ha avuto nel suo ordinamento la cattedra di Progettazione Navale. Negli anni '80 l'ordinamento della Facoltà ha ampliato la propria formazione con il corso di Morfologia dei Componenti (Nautico-Navali), assegnato al prof. Garroni Carbonara e il corso di Allestimento Navale del prof. Boote. Il forte sviluppo dei cantieri e l'affermazione delle costruzioni nautiche italiane è stato il principale volano di avvio di un corso specifico interfacoltà che l'Università di Genova ha ritenuto dover avviare unendo i saperi dell'ingegneria navale

con quelli dell'architettura.
Grazie all'accoglienza che il territorio della Spezia ha saputo offrire all'Università di Genova attraverso i principali enti come il Comune, la Provincia, La Camera di Commercio, L'Unione Industriali e la Fondazione CaRiSpe, nel 1990, il prof. Sergio Marsich, allora direttore dell'Istituto Policattedra di Ingegneria Navale e il prof. Gaspare De Fiore, direttore dell'Istituto di Rappresentazione Architettonica, hanno dato avvio alla prima forma di educazione universitaria rivolta a costituire la nuova classe dei Progettisti Nautici.
Ha così preso avvio la Scuola Diretta a Fini Speciali in Progettazione per la Nautica da Diporto.
Per dieci anni questa Scuola è stata coordinata con successo dal prof. Garroni Carbonara e ha formato professionisti noti e apprezzati, non solo in Italia.
Nell'anno 2000, con la riforma universitaria le Scuole D.F. Speciali hanno trasformato il loro statuto nella formula della laurea triennale. Tutto ciò si è convertito in un Corso di Laurea in Ingegneria Nautica di primo livello completata poi da una specialistica di continuità disciplinare. Per non perdere la formazione più vicina al design, alla moda, allo stile e all'ergonomia del progetto, a Genova il corso di Disegno Industriale apriva nello stesso anno un curriculum dedicato al Design Nautico Navale. Come ampliamento della formazione di base triennale, dal 2005 è stato anche avviato un percorso superiore che ha coinvolto il Politecnico di Milano in una Laurea Magistrale inter-ateneo, unica in Italia e all'estero, con sede al Polo Universitario della Spezia. Questa configurazione, ha riscosso e riscuote molto apprezzamento da parte sia degli studenti, sia dei cantieri, che con soddisfazione reciproca hanno colmato un vuoto professionale del settore.
Da quel momento l'offerta formativa dell'Università di Genova è così orientata per le discipline del Design: un Corso di laurea triennale in DESIGN DEL PRODOTTO E DELLA NAUTICA, con sede a Genova, un Corso di Laurea Magistrale inter-ateneo in DESIGN NAVALE E NAUTICO (che nel 2015 compirà dieci anni), con sede a La Spezia, e infine un Corso di DOTTORATO in DESIGN con curriculum NAVALE e NAUTICO. Parallelamente, presso il Polo universitario della Spezia, sono attivi il Corso di Laurea Triennale in Ingegneria Nautica e Magistrale in Yacht Design (Engineering).
Per scongiurare una crisi sempre più forte, la reazione di chi fa della ricerca e della formazione la propria ragione di vita è oggi quella di perfezionare sempre l'offerta soprattutto in relazione al mutare delle condizioni socio-economiche della società e del mercato. Per questi motivi sta prendendo forma la volontà di delineare un nuovo percorso universitario che porterà certamente nuova carica e nuovo spirito al dinamico Polo universitario Spezzino. La volontà di chiarire, semplificare e valorizzare la cultura universitaria della progettazione nautica individua oggi l'opportunità di ritrovare quella sinergia fra Architettura e Ingegneria che aveva con successo caratterizzato la prima formazione di questo genere nel 1990.
In base ai cambiamenti della govenance universitaria, alla costituzione della Scuola Politecnica dell'Università di Genova, alle condizioni di prospettiva di placement, all'internazionalità dei mercati, oggi un corso di primo livello interclasse fra Design e Ingegneria Nautica, unendo in un percorso comune due terzi della formazione, determina una sorta di sintesi virtuosa e qualifica maggiormente entrambe le classi verso la vera professionalità attesa da un progettista nautico contemporaneo.
Dopo i tre anni di questo percorso, ogni studente (che sia laureato designer o ingegnere) potrà comunque scegliere una Magistrale volta per approfondire ulteriormente la propria cultura, specializzandosi in ingegneria come in design navale e nautico. Si vuole così conservare e valorizzare anche i percorsi magistrali, approfondendo ancor meglio i temi legati al mondo della tecnologia e dell'ingegneria, piuttosto che dell'estetica e dello stile.
Oggigiorno, la richiesta dei cantieri è quella di avere professionisti competenti, fortemente specializzati ma con nozioni aperte su più campi, senza mai fossilizzarsi su un singolo argomento. L'inter-disciplinarità è così diventata la chiave di volta, l'asso nella manica dei futuri progettisti; questo per rispondere ad una domanda di mercato che vuole professionisti a tutto tondo in grado di risolvere una molteplicità di

problematiche; questo per sottolineare, semmai ce ne fosse bisogno, una caratteristica che ha sempre qualificato l'intellighenzia italiana.

L'interesse dei docenti non è solo volto all'insegnamento, ma guarda ben oltre ai normali percorsi del passato, volgendo uno sguardo attento alla ricerca e all'innovazione, anche attraverso il percorso del Dottorato di Ricerca. Diversi sono i progetti di ricerca che guardano alla nautica e tre sono gli ambiti di fondamentale importanza in quest'ultimo periodo: l'eco-sostenibilità, il design per un utenza debole e il restauro e refit nella nautica.

L'eco-sostenibilità non si ferma solo a ricerche legate ai materiali che entrano a far parte dell'oggetto barca, ma si sviluppa e si evolve, andando a considerare il progetto a 360°.
Il progetto sostenibile nautico è un progetto che divide per fasi la vita dell'imbarcazione; dalla sua nascita (su carta), alla sua realizzazione in cantiere fino alla sua dismissione e quindi allo smantellamento. Ogni fase viene progettata, monitorata e analizzata. Molta importanza riveste l'ultima fase, coincidente con il termine dell'esercizio. Ogni imbarcazione deve portare in sé anche il progetto di dismissione, mediante diversi accorgimenti o scelte progettuali.
Per esempio, la progettazione mediante moduli elementari, semplifica l'assemblaggio ma anche il più agevole disassemblaggio nella fase di fine vita di una barca. Progettare lo smantellamento significa analizzare ogni accoppiamento dei materiali, in modo da poterli riciclare o lavorare in modo differenziato, studiando il modo per portarli a fine vita con il minimo delle emissioni dannose all'ambiente (come incenerimento o sepoltura). Altri studi su motori o propulsioni alternative sono molto importanti e si integrano alla ricerca nell'ambito della sostenibilità dei prodotti e dei processi.

La barca di domani, deve fin da ora essere progettata per tutti; deve aprire uno spiraglio sociale in un momento storico in cui la fascia della terza età è numericamente maggiore di quella giovanile.
Inoltre, gli utenti anziani, rivestono oggi la classe più benestante e con più potenzialità per potersi permettere l'uso dell'imbarcazione. Gli anziani di oggi sono molto diversi da quelli di una volta, riescono a godersi la vita e la libertà in modo differente dal passato, vogliosi di divertimento e di benessere all'aria aperta.
Tuttavia, a livello fisico/ergonomico, rispetto ai giovani-adulti, presentano certamente difficoltà motorie particolari; ecco quindi che la barca si deve aprire all'utente debole, e il designer deve poter progettare soluzioni ergonomiche dedicate a questi particolari utenti.
Non solo anziani, la barca deve anche accogliere bambini, disabili e -perché no- anche animali domestici; da questi concetti nascono diverse ricerche in campo nautico che si dedicano proprio a una nuova tipologia di imbarcazioni user-friendly totalmente accessibili, aprendo così un nuovo scenario sociale. Queste ricerche portano anche ad altri studi legati non più alla barca in sé come elemento nella sua globalità, ma anche a studi progettuali di elementi e componenti nautici. Nuovi componenti per semplificare l'uso di determinate attrezzature, ambienti, arredi, impianti ecc.

Il terzo campo di studio e sviluppo che si sta facendo sempre più forte è il restauro e il refit nautico.
In un momento come questo, è necessario porre rimedio alla manutenzione e al riuso di barche particolarmente belle, che hanno segnato un'epoca nel design navale e nautico.
Anche a livello industriale e cantieristico, sembra oggi sempre più attuale la nascita di un filone e di maestranze specializzate in questo ambito di studio e di pratica. Parallelamente a ciò che avviene per l'architettura e l'edilizia, oggi, anche la nautica si muove in questo senso, andando a stilare delle norme comportamentali e progettuali per definire le regole-base di un buon restauro e un buon refitting.

Novità, sviluppo, ricerca, formazione; sono queste alcune delle parole chiave a cui si deve guardare per poter reagire al momento storico attuale. I piccoli spiragli di ripresa cantieristica devono diventare gli appigli a cui una nuova generazione di studenti prima, e progettisti dopo, devono far leva per tenere e valorizzare uno dei simboli della nostra Italia: la nautica da diporto.

ytem

DALLA TRILOGIA AL MUSEO
LA COLLEZIONE PERMANENTE DEL DESIGN NAUTICO ITALIANO

MEDITERRANEAN YACHT DESIGN 1979 - 1999

Massimo Musio-Sale

INTRODUZIONE

Trattare i secondi vent'anni di design nautico mediterraneo è un'operazione più articolata della precedente, riferita agli esordi: da un lato l'affermazione dello stile si è fatta più certa e ampia, dall'altro lo sviluppo produttivo della nautica ha coinvolto molti nuovi attori che si sono cimentati nella progettazione e nella costruzione delle imbarcazioni da diporto.
Per quanto quegli anni abbiano osservato i naturali alti e bassi economici, rispetto ai recenti anni che stiamo vivendo, il ricordo di quei tempi sembra galleggiare nella memoria in un ambiente metafisico e illuminato da luce dorata[1].

In effetti, con riferimento al permanente ottimismo economico durato fino al 1972, i primi segni d'insofferenza sociale si potevano cogliere già dal 1968 con la rivoluzione studentesca che da Parigi ha dilagato verso Roma e fino alla California (alle prese anche con i malumori legati al conflitto nel Vietnam).

Sul piano tecnologico, le apparecchiature elettroniche da qualche tempo avevano già sostituito le vecchie e grosse valvole con i transistor, ma si affacciavano sul mercato i primi microchip, i circuiti stampati su scheda, i diodi luminosi e le nuove materie plastiche che avevano permesso di produrre le rivoluzionarie piccole calcolatrici elettroniche[2] e i primi (goffi) personal computer.

In campo aeronautico, il traffico intercontinentale di passeggeri era dominato dal *Boeing 747* (jumbo-jet), il vettore di maggior successo commerciale; il Concorde, per i costi di gestione legati all'esercizio della sua velocità supersonica e per i pochi passeggeri imbarcabili, pur rappresentando l'indiscusso simbolo dell'avanguardia tecnologica degli anni '70, dimostrava nel successivo decennio gli evidenti limiti di efficienza del progetto e si avviava perciò inesorabilmente verso il tramonto commerciale.

Nella conquista dello spazio, dopo le missioni lunari del programma *Apollo* e l'affermazione definitiva della tecnologia americana su quella sovietica, la NASA propose un nuovo vettore denominato STS *(Space Transportation System),* noto come *Space Shuttle*: rappresentava una vera rivoluzione essendo quasi del tutto recuperabile e riutilizzabile dopo ogni missione[3] .
Nella chimica, nella tecnologia dei materiali e nella produzione industriale dalla fine degli anni '70 al termine del millennio si osservò un'espansione geometrica della produzione, come mai era accaduto nel passato (espansione che ancora oggi non accenna a fermarsi). In particolare, le materie plastiche

1 Il riferimento agli alti e bassi economici va dalla guerra dello Yom Kippur, alla conseguente impennata -mai sedata- del costo dei carburanti, per poi osservare (dal 1980) una successiva escalation di apparente ricchezza, smaterializzata con l'esplosione della bolla immobiliare (che include anche quella dei leasing nautici) stigmatizzata dal fallimento della banca d'affari Lehman Brother nel 2008.
2 Al posto di quelle lente, ingombranti, rumorose e approssimative di tipo elettromeccanico.
3 Il modello di nave spaziale era in effetti un razzo-velivolo in grado di veleggiare al rientro e atterrare su una comune pista aeroportuale. Il primo lancio fu effettuato il 12 aprile 1981 con lo Shuttle Columbia. L'ultimo volo del programma avvenne l'8 luglio 2011 con la 135^ missione, svolta dallo Shuttle Atlantis.
4 Plastica di varia natura: termoformata, termoindurente, poliestere, composita (come la vetroresina); resina vinilestere, ecc .

avevano avuto uno sviluppo impressionante diventando il principale materiale costitutivo della gran parte dei prodotti industriali. Dagli anni '80 con la plastica[4] si sono prodotti non solo oggetti di piccola taglia, ma anche manufatti di media grandezza e in grado di resistere a carichi meccanici non trascurabili [5].
Anche le imbarcazioni hanno riflesso la generale applicabilità delle materie plastiche e, attraverso la resina rinforzata con fibra di vetro (nota come vetroresina), si è avuto uno sviluppo produttivo impensabile rispetto alle tecnologie costruttive precedenti, ancora legate al legno tradizionale, al metallo o al compensato marino.

La seconda metà di questi vent'anni ha osservato l'espansione delle comunicazioni e il progressivo abbattimento delle frontiere (almeno sotto il profilo culturale e commerciale). Dopo la caduta del Muro di Berlino (9 novembre 1989), il mondo ha scoperto nuovi assetti politici non più basati sulla contrapposizione ideologica, ma sul confronto commerciale in scala globale.

Internet, i satelliti, il citato trasporto aereo e l'avvento generalizzato dei trasporti-merci con i container intermodali, da una parte, insieme alla conversione dell'URSS, all'apertura della Cina e al potenziale economico indotto dai paesi produttori di petrolio, dall'altra, sono tutti fattori che hanno determinato la moltiplicazione degli scambi commerciali e incrementato la ricchezza complessiva globale.

Non senza contraccolpi si sono affermati nuovi protagonisti dell'economia globalizzata: il vecchio mondo capitalista occidentale, rimbalzato in questo nuovo confronto "aperto", per cercare di mantenere invariati i suoi standard di vita, ha dovuto accusare un progressivo indebitamento pubblico (ancor oggi presente e rilevante).

IL GIGANTISMO DELLE IMBARCAZIONI DA DIPORTO

Gli ultimi vent'anni dello scorso millennio hanno visto i giovani della generazione beat e hippy, insieme con quelli europei della classe "politicamente impegnata", lasciare il posto alla nuova generazione ai giovani disimpegnati e rampanti yuppie negli anni '80 fino a quelli punk, annoiati e provocatori degli anni '90.
Il facile guadagno economico, ottenuto non solo dall'impresa autentica, ma anche e soprattutto dalla disinvolta speculazione nei mercati internazionali, ha cresciuto nuove tipologie di capitalisti. Dallo smantellamento dell'Unione Sovietica, dall'apertura della Cina e dal commercio del petrolio (prevalentemente legato al mondo arabo) questi nuovi imprenditori hanno ottenuto enormi vantaggi economici collezionati in pochissimo tempo. La nuova ricchezza non è più legata alle affermate famiglie d'imprenditori cresciute fino alla prima metà del novecento, né ai piccoli imprenditori formati con la ricostruzione post-bellica del secondo dopoguerra, negli anni del boom. Qui la nuova ricchezza ha trovato la chiave del successo dalla destabilizzazione dei vecchi schemi di contrapposizione politica; in poco tempo e con sfrontate azioni commerciali, questa nuova classe dirigente ha costituito immense fortune, bruciando le tappe e

5 Dai piccoli ai medi elettrodomestici in plastica, nelle costruzioni automobilistiche si sono realizzati interi cruscotti ed anche elementi strutturali della carrozzeria: dagli scudi paraurti, ai parafanghi, rivestimenti interni del padiglione, e ad altre parti di grande estensione.
6 NABILA è il nome della figlia di Adnan Khashoggi, il primo proprietario del famoso panfilo. Chiamare lo yacht con il nome della figlia era una scelta già adottata vent'anni prima da Aristotile Onassis con lo yacht CHRISTINA.
Solo, in questo caso, invece di adattare a yacht una esistente corvetta militare, con NABILA si è trattato di realizzare una costruzione ad hoc, di assoluta avanguardia per la tecnologia e per il linguaggio stilistico espressivo. Entrato in servizio nel 1980 NABILA aveva una livrea con scafo grigio argento, due fumaioli paralleli estroflessi a guisa di alettone, finestre a nastro, oblò rettangolari e si presenta (ancora oggi) in un insieme dalle linee tese e spigolose che caratterizzano lo stile inventato allora

a volte anche le infrastrutture sociali.
Rispecchiando questo fenomeno, con gli anni ’80 gli yacht sono diventati sempre più grandi: i nuovi ricchi volevano trovare nell’immagine dello yacht il simbolo del loro successo personale, per affermare al mondo una credibilità e un potere economico non certo supportato dalla loro breve storia.
Possiamo dire che il primo yacht di questa nuova generazione di giganti sia stato il NABILA; un Benetti da 85 metri con 5 ponti disegnato da Jon Bannenberg, che con questo progetto ha ottenuto la grande fama internazionale e il successo del suo stile nonché l’affermazione delle sue geniali capacità ideative[6].
Se NABILA ha aperto la strada dei superyacht, il suo approccio di stile e filosofia compositiva si è riverberato anche sulle imbarcazioni di taglia minore, ancora riferite al pubblico altoborghese della decadente società occidentale.
Per ogni tipologia si è avvertito un crescente fenomeno di gigantismo che ha permeato tutta la produzione nautica degli anni di fine secolo (e ha continuato fino ai primi dieci anni del nuovo millennio).
Un runabaut come Aquarama negli anni ’80 era diventato improvvisamente “piccolo”. Una barca equivalente avrebbe misurato almeno il 50% in più di volume, pur appartenendo alla medesima categoria d’imbarcazione.
Così anche i motoscafi d’altura, che negli anni ’70 avevano ottenuto grande apprezzamento con le gare di offshore, nel decennio successivo hanno prodotto generazioni di enormi motoscafi fast-commuter. Primo di questa tipologia è stato il motoscafo one-off RONNY-BOY, commissionato a Paolo Caliari da Ronny Bonelli, campione di offshore e autentico “figlio di papà”, ben noto alle cronache rosa e sportive del jet-set degli anni ’70.
RONNY BOY è stato il capostipite delle generazioni di barche che sono seguite. Allestito su uno scafo CIGARETTE[7], questo ibrido fra “motoscafo da corsa” e “motoscafo da drink” ha prodotto molte successive stirpi di barche di successo. Barche ben note, come i C42, i COBRA, i LEOPARD-SPORT, i COANDA (solo per citare alcuni progetti di Caliari) piuttosto che i PROFILMARINE di Alberto Mercati o i grandi MAGNUM MARINE disegnati da Pininfarina, da Aldo Cichero, o da Tony Castro, su incarico del marchese Filippo Theodoli[8].
Contemporaneamente ai Magnum americani, in Italia si era affermato l’ITAMA (anagramma del fondatore dei Cantieri di Roma, Mario Amati); questo motoscafo ha rappresentato la risposta italiana al Magnum 38’ quanto l’Aquarama è stato -trent’anni prima- la risposta italiana ai runabaut di Chris-Craft. Ridisegnato in tutte le finiture e negli interni firmati dall’arredatore romano Luigi Sturchio, ITAMA 38 è stato di nuovo un segno di Italian-style trapiantato in una tipologia di barca americana.
Dietro la scia di RONNY BOY sono anche seguite le generazioni dei PERSHING, disegnati da Fulvio De Simoni per conto di Tilli Antonelli, ancora oggi apprezzati modelli sempre più grandi e confortevoli, piuttosto che i MANGUSTA, disegnati da Stefano Righini su commissione di Gerard Rodriguez che, attraverso il marchio viareggino Overmarine, hanno fatto del gigantismo un’autentica vocazione, identificabile persino nel nome della compagnia.

da Bannenberg. Capostipite di una nuova visione dello yacht design, NABILA ha superato la decadenza curvilinea di fine millennio per essere nuovamente attuale con le proposte di stile contemporaneo. Appartenuto a Donald Trump dopo la rovina di Khashoggi (rinominato come Trump Princess), oggi appartiene al Principe arabo Al-Walid bin Talal ed è stato nuovamente rinominato come KINGDOM 5KR; lo yacht è visibile ormeggiato al porto di Antibes.
7Cigarette Racing Team è un cantiere di motoscafi americano fondato a Miami da Don Aronow dopo aver portato al successo mondiale nelle competizioni offshore un Magnum 30’ denominato The CIGARETTE. Tale successo ha ottenuto una popolarità così estesa da diventare, con la definizione “CIGARETTE”, il sinonimo di “motoscafo sportivo”. Ancora oggi, a oltre vent’anni dalla morte del fondatore, CIGARETTE è un apprezzato brand di motoscafi sportivi che ha saputo rinnovarsi negli anni senza mai rinnegare le sue origini.

LA VETRORESINA DIVENTA PROTAGONISTA DELLA PRODUZIONE

Quando Riva negli anni ’70 fu assorbita nel gruppo americano Whittaker, ha prodotto a Sarnico il piccolo fisherman di 25 piedi in joint-venture con Bertram; questo ha significato che la vetroresina, da materiale industriale e “povero”, era ormai assunto alla dignità di costituire la base dalle costruzioni nautiche più eleganti del mondo.

Da quel momento nacquero da Riva nuove generazioni di barche in vetroresina: i SUPERAMERICA, il Riva2000, i St TROPEZ, i BRAVO, i CORSARO; si può dire che le costruzioni di legno, poco alla volta si estinsero per lasciare in produzione il solo Aquarama, simbolo del cantiere, tenuto in produzione ancora per alcuni anni come capolavoro per collezionisti incuranti del prezzo di listino, cubico rispetto a qualunque competitor e quasi doppio rispetto all’equivalente “fratello” in vetroresina, il Riva St.Tropez.

Il passaggio di Riva al gruppo americano ha coinciso con l’uscita temporanea di scena dalla dirigenza del cantiere del suo referente storico, Carlo Riva, a favore del genero, Gino Gervasoni.

Carlo Riva tuttavia rimase attivo e innovativo sul piano imprenditoriale nel settore nautico: riconoscendo i vantaggi indubbi e le potenzialità delle costruzioni in vetroresina, Carlo Riva ha creato a Ventimiglia con il Cantiere Mare e Sole, una linea di motoscafi ispirati a una moderna interpretazione dell’Aquarama. Con il nome di OFFSHORER 27’ e poi 33’, questa barca ha conosciuto una discreta notorietà consolidando il loro nome nella società produttiva monegasca, Offshorer Marine. Si trattava di moderni ed eleganti runabaut con gli stessi motori a benzina dell’Aquarama, promossi e accuditi dalla stessa Riva Boat Service di Montecarlo. Rispetto all’Aquarama, l’Offshorer 27’ era più pratico e veloce, dotato persino di una moderna carena a V profondo a doppio step[9], cosa assai facile da realizzare con la fibra di vetro.

LA COPPA AMERICA IMPLEMENTA LA RICERCA VERSO L’ALTA TECNOLOGIA

Era il 1983 quando l’Italia per la prima volta nella sua storia aderì alla competizione degli sfidanti per la Coppa America. Quella fu l’ultima edizione svoltasi nelle acque di Newport in cui la coppa era detenuta dagli americani del New York Yacht Club. La persero a favore di AUSTRALIA II del Royal Perth Yacht Club dopo 132 anni di dominio incontrastato.

La barca italiana era stata battezzata AZZURRA. Un 12m. S.I. (Stazza Internazionale) costruito presso le Officine Meccaniche ing. Mario Cobau di Pesaro su disegno di un giovane Andrea Vallicelli. Il club sfidante era Costa Smeralda Yacht Club e l’impresa fu stimolata da una coppia di personaggi eccellenti della finanza e del jet-set di quegli anni: l’avv. Giovanni Agnelli e S.A.S. il Principe Karim Aga Khan, presidente del C.S.Y.C.

Azzurra si comportò molto bene giungendo 4^ fra le barche sfidanti, ma soprattutto facendo diventare la vela (e più in generale la nautica) un fenomeno di passione sportiva nazionale.

Grazie ad un’ottima campagna mediatica, tutti gli italiani divennero in poco tempo esperti marinai e presso i vari bar-sport piuttosto che lungo i pontili, ognuno sapeva dispensare agli amici consigli su materiali e tecnologie di costruzione, fluidodinamica, armamenti, manovre, tattiche, ecc.

8 Il marchese Filippo Theodoli, e sua moglie Katherine, negli anni ’70 acquistarono da Don Aronow la proprietà del cantiere Magnum Marine di North Miami Beach. I Theodoli furono fra i primi a “sentire nell’aria” l’opportunità di far crescere a dismisura la taglia delle loro imbarcazioni. Dal Magnum 27’ e, soprattutto, dal Magnum 38’ la gamma è continuamente cresciuta fino a 50’, 60’, 70’ e addirittura 80’ piedi, sempre mantenendo il look del motoscafo aperto e sportivo.

9 La carena con step o redan trasversali (secondo la definizione inglese o francese, in italiano traducibile impropriamente con “gradini” trasversali) fu inventata intorno agli anni ’30 per agevolare i galleggianti degli idrovolanti a planare per guadagnare rapidamente la velocità necessaria al decollo dei velivoli. Sconnettere la superficie della carena consente di ventilarla diminuendo l’area bagnata, principio fondamentale per diminuire la resistenza all’avanzamento e il miglioramento dell’efficienza. Le più avanzate soluzioni per carene veloci oggi impiegate, coniugano la geometria della carena a V profondo con pattini longitudinali

Lo skipper Cino Ricci, il timoniere Mauro Pelaschier, come il progettista Andrea Vallicelli, divennero eroi sportivi nazionali per il risultato raggiunto, che nessuno credeva possibile fino alla vigilia delle regate dei challenger, e così Azzurra fu esposta con tutti gli onori al XXIII Salone Nautico Internazionale di Genova, giunta appena in tempo dalle glorie di oltre-Atlantico.
A distanza di oltre trent'anni possiamo dire che quell'evento, più della motonautica offshore[10] fu il fenomeno che cambiò l'approccio mediatico del mercato nautico verso l'alta tecnologia.
Non fu quella la sola sfida italiana in Coppa America. "L'appetito venne mangiando": dopo Azzurra furono molti i sindacati sfidanti che si cimentarono con alterni successi nell'impresa delle imprese con la sfida alla Coppa.
Chi giunse vicino, ma proprio vicino al successo fu Raul Gardini: per mezzo del Gruppo Ferruzzi di cui era presidente e attraverso lo yacht club "Compagnia della Vela", Gardini riuscì nel 1992 a vincere la sfida dei contendenti con la barca IL MORO DI VENEZIA, un moderno Tencara realizzato in fibra di carbonio che nelle acque di San Diego vinse sui neozelandesi la Luis Vuitton Cup[11] e perse drammaticamente la sfida finale contro i detentori americani di "AMERICA^3" (America cubed).
L'equipaggio del MORO era capitanato da un gradevole skipper "mercenario" con il nome di Paul Cayard; con i suoi baffetti e il sorriso aperto, Cayard si concedeva volentieri alle interviste per la televisione e, con il suo italiano approssimativo e la sua provata professionalità, riuscì simpatico a tutti i tifosi.
Il merito del successo mediatico, causa di tanti notti insonni del pubblico italiano, fu però tutto da ascrivere al programma prodotto dalla allora rete Tele Monte Carlo (TMC). Attraverso la tecnologia delle on-board-camera, le riprese aeree, le simulazioni virtuali e soprattutto grazie ai simpatici (e competenti) commenti "romagnoli" espressi da Cino Ricci e quelli (più compassati) offerti dal triestino Mauro Pelaschier (non a caso ex-atleti della sfida di Azzurra di dieci anni prima) la Coppa America conobbe in quell'occasione una popolarità senza precedenti. Ormai gli italiani sapevano tutto della Coppa America di San Diego, anche se nel frattempo erano cambiati i regolamenti e le tipologie d'imbarcazioni.
Meno intrigante, anche se molto efficace, fu la sfida lanciata da Patrizio Bertelli con i colori della Maison PRADA e con la barca LUNA ROSSA capitanata dal napoletano Francesco De Angelis. Nel 2000 ad Auckland LUNA ROSSA eguagliò il risultato del MORO di VENEZIA ottenendo il miglior risultato delle sue imprese con la vittoria della Luis Vuitton Cup.
Le sfide sono state perpetrate più volte sui campi di regata, anche se con qualche incostanza; ormai si avvicinano alle 5 mitiche imprese affrontate (senza mai vincere la Coppa) da Sir. Thomas Lipton con i suoi potenti SHAMROCK. Su un altro piano, tuttavia, le gesta di LUNA ROSSA e del patron Bertelli hanno portato un successo continuo e incontestabile: da buona pelletteria per la borghesia milanese, grazie alle imprese di LUNA ROSSA e alla Coppa America, la Maison PRADA è diventata oggi quel brand di alta moda di incontrastato prestigio internazionale che oggi tutti riconoscono.

LA NAUTICA ITALIANA DIVENTA LEADER DELLA PRODUZIONE MONDIALE

Furono gli ultimi vent'anni del secolo ad aver visto crescere la produzione nazionale con percentuali a due cifre, con costanza e senza accennare alcuna flessione.

(spray-rail) con uno o due step trasversali, proprio allo scopo di aumentare al massimo il potenziale di velocità dell'imbarcazione senza perdere la morbidezza sull'onda e la tenuta al mare.
10 Nella motonautica offshore gli equipaggi e le barche italiane erano stati protagonisti in molte occasioni e tale sport conosceva in quegli anni una discreta visibilità, soprattutto per la partecipazione di sponsor come Martini&Rossi o Alitalia: indimenticabili le prestazioni e il coraggio sperimentale degli scafi di Levi, indimenticabili i titoli mondiali vinti più volte da Vincenzo Balestreri con i Cigarette "TORNADO" e da Carlo Campanini-Bonomi con i Cigarette "DRY MARTINI" o continentali, detenuti da Ronny Bonelli con i Cigarette LADY NARA, o da Giulio De Angelis con ERIA Marine UFO 39 "ERAF", seguiti dai successi dei vari CUV "Alitalia", costruiti da Picchiotti in alluminio a Viareggio, portati al successo in diverse stagioni da Renato della Valle e Guido Rossi. Con la partecipazione e i successi del marito della Principessa Caroline di Monaco, Andrea Casiraghi, con le comparse

Al crescere delle misure delle barche si è visto corrispondere la crescita anche in termini di numeri di prodotti costruiti, con un fattore di esportazione sempre fra i più significativi dell'industria italiana.
Dai cantieri storici sono nati importanti gruppi industriali, mentre molti altri nomi si sono ambientati in nicchie di mercato lasciate libere fra questi gruppi, generando nuovi brand e indotti sempre più ampi e floridi. Intere regioni hanno scoperto una forte vocazione alla produzione nautica e nuovi territori hanno trovato in questo comparto motivo di crescita e sviluppo.
Si è sempre saputo che, pur a fronte della mancanza del mare, Milano, la Lombardia (e forse l'intera Pianura Padana) ha sempre rappresentato un distretto territoriale vivo e attivo nella produzione nautica, ma per molto tempo quest'area si è limitata a piccole imbarcazioni e ad accessori per la nautica. Dagli anni '80 le piccole barche sono diventate sempre più grandi anche per i costruttori padani e perciò portarle al mare era diventato un serio problema logistico. Dapprima i cantieri si erano attrezzati con la realizzazione di progetti pensati per essere trasportabili su gomma in macro-componenti separati e poi essere assemblati al mare prima del varo; poi, vedendo crescere ancora la taglia dei prodotti, i cantieri hanno dovuto trovare nuove sedi in grado di costruire in riva al mare l'intera imbarcazione.
Questo è uno dei motivi che ha convinto il gruppo Azimut di Torino ad acquisire il marchio storico Benetti, liquidato dopo l'esperienza NABILA, e conquistare così una preziosa base al mare proprio nel territorio di Viareggio, così apprezzato per le sue esperienze nelle costruzioni nautiche e per l'esistenza di un indotto già fortemente sviluppato.
Dagli anni '80 Azimut ha quindi costituito il primo Gruppo Industriale italiano diventando Azimut- Benetti Group. Da quel momento in poi nacquero molti gemellaggi e acquisizioni che determinarono diversi gruppi industriali del settore. Fra questi il più ampio in termini di numero di brand costituenti è certamente il Gruppo Ferretti. Fra acquisti e joint venture, nel gruppo hanno potuto beneficiare di sinergie e visibilità i marchi Ferretti Craft, Ferretti Custom Line, CNR Ancona, Pershing, Mochi Craft, Itama, Apreamare , e perfino i mitici cantieri Riva e gli americani Bertram, rilevati dalla chiusura e rilanciati all'interno del gruppo.
In quegli anni si sono sviluppate zone territoriali che hanno visto nella nautica una vera vocazione produttiva e industriale. Oltre a Genova e Venezia, tradizionalmente città di cantieri nautici, dalla Liguria, dal Veneto e dalla Toscana (con Viareggio e Pisa) la nautica si è estesa progressivamente e con grande successo alla Romagna, alle Marche (soprattutto nella zona di Fano e Pesaro), alla Campania (Napoli e Sorrento), alla Sicilia (soprattutto nella zona di Messina) e in seguito anche al Lazio (prevalentemente nella zona da Fiumicino a Gaeta). Anche la Sardegna ha saputo rispondere alla sfida con cantieri sviluppati nella zona di Olbia (orientati prevalentemente alla produzione di gommoni e super-gommoni).
Fu in quegli anni, con lo sviluppo industriale del comparto, che la nautica italiana ha saputo conquistare nel mondo la seconda posizione assoluta, dietro solo agli Stati Uniti.
In ambito europeo, né francesi, né inglesi, né tedeschi, olandesi o spagnoli hanno saputo sviluppare la produzione come ha fatto l'Italia. Nel campo delle costruzioni di super-yacht oltre i 24 metri, l'Italia si è posta come leader mondiale, in una posizione tutt'oggi incontrastata.

di Adriano Panatta, piuttosto che con le indiscutibili vittorie ottenute da Fabio Buzzi con i suoi FB Marine Design e i motori Seatek, o da Angelo Spelta con i CUV-Isotta Fraschini, o con il titolo mondiale di Norberto Ferretti (presidente del Gruppo Ferretti) con il Tencara-Lamborghini, l'offshore ha dato testimonianza e grande fama delle capacità tecniche e agonistiche delle squadre italiane. Non ostante gli sponsor o i grandi nomi del jet-set, la motonautica d'altura è sempre stata considerata un fenomeno di élite: uno sport che coinvolge tante risorse, ma poche persone e poco pubblico.
11 La Luis Vuitton Club è il trofeo dedicato agli sfidanti per la Coppa America, i cosiddetti challenger. Il migliore fra gli sfidanti è l'equipaggio (e la barca) che avrà accesso alle regate finali di Coppa America battendosi con la barca e l'equipaggio defender, detentore della Coppa in quanto vincitore dell'edizione precedente.
Apreamare, esce dal gruppo nel 2010.z

LE BARCHE E I PROGETTI CHE HANNO TESTIMONIATO IL DESIGN DI FINE MILLENNIO

Difficile selezionare solo dieci esempi per identificare i vent'anni i cui la nautica italiana è esplosa in tutto il mondo. Molte sono state le nomination e, per molti versi, molte più barche avrebbero potuto essere ricordate in questa trattazione. Per la volontà editoriale di mantenere discrezionalmente, come per gli anni dell'esordio, solo dieci esempi, siamo giunti a selezionare quei casi che, per proposta tipologica, per soluzioni tecnologiche, per successo di pubblico o di critica, ci pare abbiano -meglio delle altre- identificato il trend della produzione italiana di fine millennio.

Alcune delle barche nominate possono essere universalmente considerate come capolavori, mentre altre rischiano di apparire solo banali esempi di razionalità industriale; in realtà dietro all'apparenza under-statement, spesso si celano soluzioni progettuali che hanno generato intere dinastie di prodotti e ancora oggi rappresentano soluzioni funzionali di insuperata efficacia costruttiva.

Nella convinzione di non fare torto a nessuno, possiamo considerare un vero e proprio capolavoro di design l'interpretazione (tuttora) avveniristica che Franco Harrauer ha voluto dare al motoryacht mediterraneo con il progetto del CHRONOS 80' di Alfamarine: un 80 piedi che, grazie alla costruzione in fibre composite, ha cancellato gli elementi tradizionali nautici proponendosi come unico wide body di insuperata eleganza, sapendo integrare scafo e sovrastruttura in un'unica fusoliera monovolume di sapore aeronautico.

Dallo stimolo di RONNY-BOY, Paolo Caliari ha saputo generare la dinastia dei LEOPARD-SPORT, dove i primi esemplari (quelli con la poppa chiusa) erano dei veri oggetti di design: il motoscafone offshore aveva trovato la sua forma ideale. Tutti gli altri prodotti, anche pregevoli, che lo hanno seguito, sono da considerare solo dei derivati stilistici.

Interessante la proposta di Zuccon-Galeazzi che, ancora giovani, proponevano per il TECHNEMA 65' di Posillipo (1978) la soluzione innovativa e conviviale della cucina affacciata sul pozzetto, soluzione reiterata con successo anche in progetti più recenti.

Con l'esempio di questo TECHNEMA di taglia prossima ai mega-yacht si sono trovati stilemi presi in prestito anche dai transatlantici (piuttosto che dalle navi spaziali): le finestre a tutta altezza hanno portato il salone a una nuova dimensione, mai trovata fino a quel momento.

Di fronte a tanta innovazione semantica, un piccolo Azimut -come il 40'- sembra dover passare sotto silenzio. Da quel progetto di Righini -invece- è nato il moderno motoryacht industriale: come mai in passato sono state introdotte soluzioni progettuali di prefabbricazione nei mobili e nei componenti di arredo, piuttosto che nell'accoppiamento fra elementi, che hanno identificato le chiavi della moderna produzione nautica. Incollare per la prima volta i vetri alla sovrastruttura senza alcun telaio ha significato una rivoluzione non solo del processo costruttivo, ma anche dell'immagine di prodotto, che ha trovato -da quel momento- il favore di quasi tutti i costruttori.

Gli interni in legno di ciliegio verniciato lucido, accoppiati a tessuti di colori chiari, prevalentemente naturali, ha identificato il linguaggio di intere generazioni di barche. Possiamo dire infine che, a differenza di successive proposte di Righini fin troppo "disegnate", questo capostipite ha saputo coniugare eleganza e innovazione in un compendio di raro equilibrio.

Del "piccolo" ITAMA 38' abbiamo già parlato; più che di un'opera originale si è trattato di una traduzione: come far apprezzare al pubblico mediterraneo le potenzialità di sportività e tenuta al mare di un prodotto rude e spartano, come il Magnum 38', dichiarato riferimento tipologico d'oltreoceano? Mario Amati riesce in un'impresa analoga a quella di Carlo Riva operata venti anni prima. Un Magnum nuovo e diverso: spogliato di ogni protuberanza, elegante, in livrea scura e coperta bianca, motorizzato bi-turbodiesel ma ancora molto prestazionale; più incline al Martini che alla Tequila, ITAMA 38' fra tanti armatori ha trovato in Luca Cordero di Montezemolo un testimonial che ha sdoganato ogni dubbio culturale sull'operazione di italian interpretation tentata da Amati.

Fra i motoryacht più tradizionali abbiamo voluto menzionale tre casi significativi: AKHIR 20S, Baglietto

ADLER e Baglietto MAFFY BLUE.
Il primo rappresenta la continuità di uno stile nel tempo: come la Porsche 911 Carrera, che ha generato il family feeling della casa di Stoccarda, Spadolini riesce a tracciare un sentiero declinabile nelle diverse soluzioni tipologiche, formali e dimensionali senza perdere nel tempo il patrimonio genetico della gamma. In particolare AKHIR 22S rappresenta nell'innovazione del trattamento delle superfici (e in particolare nel riuscire a sfrangiare una superficie piena in una vuota) la rinnovata continuità di un pensiero formale di rara purezza estetica, che ancora oggi segna la gamma dei Cantieri di Pisa.
È proprio la purezza estetica il fattore che si richiama anche nell'esempio di ADLER.
Alberto Mercati, abile e sensibile stilista-di-yacht, con questo progetto del 1987 ribalta completamente il suo modo di fare: in passato si era spesso concesso soluzioni formali compiute attraverso elementi decorativi di sicuro impatto, anche se non sempre di assoluta purezza compositiva. Se pensiamo ai motoscafi Profilmarine, da lui stesso prodotti, a fronte di un risultato di insieme piacevole, queste barche erano la somma di molti piccoli elementi giustapposti fra loro in un insieme a volte barocco e a volte eclettico.
ADLER, pur essendo uno yacht di ben 36 metri, non è niente di tutto questo: nel disegno non c'è una sola linea di cui si possa fare a meno; l'essenziale è qui presente nella sua forma più pura e autentica. Sono passati ormai molti anni da quel disegno, sono cambiate le tecniche di progettazione, sono cambiati i materiali costruttivi e le soluzioni strutturali, le propulsioni sono più efficienti, ma -come per la Porsche 911- anche ADLER si può considerare autenticamente un esempio di prodotto instant-classic senza tempo.
MAFFY BLUE nasce nel 1991 dalla matita di Cichero e -anche questo- viene costruito sugli scali dei Cantieri Baglietto.
Aldo Cichero raramente manifesta progetti controcorrente; la sua opera è sempre stata quella di una costante ricerca d'innovazione. Un metodo più affine alla ricerca universitaria, piuttosto che all'estro artistico che spesso molti designer sentono di dover affermare.
MAFFY BLUE (yacht in alluminio di 33 metri) è qui annoverato proprio per questo motivo: dietro una linea elegante e classica, degna del miglior mediterranean motoryacht, si celano molte piccole-grandi-innovazioni che hanno aperto nuove tipologie risolutive. La poppa apribile che diventa una spiaggia e valorizza il rapporto con il mare si propone qui per la prima volta, ma ben presto diventa una soluzione generalizzata in tutti i prodotti di questo genere. Il Flying bridge particolarmente ampio e vivibile include (forse per la prima volta) anche una mini-piscina; il disegno del profilo include nuove prese d'aria per la ventilazione dei motori ben celate sotto gli alettoni laterali, al riparo dalla pioggia e dagli spruzzi. Tutte cose rilevabili con attenzione solo dopo il primo sguardo d'insieme, che restituisce un'immagine così classica ed elegante.
Per le barche a vela non c'è una produzione altrettanto vasta quanto nella nautica a motore. Gli Italiani tuttavia si sono sempre distinti per aver prodotto imbarcazioni a vela di alte prestazioni e spesso caratterizzate da finiture d'indubbia qualità.
Nella produzione di quegli anni sono stati individuati due esempi particolarmente rilevanti perché rappresentativi non solo della costruzione, ma anche della progettazione italiana.
SINTESI 47' è un bellissimo esempio di motorsailer degli anni '80. Massimo Franchini con questo progetto ha dimostrato come il motorsailer può coniugare tradizione e modernità senza contraddizioni. L'armo a ketch determina un pozzetto centrale pratico e riparato che si corona verso prua con una piccola tuga finestrata, tonda e panoramica, che caratterizza lo stile della barca. Si può dire che questo esempio (come anche il resto della produzione Franchini) costituisca un design senza tempo, semplice, elegante ed essenziale. A distanza di quasi quarant'anni, è questa una barca ancora del tutto attuale e, per le condizioni del mercato che stiamo vivendo in questi ultimi anni, forse (come il caso Piaggio Vespa) meriterebbe di essere rimessa in produzione.

COMAR GENESI 43’ rappresenta invece uno splendido esempio di sloop anni ’90. La forma ancora classica dello scafo con la poppa relativamente stretta si coniuga con la moderna interpretazione della tuga che Andrea Vallicelli sottolinea elegantemente attraverso le finestre del quadrato di tipo “a nastro”, disposte per baglio. La luce filtra sottocoperta come in un loft e si perde (finalmente) quell’impressione di entrare nella buia pancia della balena, scendendo sottocoperta.

Riferimenti Bibliografici:

• AA.VV., Gli Yacht, a cura di J. Rousemaniere, Edizioni Time-Life CDE - Gruppo Mondatori, Milano, Ottobre 1987.
• AA.VV., Gli Yacht da Regata, A.B.C. Whipple (a cura di), Edizioni Time-Life CDE – Gruppo Mondatori, Milano, Gennaio 1989.
• AA.VV., The boat signed Italy, Consornautica, Mursia, Milano, 1982.
• Caliari P.F. Musio-Sale M., Yacht’n Italy Export Museum - Il Mediterranean Style ‘59-’79 Barche, Sea-Press, Milano 2013
• Caliari P., Catalogo Bolaffi dello yachting, G.Bolaffi editore, Torino 1967.
• Canfailla M. - Lee A. - Martera E. - Perra P. (a cura di), Architetture del Mare, Alinea, Firenze, 1994.
• Ciriaci G. - Vergani G., La nautica Italiana, dalla leggenda alla storia, Ucina, Milano 1996.
• Franzoni R., Riva, Automobilia mare, Milano, 1986.
• Musio-Sale M., Il futuro della nautica nel segno della progettazione sostenibile / The future of nautical industry towards sustainable design. - Titolo del libro: Le scienze per l’architettura. Frammenti di sapere /Architectural sciences. Fragment of knowledge. A cura di M.L. Falcidieno. Pagg. 360-385. Alinea Editore, 2010
• Musio-Sale M., Yacht design, dal concept alla rappresentazione, Tecniche Nuove, Milano 2009.
• Musio-Sale M., (a cura di), DDD (disegno e design digitale) n°3 – design nautico, (pubblicato su CD-ROM), POLIdesign Milano, Luglio-Settembre 2002.
• Sciarrelli C., Lo Yacht, Mursia, Milano, 1976.
• Tumminelli P., Boat Design, teNeues, New York, 2005.

Siti web:
www.altomareblu.it
www.nautica.it
www.ucina.net

IL MUSEO REPLICANTE

Pier Federico Caliari

Nell'introduzione all'YTEM presente nel precedente volume dedicato al Mediterranean Style, avevo anticipato la sua natura replicante [1] . Una natura dovuta essenzialmente al fatto che l'oggetto stesso del museo, cioè una collezione di oggetti originali rappresentativa del design italiano nella nautica da diporto, richiederebbe una dotazione di spazio fisico istituzionale, di questi tempi, improponibile. Il "format" del Museo doveva quindi essere fin da subito leggero e privo di costi fissi, inaffrontabili senza un piano industriale sostenuto da un congruo investimento.

Optare sin dall'origine su un museo privo di originali (almeno per quanto riguarda la sua fase di formazione) potrebbe sembrare una scelta di ripiego. In realtà, e cercherò di dimostrarlo, è una scelta che vuole essere non solo realistica ma innovativa. Realistica perché fa i conti con la realtà economica dell'Italia della crisi e innovativa perché la natura da "esportazione" con cui è pensato è a tutti gli effetti una novità nel mondo-museo.

Se pensiamo infatti ad un museo la cui collezione sia legittimamente pensata da originali, è presto fatto calcolare il fabbisogno di superfici utili all'esposizione e al magazzino. Immaginando di esporre solo esemplari di barche fino ad una lunghezza di dieci metri, va considerato infatti che la superficie coperta da ogni scafo è di circa settantacinque metri quadrati compreso lo spazio di pertinenza e circolazione. Con una collezione di trenta esemplari, lo spazio necessario comincia ad essere sui tremila metri quadrati. Quattromila con magazzini, uffici, spazi per la didattica, ecc. E anche volendo immaginare il museo come un "magazzino visitabile", rinunciando quindi all'appeal della scenografia, i costi di gestione risulterebbero subito come una strada da intraprendere in salita. Qual è quindi il suo modello di museo?

Credo vada subito sottolineato che non si tratta di un museo tradizionale composto cioè da modelli tradizionalmente intesi (riproduzioni in scala finite in ogni dettaglio) o modelli al vero di tipo ricostruttivo. E' un museo del design della nautica italiana da diporto [2], e come tale cerca di mettere in evidenza e narrare proprio gli aspetti progettuali e produttivi di tale ambito. E', nella sostanza, un museo della forma del prodotto nautico. La forma intesa come insieme di relazioni, dimensionali e geometriche, di navigabilità, abitabilità ed espressione estetica, viste dalla prospettiva del progettista, cioè di colui che interviene sul disegno della forma. Da qui l'idea di riprodurre la forma nella sua dimensione asettica, colta in una fase intermedia, compresa tra l'ideazione e la prototipazione, e
quindi non ancora nella sua identità finale, intesa come prodotto finito. A ciò consegue l'idea di esibire

1 Vedi Pier Federico Caliari, Yacht'n Italy Export Museum, in P.F. Caliari e M. Musio-Sale (a cura di) Il Mediterranean Style '59_'79, International Sea Press, Milano 2013. Pag. 27-31
L'YTEM come prodotto esportabile
Ma, questo museo non vuole essere solo un contenitore per il design e per la sua narrazione; vuole essere esso stesso un prodotto di design. Vuole nascere cioè con un DNA programmato per essere un sistema produttivo e per potersi riprodurre. Perché un museo, che per definizione è un fatto di autentica unicità dovrebbe riprodursi per diventare un museo seriale?
In questa idea c'è tutto il contenuto di innovazione che questo museo vuole proporre per un pubblico internazionale: non solo un museo italiano visitato da un pubblico globalizzato, ma un museo replicato e diffuso sul pianeta, presente a Genova, come a New York a Miami, a Shangai a Dubai a Mosca e a Tokio. Questo pone quindi un problema di metodo nel trattamento della

questa condizione attraverso modelli ideali, astratti, di studio, capaci di contenere già tutti i dettagli della forma nelle sue relazioni compositive, ma priva della componente materiale analogica e di ogni texture che non sia quella propria del processo produttivo del modello stesso. La riproduzione come prototipo, quindi, è la caratteristica della replica che sta alla base del layout dell'YTEM.

Ma prima di descrivere la natura replicante dell'YTEM, credo valga la pena cercare di comprendere a pieno il concetto di "replica" e le declinazioni che essa ha avuto nel suo rapporto con il mondo Museo.

La replica è una riproduzione. Una rappresentazione di un oggetto, o concetto che non è presente e visibile, con un oggetto o altro artefatto sensoriale che invece è presente e comunica. La replica quindi è andata sempre a pari passo con la civiltà e con i processi di comunicazione ad essa sottesi, istituzionali, religiosi e artistici. La replica è una convenzione sorretta da regole di sostituzione con cui si accetta la perdita, o non presenza, di un originale (Dio, l'Imperatore, la Venere di Milo o la Gioconda) e la sua sostituzione con un altro artefatto simbolico. Tale alterità si manifesta in n modi differenti, sia codificati, sia spontanei.

La replica quindi ha una natura totemica ed è inquadrabile nell'idea stessa di rappresentazione. Più la rappresentazione è aderente all'originale, più la replica assume i connotati di una copia conforme. Questo fatto ha prodotto, almeno nella storia dell'arte, un autentico monstrum, compreso il terrore che esso ha generato: il falso. L'idea che la copia costituisca nella sua essenza un falso ha percorso l'intera storia della civiltà da quando questa ha, appunto, inventato l'arte. Con l'invenzione dell'arte ed il terrore della sua falsificazione, la replica ha subìto un trattamento di continua abiezione rispetto alle aspettative sociali. Questo processo si è intensificato con la fine del mondo classico e l'inizio dei classicismi. Tuttavia, la copia/replica vista nella prospettiva classica dell'arte come teknè (tecnica) istruita sulla mìmesis (imitazione), avendo un importante ruolo nella formazione degli artisti, così come nella comunicazione reiterata dei valori istituzionali, è stata accettata come parte del dispositivo di crescita culturale e di consapevolezza civile. Sicché, nel mondo greco romano, le repliche erano una regola, una presenza stabile. Si trattava per lo più di repliche dei grandi capolavori della scultura e pittura classica del V e IV secolo, che andavano ad ornare le ville, le terme, i fori, le strade della grande civiltà costruita attorno al mare mediterraneo.

Nel mondo museo, la replica è sempre esistita poiché originariamente l'opera non era intesa come oggetto inimitabile, ma proprio il suo contrario, cioè come oggetto imitabile. La messa a punto del kànon (regola) andava appunto nel senso della riproducibilità. Con la nascita del museo moderno, a partire dal XV secolo, la replica costituisce in gran parte il corpus del museo stesso, che non è solo museo d'arte, ma anzi, è un museo generalista, di curiosità provenienti dal mondo scientifico, naturalistico e tecnico. La machina e il liber costituiscono l'oggetto e la ricchezza stessa delle collezioni ed entrambi sono ap-

collezione, la quale sia essa composta di originali, sia essa composta da riproduzioni, deve passare ideologicamente attraverso un processo di acquisizione vettoriale dei reperti (il prodotto barca finito) o degli artefatti comunicativi che ne hanno permesso la realizzazione (disegni esecutivi, piani di costruzione, piani generali, ecc.). Con questo sistema, l'intera collezione sarà riproducibile ed esportabile in copia autentica. L'YTEM, in una sua fase più evoluta, potrà essere non solo un museo diffuso, ma costituire una rete di musei della nautica MII nel mondo, articolando di volta in volta quella necessaria declinazione tra realtà locale e impostazione globale.

2 Ibidem: (…) Questa è una delle ragioni di fondo per cui la creazione dell'YTEM è da considerarsi un passo epocale per chi, come UCINA che ne è la depositaria, opera con l'obbiettivo del sostegno di un intero comparto economico, preso nella sua

punto oggetti di cultura materiale riproducibili e replicabili n volte.

E' con la cultura antiquariale, orientata a dare un plus valore all'antico, che il rapporto tra originale e copia introduce il problema dell'autenticità. Problema che è sempre esistito, ma che tra il XVI e il XIX secolo diventa la questione centrale nella formazione dei musei d'arte e nei musei di antichità. Unitamente alla questione della cosiddetta copia d'autore e a quella del restauro delle opere antiche, l'autenticità non smetterà mai di ossessionare i critici e gli esperti d'arte, fino a diventare un'autentica professione, quella cioè di sapere discernere l'originale dalla copia. Un discernimento non sempre facile, anzi, spesso foriero di incredibili errori che hanno peraltro avuto, straordinarie ricadute nella storia dell'arte antica e nell'archeologia. E' il caso dell'Apollo del Belvedere, con il quale il grande studioso tedesco di arte antica Johann Joachim Winckelmann aveva identificato "il più alto ideale dell'arte fra tutte le opere antiche" (tutto ciò che è stato fatto prima era da considerarsi preparazione e tutto ciò che è stato fatto dopo, decadenza), influenzando almeno due secoli di teoria estetica. Tutto ciò, senza aver compreso che nella realtà esso è una copia marmorea romana (II secolo d.C.) di un originale in bronzo forse realizzato da Leocares intorno alla metà del III secolo a.C.

Il grande secolo della replica, nonché inizio dell'era del museo replicante è l'800. Questo non solo perché le opere esposte, soprattutto di pittura e scultura, venivano copiate dai giovani artisti, ma perché a partire dal 1864, una gigantesca operazione di riproduzione di grandi opere d'arte e di architettura, venne promossa dal Direttore del Victoria and Albert Museum di Londra e attivata dai ben quindici paesi sovrani, con l'obbiettivo di replicare "the finest works of art which each country possesses". Uno dei risultati di questa straordinaria operazione è stata, tra le altre, la realizzazione della Cast Court in cui calchi delle più importanti opere della statuaria del Rinascimento italiano (i tre David) coabitano assieme ad una "doppia" Colonna Traiana, ad un pulpito di Nicola Pisano, alla Porta de la Gloria di Santiago de Compostela e al Portale di San Petronio di Bologna. Imprese specializzate nella riproduzione di opere d'arte vennero incaricate per rendere professionalmente possibile, e senza rischi per gli originali, la grande operazione di calcatura e successivo scambio di copie. Molte imprese nacquero grazie a questo movimento che stava prendendo piede in Europa. Ma a ben guardare ci sono anche casi precedenti meno noti, come il museo privato della Casa dell'architetto londinese John Soane, che si formò grazie all'attenzione che il suo curatore riservava alle repliche di opere di scultura, architettura e arti decorative. Proprio nel John Soane's Museum è presente una replica in bronzo del già citato Apollo del Belvedere, la cui aura, ispirata da Winckelmann, aveva avuto fortissima influenza nella cultura neoclassica e antiquariale in cui Soane era incardinato.

Questa tradizione non ha mai cessato di esistere. A Roma, il Museo della Civiltà Romana fu voluto da Mussolini con l'Obbiettivo di creare il primo grande museo didattico, integralmente costituito da riproduzioni a diverse scale, attivato per fini esclusivamente educativi e formativi rispetto all'idea di classicità che il Duce, assieme a Giovanni Gentile, voleva trasmettere alle giovani generazioni fin dai primi anni di scuola. Il dimensionamento del museo fu fatto sulla base della replica del Tempio di Augusto ad Ankara, calcato più di un secolo fa e oggi meglio conservato del suo stesso originale. Infine, è del 1961 l'apertura della Cast Gallery dell'Ashmolean Museum a Oxford, ulteriormente implementata nel 2010, in occasione della riapertura del museo dopo la ristrutturazione dei primi anni del millennio.

globalità, come brand e come storia. L'YTEM è quindi sotto il profilo della sua ragione d'essere, un museo identitario; e sotto il profilo della tipologia di museo, è a tutti gli effetti un museo del design.

Tutto questo ragionamento, in sostanza, è dispiegato per legittimare la scelta del museo replicante, cercando di evidenziare come il rapporto tra museo e replica sia una costante nella storia della cultura museale occidentale. Optare per un museo composto da repliche e da riproduzioni, è quindi nelle cose, con la differenza che Ytem vuole essere esso stesso oggetto di replica ed essere in sostanza un museo replicante. E' stato infatti pensato in questo modo con l'obbiettivo principale di potersi riprodurre in qualsiasi momento, in qualsiasi parte del mondo, in qualsiasi spazio architettonico. E' integralmente immateriale, ma è pensato per materializzarsi tridimensionalmente. E' invisibile ma allo stesso tempo è fisico. E' storico, ma è anche tecnologico. E' temporaneo, ma è anche stabile. E' trasformabile, implementabile, stampabile. E' integralmente vettoriale e insensibile al cambio di scala. La sua qualità dipende da quella restitutiva dei modelli tridimensionali, che possono a loro volta essere sempre più raffinati e dettagliati. Queste sono le principali caratteristiche di un museo che deve essere leggero e privo di uno spazio istituzionale dedicato. E' infatti un museo da esportare. L'acronimo Ytem è sintesi di Yacht'n Italy Export Museum. Un museo quindi che per sua natura è destinato a posizionarsi in diversi punti del pianeta, con il doppio obbiettivo di esportare il brand Italia e integrarsi nelle realtà locali, aprendo un dialogo con le diverse culture ospiti.

La collezione di Ytem è una collezione immateriale, si diceva. E' infatti realizzata da cartelle di files essenzialmente vettoriali, accompagnati da una serie di immagini documentarie, inseribili in templates grafici. Ogni cartella corrisponde ad un elemento della collezione, nel nostro caso ad una barca che costituisce un'icona del design nautico italiano degli ultimi cinquant'anni.

Le icone nautiche, dopo un processo curatoriale di selezione sono sottoposte ad un lavoro di ricostruzione della loro identità storica e progettuale basata inizialmente su una ricerca iconografica (fotografie, disegni, pubblicità, ecc.,) e successivamente su un processo di ridisegno vettoriale bi-tridimensionale. Si rilevano quindi, sulle tracce iconografiche, i profili volumetrici dello scafo, della sovrastruttura e dell'allestimento di coperta restituiti in un piano generale formato da viste in proiezione ortogonale. La restituzione è quindi sottoposta ad una prima verifica di congruità delle linee e ad un ulteriore processo di raffinamento degli elementi di dettaglio. Terminato il piano generale in formato vettoriale, si passa alla parte più complessa, quella della restituzione tridimensionale, elaborata su diverse piattaforme di modellazione solida.

Alla fine del processo le icone sono solide e pronte per passare alla fase di restituzione fisica. Il corpo delle icone perde la bidimensionalità del processo ideativo originale ricostruito nella cartella, per diventare prototipo e modello assieme. L'assunzione di corporeità solida è affidata ai files CAD CAM per la riproduzione alle diverse scale e attraverso processi diversificati, basati sostanzialmente su stampaggio mediante 3D printer oppure su fresatura.

In questo modo un'icona nautica può essere riprodotta, a partire dallo stesso file in scala 1:50 come in scala 1:1, assemblando più parti. Modelli piccoli fino a 10/15 cm possono essere riprodotti con processo di Direct Metal Laser Sintering (sinterizzazione diretta di metallo) per la realizzazione di particolari in leghe di alluminio, acciaio e titanio, assumendo qualsiasi forma e sottosquadro. Con dimensioni più grandi, 20/25 cm, si possono ottenere elementi monoblocco finiti oppure componenti realizzate in resine simil ABS e trasparenti mediante Stereo Litographic Apparatus (stereolitografia). Salendo con le dimensioni, 30/35 cm, e in un'ottica di realizzare modelli "in bianco" (solo volumetrici), è possibile realizzare elementi finiti o parti assemblabili mediante processi di Sintering Laser Selective (sinterizzazione di resine poliammidiche miscelabili con fibre di vetro e cariche di alluminio).

Assemblando ed incollando più elementi monoblocco è possibile raggiungere dimensioni fino a un metro e mezzo di lunghezza. Poi, per ragioni di costi, è ragionevole passare al processo di fresatura di elementi in resina, legno, polistirolo o poliuretano. Con una fresa “piccola” (centro di lavoro con asse X da 8 m, Y 4,5 m e Z 2 m), è possibile realizzare un prototipo volumetrico di una piccola barca da diporto con due soli elementi costitutivi (scafo e sovrastruttura), ma anche prototipi di barche di maggiori dimensioni costituite da quattro o sei elementi da assemblare.

Nel caso in cui un’icona sia ancora nella sussistenza volumetrica, la sua modellazione può avvenire in modo diretto, senza ricorrere alla ricostruzione iconografica. Se una barca, infatti, è accessibile e posizionabile in uno spazio adeguatamente ampio per poter essere fotografata completamente, è possibile attivare un processo di modelling reverse gestito da softwares tipo Photoscan che permette la restituzione tridimensionale (mappata fotograficamente) di una forma complessa, semplicemente mediante una serie coerente di fotografie scattate con una buona macchina digitale reflex, rese continue e trifimensionali dal programma. Con una corretta esecuzione della serie fotografica, nell’arco di poche sessioni di lavoro è possibile ottenere un modello tridimensionale eccezionalmente attendibile perché totalmente aderente alla realtà. Naturalmente, eventuali questioni di natura filologica rispetto al prodotto originale sono problemi specifici di curatela e, in alcuni casi, di teoria del restauro riferita ai manufatti navali, realizzati in serie o one off.

In questo senso, questione filologica non può essere sottovalutata e anzi dovrebbe essere uno dei problemi centrali nel reperimento documentario delle icone. Un’icona infatti può essere stata prodotta in molti esemplari oppure, in alcuni casi, anche in un modello unico e irripetibile. Non solo, una barca pensata per la serie può avere avuto diverse customizzazioni e differenti metrature. Oppure può essere stata realizzata in un numero limitato di esemplari ma con molte varianti (open, semicabinato, cabinato, sport, ecc). E’ il caso per esempio, del Leopard Sport del Cantiere Arno, selezionato in questo volume, che nasce nel 1982 con una lunghezza di 19 mt, ma viene successivamente sviluppato con diverse metrature, 18,50 e 21,50 (quest’ultimo diventa il prodotto di serie in vetroresina), fino a 23 e 24 metri realizzati a partire dal 1996. Qual è il Leopard Sport autentico? Il primo, di 19 metri, realizzato in lega di alluminio nel 1982, oppure il primo realizzato in serie, sempre di 19 metri ma in vetroresina (il cui prototipo fu il celebre Superfour), oppure ancora, il primo della serie dei 21,50, destinato ad essere prodotto in settanta unità?

La risposta, sotto il profilo curatoriale, può essere che un’icona, se ben documentata e ricostruita, dovrebbe essere potenzialmente riprodotta nelle versioni che sono state significative per la storia del design nautico. In questo testo, e nell’economia riferita alla formazione dell’YTEM, si è scelta la versione industrializzata in serie, ritenendola quella che maggiormente ha contribuito a diffondere l’idea stessa del Leopard Sport nel Mediterraneo e a creare l’identità del Cantiere Arno, divenuto poi, appunto, Cantiere Leopard.

LA PUBBLICISTICA NAUTICA TRA LA FINE DEGLI ANNI SETTANTA E L'INIZIO DEL NUOVO MILLENNIO

Roberto Franzoni

Con l'inizio degli anni Ottanta la nautica italiana è diventata matura. Gli italiani si sono affacciati al mare con determinazione e passione e una classe media in crescita economica, pronta a vivere il decennio incipiente con gioia, voglia di divertimento e di godimento, contempla fra i propri sogni e i piani di acquisto famigliare una barca, una qualche barca, a vela, a motore, pneumatica, entrobordo o fuoribordo, purché consenta di navigare, di arrivare alle belle isole disseminate nei mari italiani o lungo i tratti più suggestivi degli 8.000 chilometri di coste dello stivale.

La pubblicistica che rappresenta questa stagione del settore si adegua naturalmente alla diffusione della passione e cresce in qualità sia rappresentativa che contenutistica. Le fotografie sono tutte a colori, sono scattate da professionisti specializzati, mestiere che prolifica e prospera in particolare agli inizi degli anni Ottanta. È di questo periodo l'esordio di indiscussi maestri della fotografia nautica, veri artisti dell'obiettivo come Carlo Borlenghi e Franco Pace.

La prima nuova rivista ad apparire all'alba del nuovo decennio è stata "Barche", fondata e diretta dalla veterana e pioniere della nautica Giorgia Gessner, che forte di una lunga esperienza al timone prima di Vela e Motore, poi di Forza 7, introduce un linguaggio giornalistico moderno e diretto, sempre dalla parte degli utenti, ricco di informazioni, di schede comparative e di prove sempre dirette e sul campo.

Su questa onda informativa sia tecnica che emotiva Girolamo Bellina, appassionato gommonauta, ispirato durante una Pavia Venezia con il Club del gommone, fonda la rivista "Il Gommone e la Nautica per Tutti", che verrà poi diretta da suo figlio Pier Paolo, che ancor oggi la guida e da più di trent'anni continua a essere la rivista di riferimento per gli appassionati del "mezzo pneumatico". La rivista diventa presto l'aggregatore di un vasto mondo che in Italia in particolare trova una folla di appassionati, di utenti di tutte le età, che sostengono una produzione sempre più consistente, distribuita in una rete di aziende che hanno costituito - e costituiscono - un unicum in Europa. "Il Gommone" è la voce dei cultori della nautica carrellabile che, attraverso le sue pagine, condividono le esperienze di navigazione e fanno fronte comune contro le cose che non vanno.

All'estremo opposto, quello della grande nautica a motore, l'editore Muggiani, specializzato in riviste nei settori moda, accessori e pelletteria, lancia a Viareggio durante la prima Mostra della nautica del 1983, da un isola galleggiante che spicca al centro della darsena Europa, la rivista "Motonautica", diretta da Michele Maria Ballato, che sostenuto dagli ottimi scatti del fotografo fiorentino Maurizio Alborghetti introduce un linguaggio spettacolare, basato su immagini grandi, allargate sul battente apribile, che allunga di due pagine l'impaginato della rivista e consente di vedere la barca in tutta la sua lunghezza. "Motonautica" scardina anche dal punto di vista dei servizi all'industria l'equilibrio del mondo della riviste specializzate e diventa presto un punto di riferimento nel settore dei motoryacht.

Sul fronte velico nel 1984 un altro episodio carico di originalità e fuori dalle righe tradizionali della stampa specializzata spariglia l'assetto patinato delle riviste di nautica. Esce in edicola "Bolina", formato A5, tutto in bianco nero in carta uso mano, fondata da Giorgio Casti di Roma. Nel giro di pochissimo tempo diventa il caso editoriale degli anni Ottanta e diventa la bibbia di riferimento di un vasto mondo di appassionati di vela, del fai-da-te a bordo, della piccola barca autogestita. La sua forza è l'indipendenza. Non ha pubblicità se non i piccoli annunci di compro/vendo e di scuole di vela e charter. Scrive liberamente quello che i collaboratori/velisti pensano ed è svincolato dal classico rapporto di sudditanza con l'inserzionista. Un cult.

L'anno successivo, 1985, appare per la prima volta in Italia una rivista trade, ovvero una rivista rivolta solo ai professionisti e addetti ai lavori. Si chiama "Informare", con un elegante gioco di parole che combina il concetto di informazione con quello del mare, e all'opposto di "Bolina" vive solo di pubblicità ed è inviata gratuitamente al più allargato indirizzario possibile di operatori. Non avrà vita facile, poiché la platea degli inserzionisti non è vasta e la mancanza di vendita in edicola si sente.
Nello stesso anno Vincenzo Zaccagnino lascia la direzione di "Nautica" e iniziando un proprio percorso di direttore-editore fonda "Mondo Barca", rivista iper patinata di ampia foliazione, ricca di belle immagini e di servizi glamour, secondo la tendenza della metà degli anni Ottanta. Con il nome "Mondo" farà seguire altre testate che si occupano di vela, di offshore, di auto, ma tutte ispirate dallo stesso criterio di eleganza e qualità.
Ancora nel 1985 nasce la rivista di vela tutta incentrata sullo sport, le regate, la tecnica. È "Fare Vela", fondata e diretta da Fabio Colivicchi, romano, velista appassionato e regatante. La venderà nel 1994, pur rimanendone collaboratore. Si conquista rapidamente il popolo dei regatanti che la seguono con avida curiosità per leggere i resoconti regatistici di tutte le classi veliche che la rivista riporta.
Poiché in quegli anni Ottanta era scoppiata anche la febbre delle barche d'epoca e sempre più armatori andavano cercando vecchi scafi da restaurare, portare a nuovo e impiegare sia nei raduni e nelle regata riservate alla categoria, che in crociere famigliari, nel 1986 Riccardo Notarbartolo di Villarosa, giornalista nautico già collaboratore di "Vela e Motore" e del "Corriere della Sera" lancia "Yacht Digest", la rivista italiana, a diffusione internazionale, specializzata nel settore delle barche in legno e delle tradizioni navali. La testata, indirizzandosi ad appassionati puri, si ritaglia uno spazio proprio, non paragonabile a quello di altre riviste più commerciali, ma il pubblico italiano dedito a questa specifica nicchia non è numeroso come in Gran Bretagna, dove prospera "Classic Boats" o in Francia, dove sono numerosissimi i seguaci di "Chasse-Marée". La rivista passerà dopo nemmeno dieci anni al gruppo De Agostini - Rizzoli Periodici, Darp.
Nel 1988 un altro direttore lascia la sua scrivania per intraprendere una rotta personale. È Michele Maria Ballato, che esce da "Motonautica" e fonda "Yacht Premiere" ampliandone ulteriormente lo stile e l'impostazione: servizi fotografici impeccabili realizzati dal fedele fotografo Maurizio Alborghetti, che trasloca insieme al direttore, stampa di alta qualità, articoli affidati più all'obiettivo che alla penna. L'originalità della formula questa volta consiste in un'edizione multipla parallela in quattro lingue, italiano, inglese, francese e tedesco, prima forma di promozione internazionale della nautica italiana attraverso un sistema di pubblicazioni.
Nel 1990 tocca a Vincenzo Zaccagnino sbarcare dal sistema Mondo Barca, che verrà continuato da Renato Della Valle, immobiliarista e campione offshore, che lo porterà fino alla metà degli anni Novanta. Zaccagnino con un guizzo di creatività propone a Rizzoli il progetto "Yacht Capital", la versione nautica di una testata della casa, "Capital", che va per la maggiore in quegli anni reganiani e della "Milano-da-bere" di impronta socialista, tra una generazione rampante che sta scoprendo la finanza, la borsa, il lusso. Zaccagnino ne diventa l'interprete del lato nautico e ne esalta il lato glamour attraverso lo sviluppo della cantieristica italiana sempre più protesa alle dimensioni crescenti, al design più originale, alle soluzioni più sofisticate.
All'estremo opposto, Emanuele Pastori, appassionato commentatore del vasto universo dei più popolari natanti e imbarcazioni spinte dei motori fuoribordo, nel 1993 fonda la testata "Il Fuoribordo", concorrente de "Il Gommone", ma più focalizzato sulle unità rigide.
La profonda crisi degli inizi degli anni Novanta, combinato disposto della guerra del Golfo con la nostrana operazione "Mani Pulite", azzera il mercato nautico che dopo svariati andamenti ondivaghi e altalenanti degli anni precedenti, ma mai così profondi, questa volta rimane decisamente fermo in porto, con una fuga dalle banchine soprattutto a opera degli armatori più in vista, spesso coinvolti, in qualche modo in "Mani Pulite". I cantieri sono allo stremo e fanno fatica a salvarsi con l'export, non ancora così ben

organizzato e strutturato. Le riviste ne risentono pesantemente e a partire proprio dal 1993 inizia un ciclo impressionante di chiusure e abbandoni. Apre la schiera “Uomo Mare”, colpito anche da una crisi interna del suo editore Condé Nast che sbaglia nel 1991 il progetto di Vanity Fair, perdendo decine di miliardi di lire e chiudendo otto testate su quattordici. Seguono “Barche” di Giorgia Gessner, “Forza Sette”, “Mare 2000”, “Yacht Premiere”, “Mondo Barca”.
Sopravvive “Yacht Capital”, grazie alla tenacia del suo direttore e alla forza economica del suo editore, che, resistito all’impatto dello tsunami della crisi, acquista “Yacht Digest” e apre ”Yacht Design”, nel 1997, prima rivista interamente dedicata alla progettazione e agli aspetti compositivi della produzione di yacht di alta gamma. La direzione viene presto assunta da Matteo Zaccagnino, figlio di Vincenzo, che la dirige ancora oggi.
Il decennio Novanta sta per finire e si sta per aprire la stagione più ricca, più prolifica e più entusiasmante di sempre per la nautica da diporto europea e americana. Prima che scatti il fatidico capodanno del secolo e del millennio, Franco Michienzi, proveniente dall’esperienza di “Mondo Barca” dà il via a “Barche Entro e Fuoribordo”, nel 1999, con l’ambizioso progetto di realizzare una rivista di alta qualità, aperta a 360° sul mondo della motonautica, dal piccolo gommone e natante fuoribordo al superyacht. Con pazienza e abnegazione, riuscirà nel suo intento, ripulendo la testata da ulteriori appendici, conservando il nome semplice ed esaustivo di “Barche” e arrivando in salute fino ai giorni nostri.
Con il primo anno del terzo millennio nasce una rivista tutta dedicata alla storia, alle barche d’epoca e alla cultura del mare. La promuove il bolognese Riccardo Sassoli, si chiama “Arte Navale” e continua anch’essa ancora ai giorni nostri a dispensare, dalle sue pagine in grande formato orizzontale, perle di cultura marinara che ancora resiste alle crisi, alla diseconomia e al passare del tempo.
Fino al 2000, prima dell’avvento di internet, l’informazione e la traccia storica della nautica da diporto italiana è stata solo cartacea e costruire una biblioteca di tutti quei periodici che hanno contribuito, raccontandola e descrivendola, al suo sviluppo e alla sua diffusione è certamente indispensabile. Questo è un altro dei compiti che il museo del design e della nautica da diporto a cui stiamo lavorando si ripropone, con l’obbiettivo di reperire la maggior quantità di strumenti di documentazione possibile e con l’ambizione di poter costituire domani un punto di riferimento per l’informazione, la ricerca e la formazione di nuovi professionisti e di nuovi utenti.

PAOLO CALIARI E LA NASCITA DEL MEDITERRANEAN STYLE

a cura di Aurora Restucci

Quest'anno dedichiamo Ytem e le sue attività al grande maesto Paolo Caliari: il tributo è dovuto, non solo per ricordare un grandissimo professionista che purtroppo non è più con noi ma anche per ricordare e celebrare chi per primo ha dato vita a quella disciplina che oggi chiamiamo "yacht design", come insieme di saperi, competenze e processi organizzati intorno ad una ricerca scientifico-tecnologica e formale. Ripercorriamo la sua carriera e i suoi strepitosi successi attraverso le parole di chi negli anni ha potuto incontrarlo e scrivere di lui.

Paolo Caliari inizia la sua carriare sul palcoscenico degli anni 60, con il loro fervore culturale ed economico e il clima da boom del dopoguerra ed è proprio in questo panorama che nasce lo yacht design insieme ad alcuni dei suoi capolavori più significativi, creati proprio dalla matita di Paolo Caliari che dal 1960 al 1980 ha dato vita ad alcune delle più innovative imbarcazioni della storia della nautica studiando ed ideando soluzioni tecniche e stilistiche che ancora oggi costituiscono i punti fermi della progettazione nautica mondiale.

"Proveniente da una solida formazione tecnica – maturata presso il Politecnico di Torino prima e internamente agli ambienti FIAT sullo scorcio degli anni '50 – associata a un DNA segnato in profondità dall'eleganza, sobrietà e leggerezza delle atmosfere delle cristallerie muranesi (il padre Antonio era titolare dello showroom Caliari&Venini a Torino), Paolo Caliari, esordisce non ancora trentenne nel mondo della nautica nel 1961 in occasione di una collaborazione con il cantiere Baglietto di Varazze. Collaborazione destinata a produrre modelli importanti come il 16,50, il 18,50 e il Superischia e ad affermarsi come nuova figura di riferimento del panorama della cantieristica di allora.
Nel quadro di una collocazione storica del suo profilo, Paolo Caliari è stato un caposcuola nella nautica da diporto in chiave internazionale. Diversi tra i più noti ed esperti designers nautici attualmente in attività si sono formati nel suo studio dove hanno lavorato agli albori della loro carriera, acquisendo i fondamenti del mestiere, il senso "rivoluzionario" della purezza della linea e l'importanza dell'attenzione per l'innovazione tecnologica, capisaldi "morali" del paradigma professionale del loro maestro." [1]

Designers come Aldo Cichero, Andrea Bacigalupo, Anna e Franco Dellarole, all'ora giovani collaboratori dello studio, hanno potuto assistere all'ideazione del Tiger, la mitica barca che nel 1970-71 ha rivoluzionato il paradigma della nautica da diporto.

"La filosofia progettuale di Caliari è sempre stata quella di partire da una necessità, da un concetto ben preciso e di fare in modo che quest'ultimo si traducesse in una soluzione innovativa e mai banale, di dare ad ogni forma una funzione senza mai scadere nell'esercizio o nell'esibizione stilistica di cui purtroppo oggi siamo spesso circondati. La sostanza come generatrice della forma, il concetto come embrione dello stile!" [2]

1 Antonio Soccol e AltoMareBlu in Paolo Caliari e la nascita del "Mediterranean Style"
2 Francesco Fiorentino "Paolo Caliari" in Nautech on line

Il primo riferimento stilistico delle barche di Paolo Caliari non proviene dalla tradizione della nautica ma deriva dalla sua passione per l'industria meccanica militare: aerei e mezzi corazzati ma anche auto come la Volkswagen Pescaccia del 1969, discendente dalla Kübelwagen della Wehrmacht. Proprio per gli oggetti della sua ispirazione il primo stile Caliari si può definire "military".

"Ricordo perfettamente il giorno della gestazione del Tiger. Era una domenica pomeriggio del 1969. Avevo Cinque anni. Passavo le mie giornate a disegnare seduto vicino a lui nello studio di Arenzano. Era già sera.

La Mamma ci aveva già chiamato più volte per la cena, ma lui non si decideva a staccarsi dal foglio. Aveva nelle mani il suo capolavoro. Poi finalmente andammo a cena. Il Tiger era fatto. Non disse nulla per tutta la cena.

Aveva impresso con la grafite poche linee decise, aggressive e allo stesso tempo armoniche. Tutte su un foglio lucido in A4. I n basso a destra aveva annotato la scritta "TIGER" aggiungendo la data e la firma. Il giorno dopo, gli ho chiesto perché lo avesse chiamato così. Non mi diede mai una risposta precisa.

Ma io sapevo che quello era il nome di un carro armato tedesco di cui lui ammirava le linee. Era il Panzerkampfwagen Tiger II. Dai carri armati Panther, Leopard e Jaguar derivano i nomi di altre sue barche importanti di quegli anni straordinari." racconterà il figlio Pier Federco a Antonio Soccol. [3]

Le linee dure, spezzate e diamantate si ritrovano in tutte le imbarcazione della sua prima produzione come il 16,50, il Ghibli, il Cariddi, gli aliscafi messinesi e le motovedette di Baglietto.

Gia in questo periodo iniziale alcune delle sue imbarcazioni cominciano a fare breccia nel rigido sistema diportistico italiano: il Baglietto 16,50, varato nel 1967, è un archetipo nel quale si definiscono le caratteristiche formali del Mediterranean Style e in cui si introducono una serie di innovazioni formali e strutturali che ancora oggi sono la matrice della maggior parte dei prodotti sul mercato. Fa la sua comparsa per la prima volta il flying bridge, cardine del diporto nautico, fondamentale per sfruttare la sovrastruttura.

In questa imbarcazione avviene una vera e propria evoluzione dei canoni distributivi e formali: i motori spostati verso poppa consentono di avere un pozzetto livellato con il Main Deck che si va ad arricchire con una vera e propria cucina. Le cabine trovano spazio nel ponte inferiore, mentre il Flying Bridge diventa una terrazza a cielo aperto con ampio prendisole.

Nonostante questa forte spinta innovatrice, questo periodo si può definire quasi un periodo di transizione nella produzione di Caliari che supererà molto presto dando vita ad una vera e propria svolta stilistica e innovativa nell'industria nautica italiana.

Nel 1968, sempre attento all'innovazione tecnologica, compie un viaggio negli Stati Uniti per studiare i processi di produzione "leggeri" incentrati sull'applicazione dei compensati marini e del fiberglass. La ri-

3 Antonio Soccol e AltoMareBlu in Paolo Caliari e la nascita del "Mediterranean Style"

cerca d'oltreoceano, assieme ad esperienze professionali condotte per la marina militare e ad esperienze assai significative nel quadro della progettazione di imbarcazioni da corsa, costituisce la premessa per la rivoluzione del paradigma formale.

Caliari riconosce da subito la grande potenzialità delle nuove tecnologie nel poter ottenere forme più "libere" rispetto alla costruzione in legno e per iniziare ad entrare nell'ottica della grande produzione di serie che di lì a breve avrebbe costituito la maggiore fonte di richiesta di mercato. I tempi erano cambiati, il mercato si orientava verso un'utenza "popolare" che avrebbe richiesto soluzioni diverse da quelle impiegate fino ad allora nel diporto d'élite e che nascevano da esigenze e budget di spesa molto differenti. Per questo motivo il concetto di nautica da diporto andava ripensato da un nuovo punto di vista ma senza togliere all'utilizzatore finale quella sensazione di esclusività ed agio che è propria di chi vuole andare per mare per diletto senza rinunciare alle comodità domestiche, come se la barca fosse una villa al mare.

Il Tiger, varato nel 1969, diventa quindi il punto di svolta nei processi creativi e produttivi del design nautico e allo stesso tempo riesce a fare da spartiacque tra due diversi modi di pensare l'imbarcazione e tra due epoche storiche anche culturalmente molto differenti.

" …Tiger si è presentato sfacciatamente al pubblico come una garçonnière galleggiante. Proponeva un living arredato in stile minimalista, con una cucina che altro non era che un bar per un drink a due. Soprattutto però il Tiger presentava, al termine della zona interna, la unica cabina equipaggiata per la prima volta con un vero letto matrimoniale, collegata direttamente al bagno (mai prima di allora completato con il bidet).

L'insieme era assortito come una vera suite d'albergo e la cosa fece scandalo perché, in sintonia con i comportamenti post-sessantottini, tale progetto aveva avuto il coraggio di denunciare pubblicamente l'ipocrisia formale correlata all'ambiente dello yachting più conservatore (…) Il motoscafo Tiger, disponeva di una tecnologia di assoluta avanguardia: costruzione in compensato marino, motorizzazione con gruppi poppieri entrofuoribordo, guida solo esterna sul flying bridge e ferramenta in alluminio anodizzato.

Le forme degli accessori, disegnate maniacalmente in ogni dettaglio, presentavano soluzioni che esaltavano sia l'aggressività dell'insieme sia la semplicità formale: le prese d'aria motore, ad esempio, erano costituite da una semplice successione di "buchi neri" che richiamavano alla mente i rombanti scappamenti degli aerei da combattimento tipo "Spitfire", mentre, il corrimano anteriore, per esaltare la semplicità e lo stile realmente minimalista, si tuffava verso il puntale di prua formando un arco convesso che ricordava da vicino il becco di un uccello predatore." [4]

Il Tiger, che è la più "militare" delle barche di Paolo Caliari, paradossalmente ha già superato quella prima esperienza: rappresenta contemporaneamente l'apice e la conclusione di quel percorso incarnando una sintesi geometrica di aggressività ed eleganza, di aerodinamica e performatività.

Il Tiger costituisce il primo approccio ad una nuova modalità progettuale che mette insieme alcune espe-

4 Massimo Musio Sale "Linee d'acqua – Paolo Caliari e la nascita del mediterranean style"

rienze performative basate sull'utilizzo di carene a V profondo, in particolare le carene americane Cigarette conosciute e studiate durante l'esperienza negli Stati Uniti, e ritrovate con l'esperienza di amicizia e collaborazione con Ronny Bonelli, per il quale curò la coperta del Lady Nara e realizzò il RONNY BOY.

Il Ronny Boy è un one off concepito in aderenza perfetta con il carattere del suo proprietario – pilota offshore di successo – ed è considerabile come il prototipo dell'esperienza stilistica del periodo "performativo" di Paolo Caliari, espresso per la prima volta all'XI Salone Nautico di Genova con il motoscafo Iguana, che affiancava il Tiger, il Leopard 15,50 e il Ghibli: *"(…) Ecco il Leopard disegnato da Paolo Caliari per il Cantiere Navale Arno. Questo undicesimo Salone di Genova per Caliari si è trasformato un po' in uno showroom personale. Iguana, Leopard, Ghibli, Tiger: una accanto all'altra queste barche mostravano la linea evolutiva del design di Caliari che si fa – ogni giorno che passa – più asciutto. Ne deriva una fusione armonica, purissima tra linee interne e linee esterne; il design diventa costruzione navale, la progettazione raggiunge un grado di completezza e di funzionalità consapevole che fanno delle barche firmate da Caliari le barche più nuove, più imperative, più moderne del momento".*[5]

L'esperienza con le eccellenti prestazioni in navigazione e l'eleganza e la pulizia formale degli spazi interni del Tiger, uniti alle due esperienze estreme del Ronny Boy e dell'Iguana, vengono sviluppate per la messa a punto di una nuova tipologia di fast commuter destinata ad avere un successo strepitoso in tutto il Mediterraneo e identificabile nel motoscafo C42 realizzato a partire dal 1973.

Il C42 è costruito con la carena del Tiger e la coperta ispirata a quella del Ronny Boy, ulteriormente rarefatta e semplificata.

Le linee del C42 sono il perfetto sunto della padronanza stilistica di Paolo Caliari: *"(…) sarò partigiano ma nessuno dei moltissimi imitatori e "seguaci" di Caliari ha raggiunto la sua pulizia e raffinatezza: le sue barche, se hai l'occhio, le distingui proprio per questo: semplicemente non ci sono punti disarmonici. Provate a trovare un attacco "tirato" sul Tecnomarine C 42 o sul Tiger, se ci riuscite."* [6]

Negli ultimi anni della sua carriera Paolo Caliari aveva spostato la sua attività sul territorio americano e precisamente a Miami in Florida, maturando una grande esperienza sul mercato locale per il quale ha continuato fino al 2005 a concepire yacht e mega yacht curandone il design sia interno che esterno, l'estetica ma soprattutto la funzionalità, senza mai tradire i punti fermi di tutta sua la produzione.

Paolo Caliari durante tutta la sua carriera ha ricevuto diversi riconoscimenti, il primo dei quali è stato la Medaglia d'Oro della Tredicesima Triennale di Milano del 1964, all'Esposizione Internazionale delle Arti Decorative Industriali Moderne e dell'Architettura Moderna. Durante il periodo "americano" , compreso tra il 1998 al 2005, è stato insignito di una laurea ad honorem per l'istituzione della branch studies in Yacht Design per il Fort Lauderdale Art Institute.

In un costante equilibrio tra la sua formazione industriale e la propensione per l'alto artigianato e per la cura quasi maniacale del dettaglio, senza mai perdere interesse per le nuove tecnologie e le nuove possibilità per l'innovazione, l'attività di Caliari si è concretizzata nella realizzazione di imbarcazioni dai 10 ai 100 metri, misurandosi con le diverse fasi storiche della cultura, della società e del design, ed

5 Ada Fenati, "Caliari New Look" in Uomo Mare, suppl n° 17, Vogue, 1972
6 Antonio Soccol in Altomareblu, "Architettura del Mare La progettazione nella nautica da diporto in Italia"

evolvendosi durante una carriera lunga 50 anni.

“Per comprendere il suo effettivo ruolo (al di là dell’atteggiamento riservato e schivo nei confronti delle mode e delle tendenze di superficie, che ne ha distinto il carattere e il modo di confrontarsi con il suo “milieu”), sarebbe sufficiente entrare del suo archivio di disegni, fotografie e schizzi –questi bellissim,i al punto da essere stato soprannominato “La Matita”- che costituiscono un autentico patrimonio di saperi e conoscenze, di virtuosismi e perizia tecnica e allo stesso tempo una radiografia di un’epoca, quella eroica della nautica, passata per sempre.” [7]

Il suo processo creativo fatto di attenzione alla funzionalità, all’estetica come conseguenza ovvia di un buon progetto è probabilmente il punto a cui oggi dobbiamo ritornare ed è il motivo per cui oggi più che mai è importante riconsiderare il lavoro di grandi professionisti come Paolo Caliari, spesso immagini di una modernità decisamente più attuale di progetti contemporanei.

Questo il compito che Ytem, ancora una volta si propone di svolgere: riportare alla memoria i fasti di un epoca e di grandi personaggi della nautica italiana, non solo per celebrarli ma per trasformarli in strumenti utili ai professionisti di domani.

PROFILI

Maria Benedetta Spadolini è Professore Ordinario di Disegno Industriale presso il Dipartimento di Scienze per l'Architettura dell'Università degli Studi di Genova. Dal 1987 conduce e sviluppa ricerche sulle problematiche progettuali per l'utenza debole attraverso l'individuazione e la rispondenza ai requisiti prestazionali e l'utilizzo di tecnologie integrate. Coordina ricerche su temi inerenti le strutture sanitarie, i prodotti per i settori della sanità, la fruizione die Beni Culturali, il Sistema Design Italia, il design per la valorizzazione delle risorse locali e nell'area mediterranea.

Massimo Musio-Sale, Architetto. Dal 2005 è professore associato al DSA dell'Università degli Studi di Genova.
È coordinatore del Corso di Laurea Magistrale inter-ateneo in Design Navale e Nautico (UniGE-PoliMI).
È coordinatore del Corso di Dottorato in Design per la Nautica e il Prodotto Sostenibile.
È membro dell'Osservatorio per la qualità della formazione dell'Università degli Studi di Genova.
È coordinatore del gruppo di lavoro U-810505 presso UNI per il Trattamento a fine vita delle unità da diporto, naviglio minore e attrezzature.
È visiting professor per i seguenti Atenei: Florida International University (FIU); Institut Superieur de Design (ISD) Valenciennes; Warwick Manufactoring Group (WMG), University of Warwick; Maltepe University, Istanbul.
È stato ricercatore per l'Università degli Studi di Cassino dal 1990 al 2000 e per il Politecnico di Milano dal 2000 al 2005.
Dal 1980 al 2005 ha collaborato con Studio Garroni Associati. Ha realizzato progetti per ILVER e Italmarine, Maxi Yacht International (F) , Coronet Boats (DK), Chantiers JEANNEAU (F), Pearl Yacht Line (F), Cantieri Valdettaro, Mitsubishi Heavy Industries (J), NYK (Nippon Yusen Kaisha) (J), Crystal Cruise Line (USA), Nihon Sekkei (J), Kvaerner Masa Yards (SF), Carnevali Yachts e altri cantieri e aziende.
È stato titolare di MAX DESIGN fino al 2008. È iscritto all'Ordine degli Architetti di Genova e Provincia.

Pier Federico Caliari (Torino, 1964) è architetto. Il suo profilo professionale si articola attorno a tre principali linee di ricerca e produzione: il design, la progettazione museale e l'insegnamento universitario nell'area dell'architettura degli interni e dell'allestimento. Come designer ha lavorato per un decennio, con diverse aziende del furniture design (Ycami, Bernini, Miù, Eco&Co.) prima come progettista e poi come art director. Nel 1993 vince il concorso Young & Design con la poltroncina Dehly progettata per Ycami. Figlio d'arte, ha vissuto da sempre nel mondo della nautica. Ha collaborato con lo studio del padre, Paolo Caliari negli anni '90 e in tempi più recenti si è riavvicinato alla progettazione e produzione di imbarcazioni realizzando in India due modelli sperimentali in legno con la tecnica del cold molding, per un progetto ministeriale di supporto della ricerca made in Italy (in collaborazione con UCINA).
La sua prima esperienza nel settore della progettazione museale è del 2001, quando realizza per Bernini, il sistema ostensivo della Dame du Vatican, presso i Musei Vaticani.
Nel 2012 è stato premiato da ICOM Italia per il miglior allestimento museale italiano del 2011 realizzato per il MUST di Vimercate.
Nel 2013 ha realizzato per i Musei Vaticani il nuovo allestimento del Museo Profano, che si aggiunge al restyling del Museo Gregoriano Egizio del 2010. Per il Politecnico di Milano è responsabile scientifico del progetto di ristrutturazione e nuova configurazione del Salone Nautico Internazionale di Genova.
E' ricercatore universitario presso il Dipartimento DAStU del Politecnico di Milano.
E' autore di diverse pubblicazioni; tra le altre:
- Lemma "Museografia", in L'architettura. Architettura Progettazione Restauro Tecnologia Urbanistica, sezione Progettazione architettonica, direttori scientifici G. Carbonara, G. Strappa, UTET Professionale, Torino 2012
- Tractatus Logico Sintattico. La forma trasparente di Villa Adriana. Quasar, Roma 2012.

Roberto Franzoni nasce a Milano il 1 marzo del '47, in una giornata di sole, sotto il segno dei pesci, d'acqua, un destino segnato.
Lavora dal 1972 nel mondo nautico: essendosi occupato di charter, con due società di noleggio di barche a vela; di editoria, avendo posseduto e gestito La Libreria del Mare a Milano, avendo scritto svariate guide per terra e per mare, libri sulla cantieristica e avendo diretto tre riviste di nautica, Uomo Mare, Barche e Yachts Italia; di porti, avendo costruito la marina di Emerald Cove ad Antigua; di marketing come direttore marketing strategico e comunicazione presso il Cantiere Sanlorenzo, di fiere, occupandosi della promozione del Salone di Genova, del Seatec e di Yare.
Ha scritto libri di mare e guide per Mondadori, Touring Club, De Agostini, Yachting Library, Electa.
Ha scritto in varie maniere nel corso degli anni per Boat International, Caravan & Camper, Casa Vogue, Domus, Dove, Elle, Elle International, Espansione, Forza 7, Gente Viaggi, Invictus, Mare 2000, Nautica, Il Mondo, Modo, Moto HP, Panorama, Superyacht, Unique, Uomo Vogue, Vela & Motore, Vogue, Volare, Weekend, Yachting Quarterly, Yacht Premiere, Yachts France.
Parla e scrive correntemente inglese, francese e spagnolo.
Ha un log di navigazione di 600.000 miglia accumulate in Mediterraneo, Atlantico, Pacifico, ma solo a bordo di barche a vela.
Ha un brevetto di pilota commerciale illimitato, strumentale, plurimotori, attualmente non attivo, ma ha pilotato solo per passione.
Vive a Viareggio, in automobile e in aereo.
Ha una figlia, Angelica, del 1999. Meglio tardi che mai.

LA COLLEZIONE

PROFILO DI DIECI "STORIE" DEL DESIGN NAUTICO ITALIANO

MAGNIFICA 38

SINTESI 47

CRONOS 83

LEOPARD SPORT

ADLER

AKHIR

GENESI 43

MAFFY BLUE

TECHNEMA 82

AZ 40

1979: ANNO DEL VARO

Il 1979 è segnato dall'elezione a carica di Primo ministro di Margaret Thatcher e Maria de Lourdes Pintasilgo rispettivamente del Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord e del Portogallo. Sono le prime donne in Europa a guidare un governo. Gli anni '70 sono il decennio della nascita dei moderni computer con l'arrivo sul mercato del Commodore PET. Sono anche gli anni dello sviluppo dell'industria audiovisiva e proprio nel 1979 la Sony inventa e lancia sul mercato il primo walkman. Esce l'album "The Wall" dei Pink Floyd che afferma il genere rock. In Italia nascono le prime reti televisive locali e private e le trasmissioni iniziano ad essere trasmesse a colori e nel 1979 nasce il terzo canale italiano Rai 3. Dal fronte americano arrivano i giovani cineasti della Nuova Hollywood con film del calibro di "Lo squalo", "La febbre del sabato sera" e "Guerre Stellari". L'America è sempre più vicina e sempre più fonte di ispirazione per l'Europa e anche nel mondo della nautica l'influenza americana ne fa eco.

LA STORIA DEL CANTIERE E IL DESIGNER

Itama è un nome che ha fatto la storia nel mondo degli open italiani.

"Il mio modello? Sono i giapponesi, che, attingendo da idee differenti, traendo spunto dai progetti migliori e infine sinterizzando concetti e caratteristiche ispirate da fonti diverse, arrivano a costruire prodotti perfetti…"(Mario Amati)

Questa è la filosofia di Mario Amati, fondatore e progettista dei Cantieri Navali di Roma che nel 1969 realizza un'idea che accarezza da anni: dare vita a dei motoryacht di nuova generazione, straordinariamente agili e potenti, caratterizzati da uno stile senza tempo. Il brand scelto nasce in modo semplice quanto suggestivo: prendere il nome del progettista "Amati" e specchiarlo per dar vita a "Itama" . La grande esperienza ingegneristica di Amati e lo stile delle imbarcazioni, unico del suo genere, rafforzano e capitalizzano un'identità forte. I motoryacht Itama diventano da subito dei veri e propri oggetti di culto. L'eleganza delle linee e la grande e dimostrata affidabilità delle tecnologie presenti a bordo conquistano anche molte personalità del jet set internazionale.

Amati e le sue imbarcazioni belle, prestigiose e confortevoli ricoprono un ruolo di primo piano sulla scena nautica italiana e negli ultimi 40 anni sono innumerevoli i prodotti commercializzati sotto il nome Itama.

GENEALOGIA

"Era il 1953. L'idea di costruire barche mi è venuta una sera al termine di una di quelle discussioni che si fanno tra amici. Avevamo tutti il desiderio di una barca e avevamo tutti pochi soldi da spendere. Per risparmiare decidemmo di progettare insieme quattro barche uguali. Il risultato ci piacque e poi decisi di continuare da solo..." (Mario Amati)
Nasce così l'avventura nautica di Mario Amati: da una passione a una delle più belle ed apprezzate realtà nautiche italiane. Dopo qualche anno dalla

MAGNIFICA 38

Itama Cantieri Navali Roma
Studio tecnico

'79

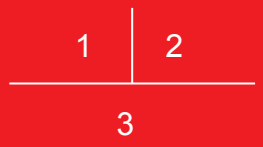
ELEGANTE
VELOCE
SICURA
MAGNIFICA
itama 38

nascita del cantiere la prima imbarcazione a vedere la luce, nel 1979, è l'Itama 38. Questo open, che coniuga la funzionalità, la semplicità e le grandi performance, risulta essere fortemente ispirato alle barche americane come il Magnum 38.
Il progettista Amati utilizza queste parole per definirlo:
"… progettato da chi ama il mare per chi ama il mare." (Mario Amati)
Il progetto racchiude il fulcro dei futuri motoryacht e segna definitivamente la nuova strategia che vuole intraprendere Amati. La "Magnifica 38" è il primo e chiaro esempio di come Amati dà vita alla produzione di un gamma più selezionata e in grado di rispondere ad una clientela sempre più esigente e competente. Il successo è immediato e la strada è tracciata: realizzare oltre al 38 anche il 45 e il 54.
Oggi il brand Itama è stato acquisito dal gruppo Ferretti che continua a migliorare e a espandere la gamma fino ad arrivare a l'ammiraglia Itama 75. Dopo oltre trenta anni, lo stile e la filosofia originali dettati dalla capostipite Itama 38 sono ancora presenti negli open yacht dalla inconfondibile e caratteristica livrea bianca e blu.

TECNOLOGIA COSTRUTTIVA
Lo scafo dell'Itama 38 è completamente realizzato in vetroresina da una cooperativa di operai specializzati che seguono scrupolosamente le specifiche dettate da Amati. La carena, super rinforzata con sovradimensionamento degli spessori, è in grado di garantire una solidità e una qualità unica nel suo genere. Inoltre il suo disegno a V profondo consente di godere a pieno e in sicurezza le alte prestazioni fornite dai potenti motori installati a bordo. Mario Amati descrive così l'elevata qualità costruttiva e le grandi doti di tenuta di mare delle sue imbarcazioni:

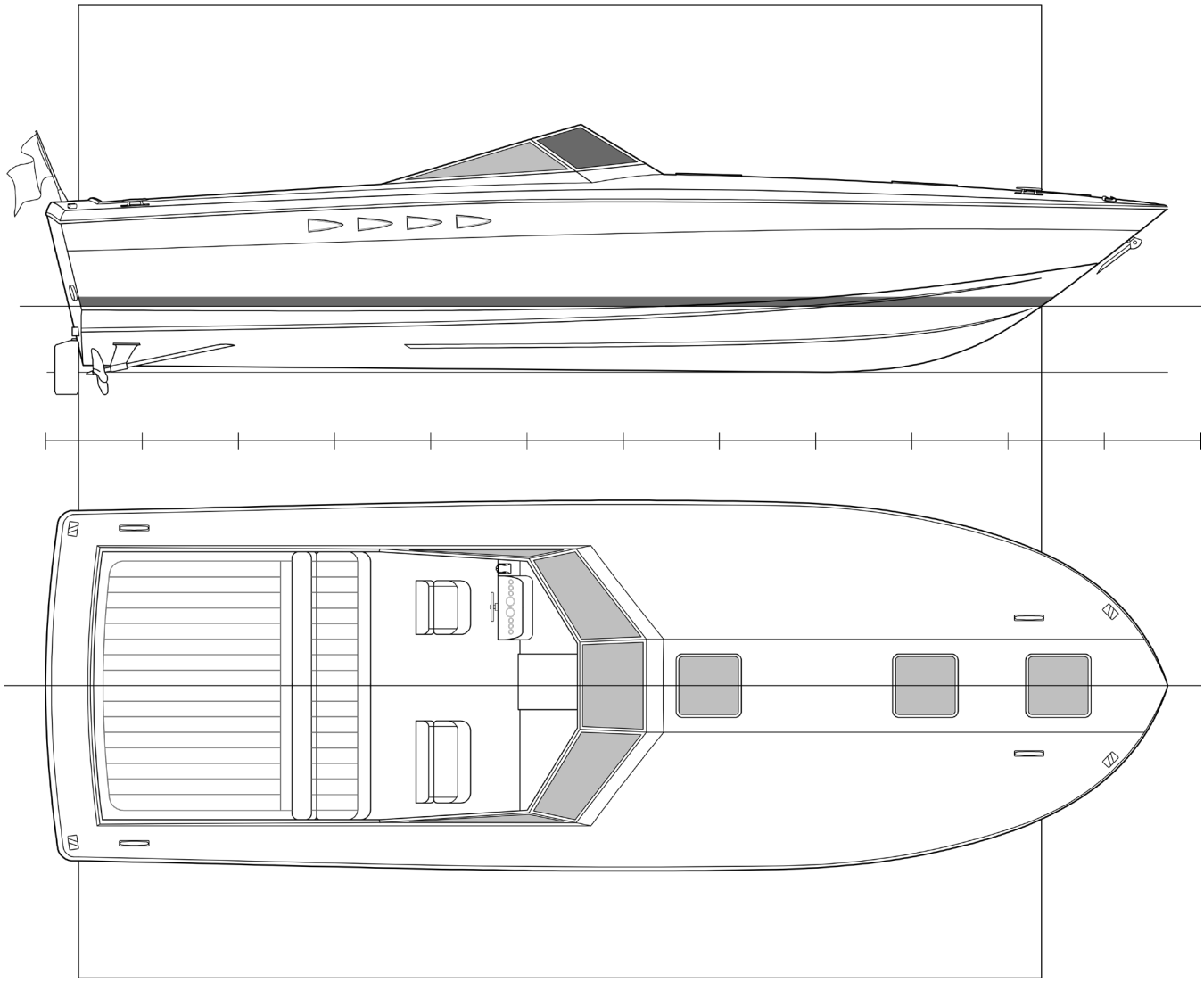
"…in questo campo non ammettiamo approssimazioni (…) le nostre barche sono passate più volte sugli scogli rimanendo illese! Preferiamo applicare qualche cavallo di potenza in più, ma anche poter garantire con tranquillità al cliente la tenuta in mare della barca, specialmente quando le condizioni di meteo costringono le altre barche a restare in porto…" (Mario Amati)

STILE
"...Una precisa impronta stilistica. Gli Itama non cambiano ogni anno per seguire le mode. Io faccio barche per chi sta bene al mondo e ci vuole restare ancora meglio ... perché la barca è un simbolo di felicità." (Mario Amati)
Con questo concetto Mario Amati riassume l'Itama-style.
L'open italiano che ha fatto storia nel mondo, per il piacere che crea nell'andar per mare, si contraddistingue da uno scafo classico a guida esterna, carena performante d'impronta americana e potenti motorizzazioni.
Il pozzetto è difeso dal distintivo e ampio parabrezza a spigolo suddiviso in tre parti. La zona poppiera è destinata al grande prendisole che si estende per tutta la larghezza. Gli interni si distinguono per le scelte cromatiche e per la loro finitura laccata.



Pag.48
1. La flotta Itama
2. Magnifica 38 vista dall'alto in navigazione
3. Profilo

4. Pubblicità dell'epoca
5. Mario Amati
6. Dinette
7. Magnifica 38 in rada vista da prua



Anno di progettazione	1979
Cantiere	Itama
Designer	Mario Amati
Tipologia/armamento velico	Open
Lunghezza fuori tutto	11,68 m
Lunghezza al galleggiamento	10,15 m
Baglio massimo	3,75 m
Dislocamento	7,8 t
Motori (2)	Isotta Fraschini 400
Velocità Massima (dichiarata)	38 nodi

A distanza di quaranta anni la linea inconfondibile degli Itama resta fedele a se stessa. Lo stile intramontabile, che contraddistingue le imbarcazioni di Amati, in coperta come negli interni è in grado di farsi apprezzare oltre il tempo e le mode. Ancora oggi si possono ammirare nelle marine i numerosi discendenti della “Magnifica 38” dal deciso temperamento sportivo e nella più classica livrea del cantiere.

SPECIFICHE TECNICHE

L’imbarcazione poteva essere dotata di quattro diversi tipi di motorizzazione. La configurazione principale era composta da due motori Isotta Fraschini in grado di erogare una potenza complessiva di 786cv, che potevano far navigare la “Magnifica 38” ad una velocità di crociera di 33 nodi e portarla ad una velocità massima di 39 nodi. In alternativa si potevano montare a bordo, sempre Isotta Fraschini, due motori da 450cv cadauno in grado di spingere l’imbarcazione ad un velocità massima di 45 nodi e di navigare a 37 nodi di crociera. Un’altra possibile soluzione, questa volta di provenienza americana, consisteva nell’installare due General Motors da 435 cv cadauno in grado di far raggiungere i 46 nodi e di mantenere una velocità di crociera di 40 nodi. Era disponibile inoltre una variante depotenziata dei General Motors che venivano portati a 280 cv cadauno e con prestazioni leggermente inferiori. seccata e un fiocco avvolgibile notevolmente sovrapposta alla randa. Le manovre sono state modificate per essere interamente gestibili dal pozzetto. Per quanto riguarda la propulsione, monta ancora i due motori GM (General Motors) originali da 180 cavalli l’uno, che permettono di viaggiare ad una velocità di crociera di 10-11 nodi.

Bibliografia

Cantieri Itama
www.itama-yacht.com
www.euroyachtspa.it
www.marinadiroma.com
Mensile Nautica – 1979/1980

Fonti immagini

www.marinadiroma.com
Mensile Nautica – 1979/1980

a cura di Paolo Nazzaro

TSTEF

TISTEF

ARIPAO

1979: ANNO DEL VARO

Per l'Italia il 1979 sembra essere un anno difficile: il paese si trova nel mezzo di una forte crisi politica dovuta a una quasi totale assenza di potere ai vertici. Dal punto di vista economico è un anno contradditorio ed instabile: se da una parte l'inflazione continua ad aumentare arrivando a toccare il 24%, la grande quantità di denaro circolante fa sì che la borsa sia sempre in crescita.

Dopo gli anni della contestazione, il '79 è sorprendentemente caratterizzato da una sensibile distensione a livello sociale. Ad agosto la stampa estera osserva con sconcerto come tutti gli italiani siano al mare nonostante lo stato di crisi. I giovani sono stufi di lottare, vogliono ballare e divertirsi: nelle sale sono appena usciti "Le freak" degli Chic, "I will survive" di Gloria Gaynor e "Born to be alive" di Patrick Hernandez, ancora oggi riferimenti assoluti della dance-music della fine anni '70. A luglio vengono messi in commercio i primi Walkman della SONY con lo slogan *"la musica a spasso"*, che rivoluzioneranno il modo di ascoltare la musica.

LA STORIA DEL CANTIERE E IL DESIGNER

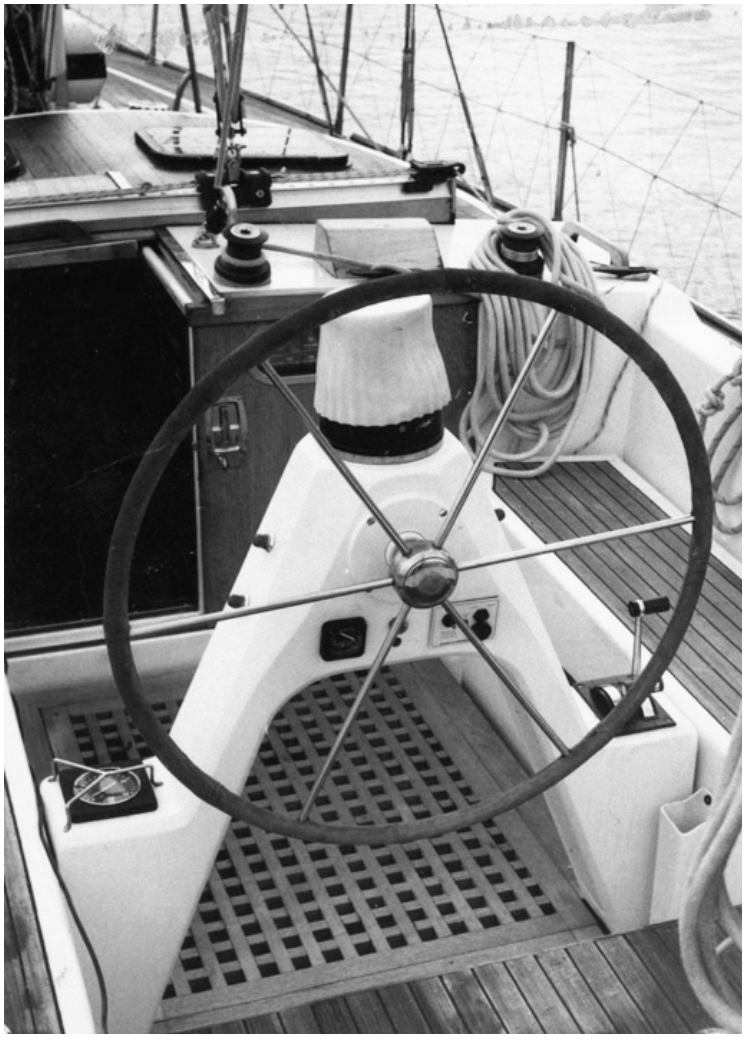
Il Cantiere Navale Franchini viene fondato nel 1947, in un vecchio hangar militare in disuso nel porto di Riccione, da Michele Franchini (detto Guido). La sua abilità come maestro d'ascia lo rende ben presto molto apprezzato nell'ambiente nautico e già all'inizio degli anni Sessanta, il cantiere comincia a costruire le prime imbarcazioni da diporto a vela e a motore.

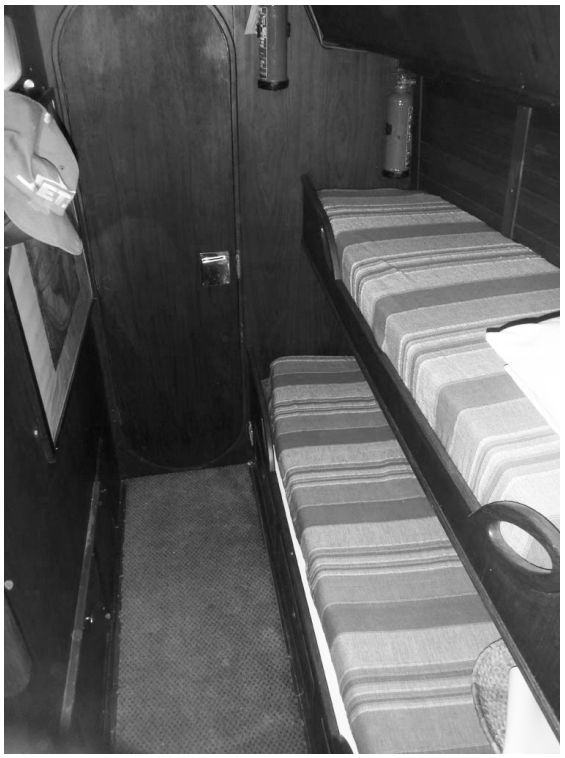
Nel 1970 inizia la proficua collaborazione con Norberto Ferretti: insieme realizzano diverse imbarcazioni di successo fino al 1973, quando inizia a venir meno l'intesa tra Ferretti, orientato al marketing, e Franchini, concentrato sulla qualità costruttiva, arrivando a un'inevitabile separazione. È in questi anni che il figlio, Massimo Franchini, inizia ad affiancare il padre in cantiere; nel 1975, poco più che ventenne e laureando in Architettura, progetta il Modulo 37, imbarcazione che riscuote un notevole successo. Nel 1979 Massimo assume definitivamente il timone dell'azienda e fonda il marchio Franchini Yachts; per mano sua il cantiere affronta il passaggio dal legno alla vetroresina, che si va affermando in quegli anni.

Negli anni Novanta Franchini sceglie di affidarsi a progettisti esterni per la progettazione degli scafi, sviluppando il Franchini 45 con il triestino Roberto Starkel e la linea Custom con Doug Peterson. Attualmente Massimo Franchini gestisce due società che si occupano una di progettazione e l'altra di servizi.

GENEALOGIA

Il Modulo 37, primo progetto di Massimo Franchini, è la barca capostipite di una nuova generazione di motorsailer. Il suo nome, citando lo stesso Franchini, vuole indicare come la barca rappresenti *un "elemento base" o, come si dice fra designer, una "concept-boat".* La barca è *eccezionale nella sua normalità, con il massimo di volumetria abitabile per una barca di 11 metri, con uno scafo in grado di governare sia a motore che a vela in condizioni difficili (…), una barca con un comportamento logico, nel senso di*



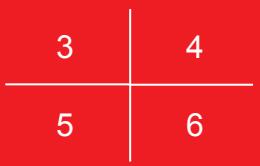


equilibrato e prevedibile, una barca assolutamente "giusta".
Il precursore più stretto del Sintesi è il Serena 57, un motorsailer che il neolaureato Massimo progetta in collaborazione con l'ingegner Roberti per un architetto romano, il quale stimola molto il giovane progettista con le richieste di un "*armatore-che-sa-ciò-che-vuole*". Il risultato è una barca molto moderna per l'epoca, con un pozzetto centrale rialzato che non interferisce con la disposizione degli interni e la tuga arrotondata le cui forme curve sono un forte elemento d'innovazione e la cui realizzazione, ancora in compensato marino, è sia una sfida progettuale per il figlio che una sfida costruttiva per il padre.
Il Sintesi 47, come il nome stesso sta a simboleggiare, esprime al meglio quel giusto equilibrio di cui Franchini è alla ricerca. La barca, che riprende le stesse forme del Serena, è progettata per essere costruita direttamente in vetroresina.

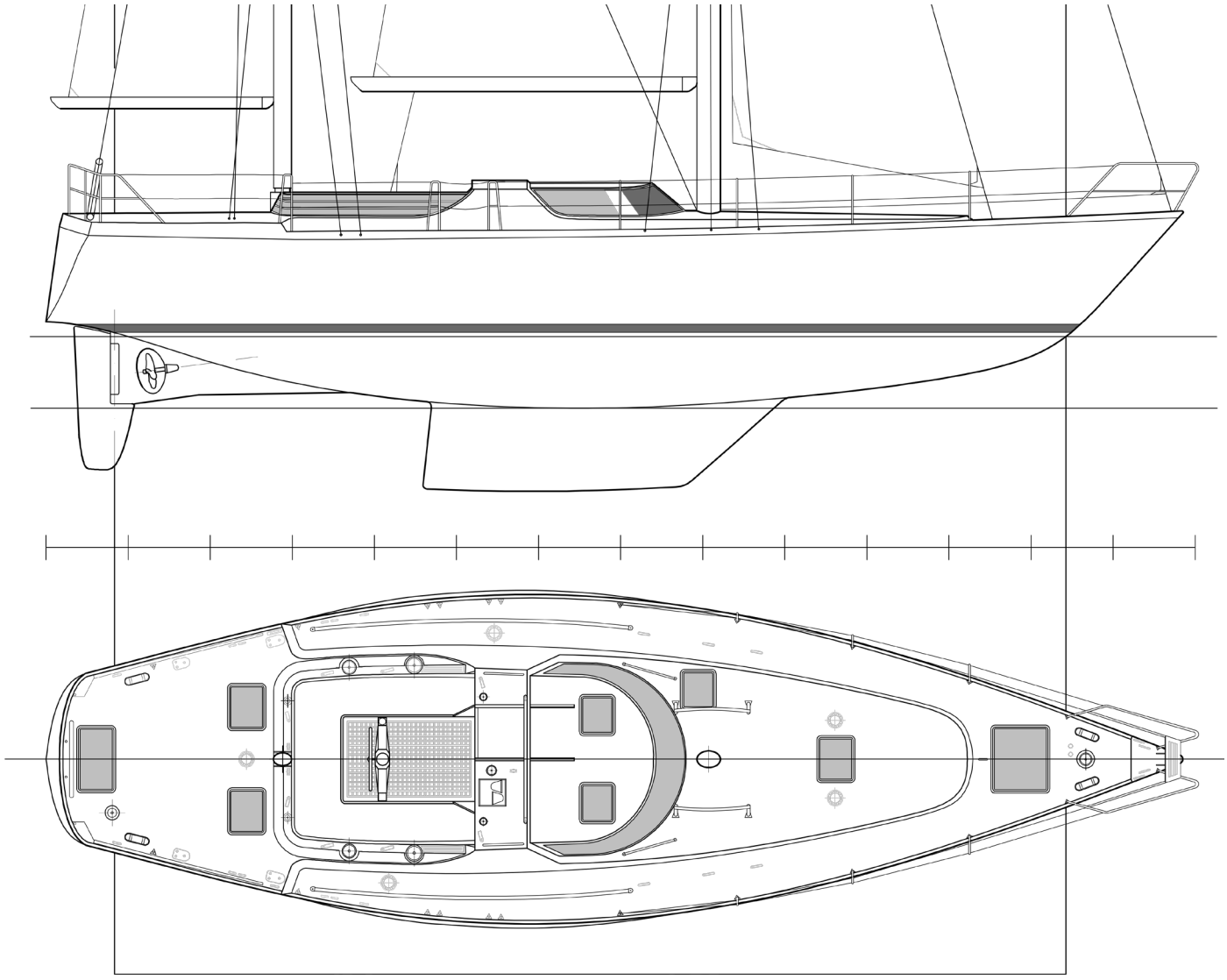
TECNOLOGIA COSTRUTTIVA
Con il Sintesi 47 inizia realmente la produzione in vetroresina del cantiere. Il passaggio è graduale e controllato: per volere di Franchini padre, come tradizione, vengono prima costruiti alcuni prototipi con la tuga ancora in compensato marino. I prototipi permettono di verificare la bontà delle diverse soluzioni adottate prima di immettere la barca sul mercato, garantendo una qualità progettuale che si somma alla sapiente cura artigianale per i dettagli,da sempre caratteristica della produzione del cantiere.
Tra padre e figlio la collaborazione è stretta e proficua: la sapiente e collaudata abilità costruttiva del padre viene messa a frutto per realizzare le innovative soluzioni progettuali introdotte dal figlio.

STILE
La distribuzione degli interni è il risultato della forte volontà di Franchini di avere percorsi lineari e liberi che colleghino la barca da prua a poppa. Le scale scendono sottocoperta asimmetriche, i gradini sono solo quattro per graduare il passaggio fra interno ed esterno e i livelli interni variano in base alle funzioni. A dritta un'ampia dinette a U può accogliere comodamente tutti gli ospiti oltre ed essere usufruibile in navigazione per dormire, mentre a sinistra è situata la timoneria interna. Scendendo le scale, il percorso verso l'ampia cabina armatoriale di prua è dritto e senza ostacoli; la cabina con il letto matrimoniale centrale rappresenta una soluzione più commerciale rispetto ai tradizionali letti separati a murata, all'epoca considerati più marini ma oggi adottati da tutte le barche da crociera del mondo.
Il motore è posto sotto le scale in corrispondenza del pozzetto centrale. L'accesso alla cabina di poppa (con due letti contrapposti per sfruttare al meglio la superficie calpestabile centrale) è possibile sia passando sulla destra attraverso la cucina in linea che a sinistra attraverso la terza cabina con i letti sovrapposti e il bagno comune.
Gli esterni sono caratterizzati da un ampio prendisole a poppa (una novità assoluta sulle barche a vela) e da un pozzetto centrale incassato nella tuga rialzata che verso prua presenta una finestratura tonda e continua: gli spigoli

Pag.56
1. Il varo del primo protoripo
2. Il Sintesi 47 all'ormeggio



3. La barca in navigazione
4. Il pozzetto centrale rialzato
5. L'ampia dinette a U
6. La cabina con i letti a castello



Anno di progettazione	1979
Cantiere	Franchini Yachts
Design	Massimo Franchini
Tipologia/Tipo di armo	Motorsailer/Ketch
Lunghezza fuori tutto	13,85 m
Lunghezza al galleggiamento	11,68 m
Baglio massimo	4,10 m
Dislocamento	14 t
Motori (2)	FIAT AIFO 135 Hp
Superficie Velica	110 mq

che hanno caratterizzato le barche fino a quegli anni sono sparite, la tuga risulta molto leggera, quasi impercettibile.

SPECIFICHE TECNICHE

Il Sintesi 47 appartiene alla tipologia dei motorsailer; benché questo nome evochi da sempre l'immagine di un ibrido tra vela e motore, Massimo Franchini, come lui stesso sostiene, ha s*empre lavorato per dare piena dignità a questa categoria di imbarcazioni che altro non è che la sintesi fra gli innumerevoli modi di navigare per chi considera la barca più come un mezzo che come un fine*. Il Sintesi 47 è una barca equilibrata e "sotto controllo": armata a ketch e ben invelata per la categoria, offre una buona prestazione sia a vela che a motore. La carena progettata secondo i canoni del regolamento IOR presenta un dislocamento volutamente un po' più alto, per tenere conto di eventuali supplementi di carico non preventivabili su una barca da crociera e renderli meno influenti sulle prestazioni e sulla conduzione della barca.

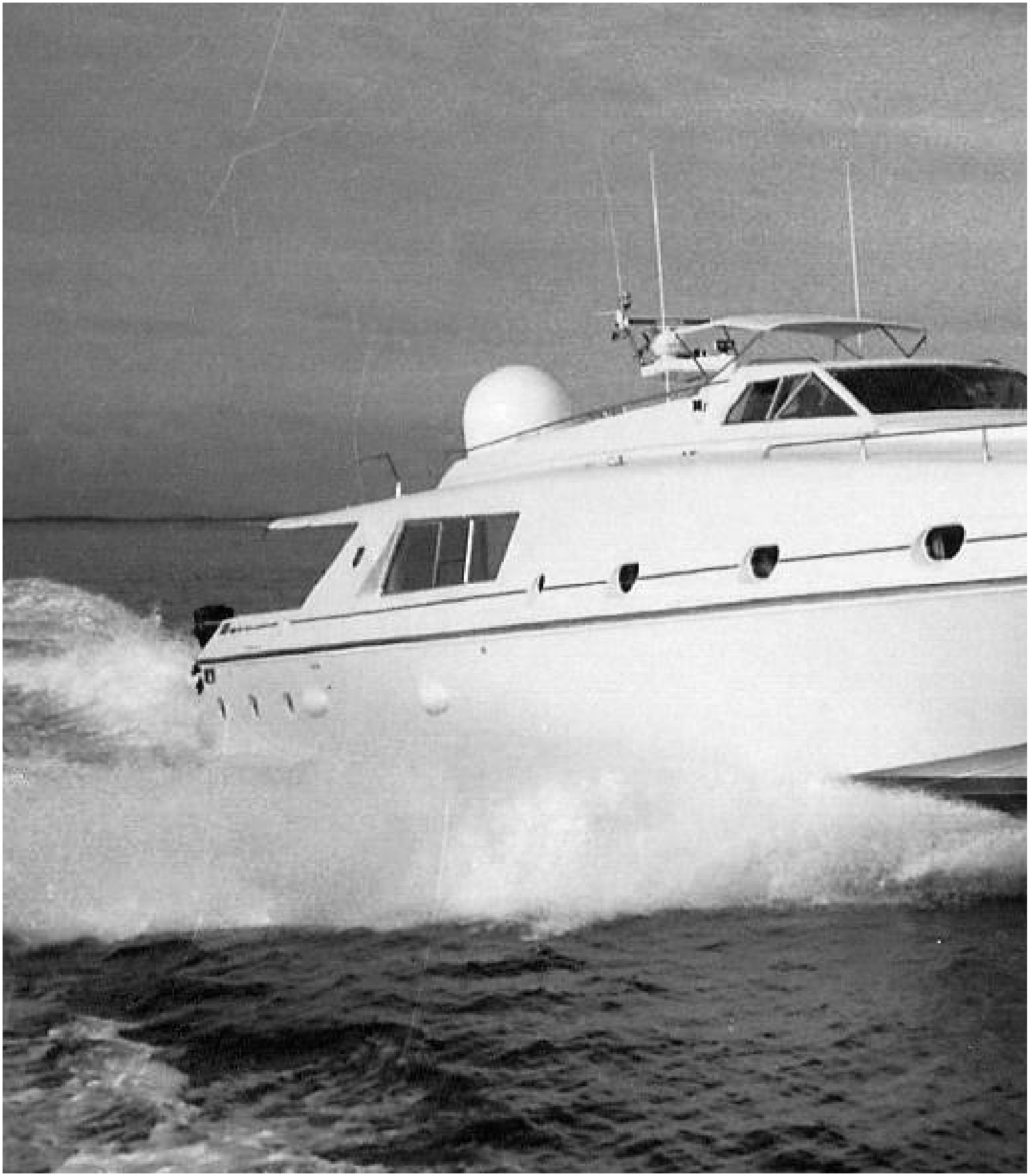
Bibliografia

Nautica, ottobre1979
www.massimofranchini.com
cronologia.leonardo.it/storia/a1979.htm

Fonti immagini

Si ringrazia Massimo Franchini per la cortese disponibilità.
www.navigare.it

a cura di Francesca Pagan



SW-E 510

1985: L'ANNO DEL VARO

Il Cronos 83 viene varato e presentato alla stampa nel 1985; durante un periodo di rinascita, nel quale i contorni cupi degli anni di piombo divengono sempre più sfumati per lasciare spazio ad un ottimismo che si riverbera nella vita sociale, politica, e non ultimo economica del paese, con un'inversione di tendenza rispetto al decennio precedente: in quest'epoca, per una serie di iniziative governative, avviene la ripresa della crescita produttiva nazionale e la progressiva riduzione dell'inflazione, si assiste così all'inizio di una delle fasi espansive più lunghe dell'economia italiana, una sorta di secondo miracolo economico.

Nel mondo, i segni del progresso informatico sono evidenti nella realizzazione della prima versione di Windows, sistema operativo rivoluzionario dall'interfaccia semplificata, sviluppato nella logica di una diffusione globale del personal computer.

Nuovi fenomeni di costume si avvicendano in una società profondamente rinnovata e trasformata rispetto al passato. Il nuovo dinamismo si trasmette, talvolta con eccessi, in tutte le espressioni della vita quotidiana, dall'abbigliamento, all'arredamento; non ultimo, nel settore automobilistico la tecnologia del turbocompressore e l'applicazione dell'elettronica alla meccanica, effetto sperimentale delle competizioni della Formula1, favorisce la diffusione dei piccoli motori sovralimentati; la loro prima utilizzazione nelle vetture utilitarie, rappresentò l'applicazione dell'esasperazione velocistica alla produzione di serie.

LA STORIA DEL CANTIERE E IL DESIGNER

Il cantiere Alfamarine di Fiumicino (Roma), fu fondato nel 1975 da Marcello Fazioli, imprenditore proveniente dal settore dell'arredamento. Il cantiere iniziò la sua attività con la costruzione di imbarcazioni che riscossero un immediato consenso commerciale: fu il Bronte 40, modello dalle spiccate doti prestazionali, che definì la nascita della collaborazione tra il cantiere ed il progettista Franco Harrauer, maturata poi nella realizzazione di numerosi altri esemplari- flying bridge e open- tra i quali l'Alfamarine 60.

In particolare il connubio tra l'architetto ed il cantiere, condusse alla ideazione del Cronos 83, nel quale la sperimentazione formale, estetica, tecnica e funzionale trovò sintesi in soluzioni avveniristiche, per le quali l'idrodinamica si fonde con elementi d'ispirazione aeronautica, espresse con efficacia in un prodotto inedito, esemplare di particolare originalità.

GENEALOGIA

Il progetto concepito nel 1984, è impostato su logiche completamente innovative, soprattutto nello sviluppo concettuale del rapporto tra sovrastruttura e scafo, nasce pertanto come un inedito: non è preceduto quindi da modelli affini, se non per le geometrie dello scafo -con i caratteristici avviamenti delle carena Delta- già sperimentate da Renato Sonny Levi nei decenni precedenti sulle performanti imbarcazioni protagoniste nelle più importanti competizioni sportive.

Fu costruito in un numero di 6 esemplari fino al 1987; nello stesso **anno il**

CRONOS 83

Alfamarine
Franco Harrauer

'85

progetto fu premiato con La chiglia d'oro di Viareggio. Le forme innovative e vincenti di questo modello ispirarono la nascita di un Supercronos, pressoché immutato nella sovrastruttura rispetto alla versione originaria, ma dalle prestazioni velocistiche estreme (60 nodi), in virtù di una tripla motorizzazione MTU accoppiata a sistemi di trasmissione di tipo Arneson, con eliche di superficie; tale progetto, però, non si evolse dallo stato di concept. Tuttavia, dalla stessa carena del Cronos nacque l'Alfa 90, un elegante motoryacht la cui configurazione, nelle sovrastrutture, si atteneva però a canoni decisamente più tradizionali.

TECNOLOGIA COSTRUTTIVA

L'impianto costruttivo dell'imbarcazione prevedeva la tecnologia della vetroresina, su appositi stampi, rispettivamente per lo scafo e per la coperta. Le due parti, giuntate in corrispondenza della cinta, costituivano un unico elemento di continuità superficiale. Tale linearità permetteva, dal punto di vista strutturale, l'introduzione di strutture anulari per i rinforzi trasversali: le costole infatti non si fermavano alla quota del baglio ma proseguivano sulla sovrastruttura costituendo dei veri e propri anelli, del tutto simili a quelli delle strutture aeronautiche. L'impianto strutturale si completava quindi con i rinforzi longitudinali: paramezzali, correnti del fianco ed anguille per il ponte di coperta, coincidente con la sovrastruttura a tutto baglio. In questa imbarcazione l'associazione dei canoni propriamente nautici agli inserimenti di carattere aeronautico è espressione dell'alto contenuto sperimentale di un processo progettuale che non vuole limitarsi all'applicazione di termini assimilati dal repertorio tradizionalista.

STILE

L'impostazione progettuale del Cronos 83 propone dei concetti innovativi per il mondo della nautica coeva, improntati alle forme aerodinamiche ed alla modulazione architettonica degli spazi abitabili: il progetto riscrive i correnti rapporti formali e funzionali -oramai consolidati- tra scafo e sovrastruttura, e le rispettive aree fruibili del ponte e del sottocoperta. La tradizionale organizzazione gerarchizzata, è soppiantata, in questo caso, da un nuovo ordine compositivo che trova riscontro nella continuità volumetrica ed in una nitida uniformità superficiale. La forma non è più effetto di addizione di volumi eterogenei e multiformi, derivata dalla suddivisione per parti; quanto, piuttosto la sintesi di una fusione, in cui le differenti aree abitative, tecniche e funzionali si sviluppano all'interno di un unico corpo geometricamente unificato e continuo, in cui la distinzione tra le due parti -scafo e coperta, conglobate in un monovolume affusolato- è costituita dalla linea della cinta, ridotta alla sola giuntura del bottaccio; quest'ultima diviene asse di simmetria tra le linee dello spigolo e della coperta, essendo assente il passavanti -tradizionalmente inteso come elemento distributivo perimetrale del ponte- che generalmente determina l'arretramento trasversale della sovrastruttura rispetto allo scafo.

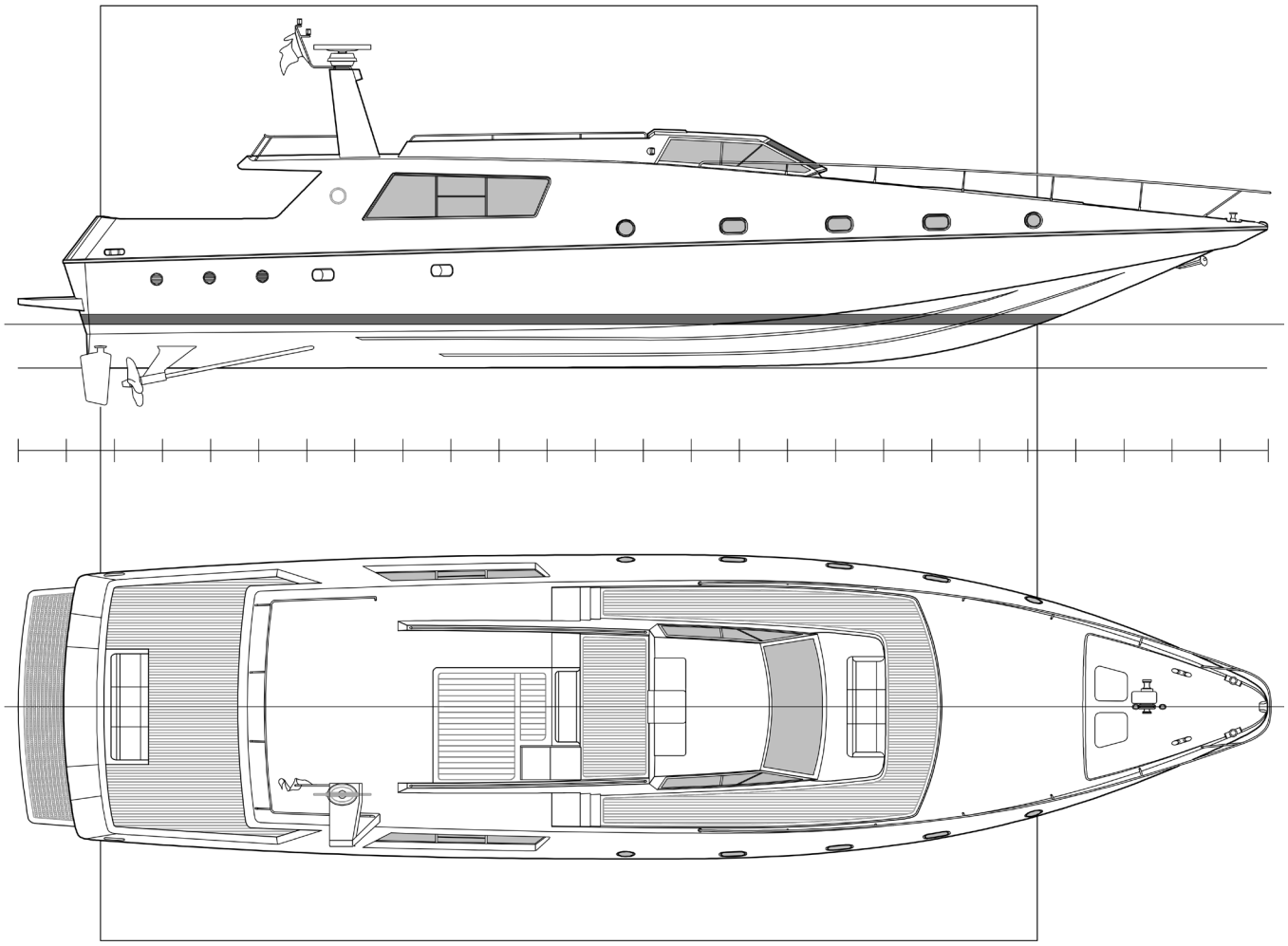
Nel fluente degradare delle superfici rastremate da poppa a prora, gli unici elementi di discontinuità sono costituiti dall'albero per le comunicazioni,

1

Pag.64
1. Vista della prua

6

6. Cronos 83 in navigazione



Anno di progettazione	1984
Cantiere	Alfamarine
Designer	Franco Harrauer
Tipologia	Motoryacht widebody
Lunghezza fuori tutto	25 m
Lunghezza al galleggiamento	19,90 m
Baglio massimo	6,20 m
Dislocamento	48 t
Motori (2)	Diesel MTU 1305 cv
Velocità massima (dichiarata)	37 nodi

sul lato dritta, e dalla “cellula” del pilotaggio: quest’ultima, in virtù di una ricorrente permutazione dalle forme aeronautiche, richiama nelle fattezze il cupolino dei velivoli militari.

SPECIFICHE TECNICHE

Il modello in questione costituisce di fatto l’antesignano del motoryacht wide body.

La carena a V profondo di tipo Delta, testata alla vasca navale dell’INSEAN di Roma, presenta un diedro massimo di 25°. Il sistema propulsivo adotta una doppia motorizzazione entrobordo Diesel con trasmissione in linea d’asse.

Lo schema distributivo prevede un’organizzazione sviluppata su mezzi ponti a tutta larghezza non sovrapposti: di conseguenza, i percorsi di collegamento esterni sono articolati altimetricamente e meno estesi rispetto alle configurazioni usuali.

Nell’area a poppavia il pozzetto è in contiguità con la zona living a tutta larghezza, sovrapposta alla sala macchine. Il lower deck, dal dislivello ridotto, accoglie a centro barca, la cucina e la zona ospiti con due cabine matrimoniali ed una doppia; mentre la cabina armatoriale trova alloggiamento a proravia. Rispetto al livello del main deck, emerge la parziale elevazione della cabina della timoneria, ridotta in larghezza rispetto al corpo principale. L’albero delle comunicazioni, asimmetrico e contro-inclinato lateralmente, sorge sulla superficie del flying bridge; quest’ultimo è raggiungibile dal walk around collegato, attraverso il pozzetto, alla timoneria.

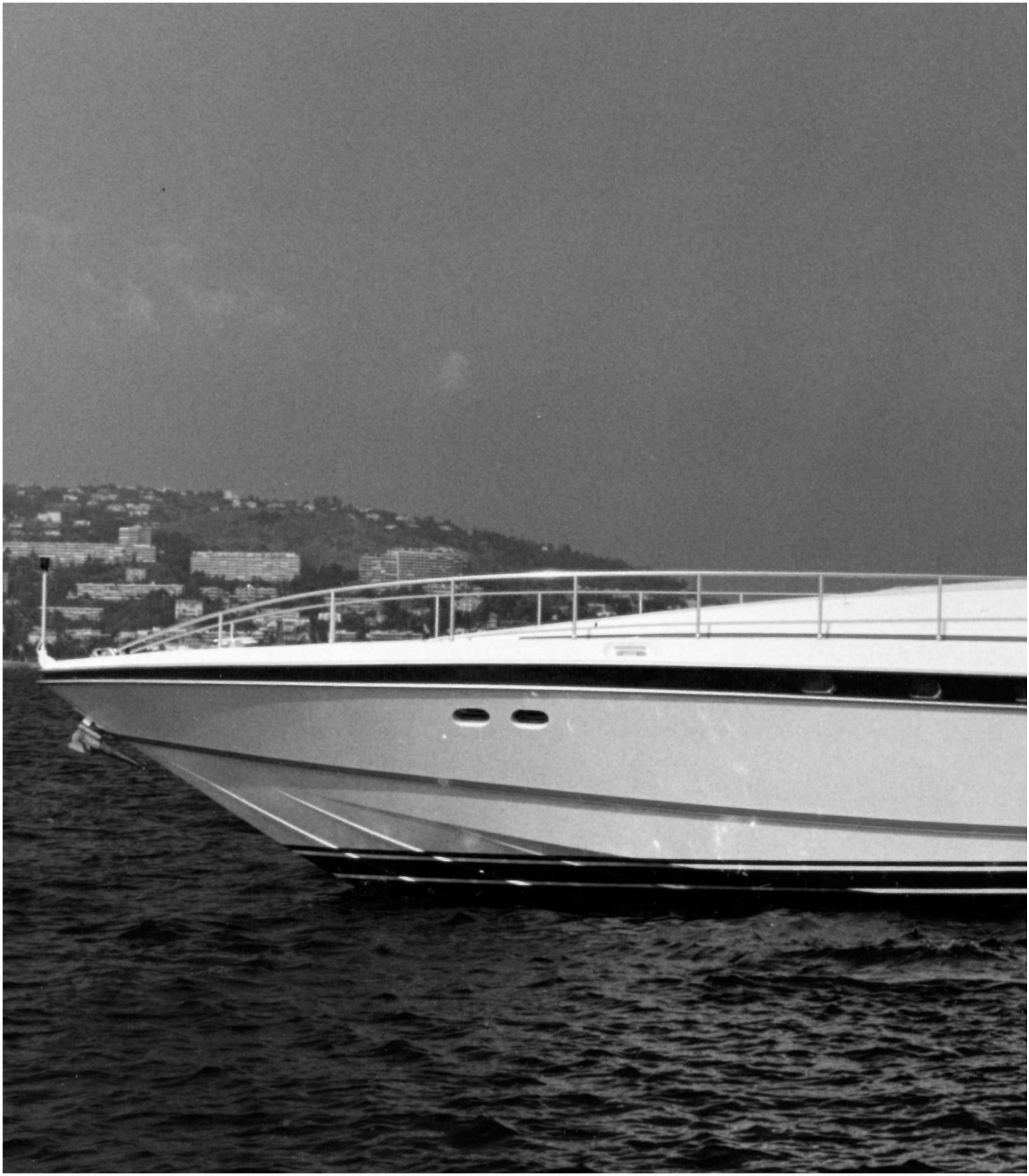
Bibliografia

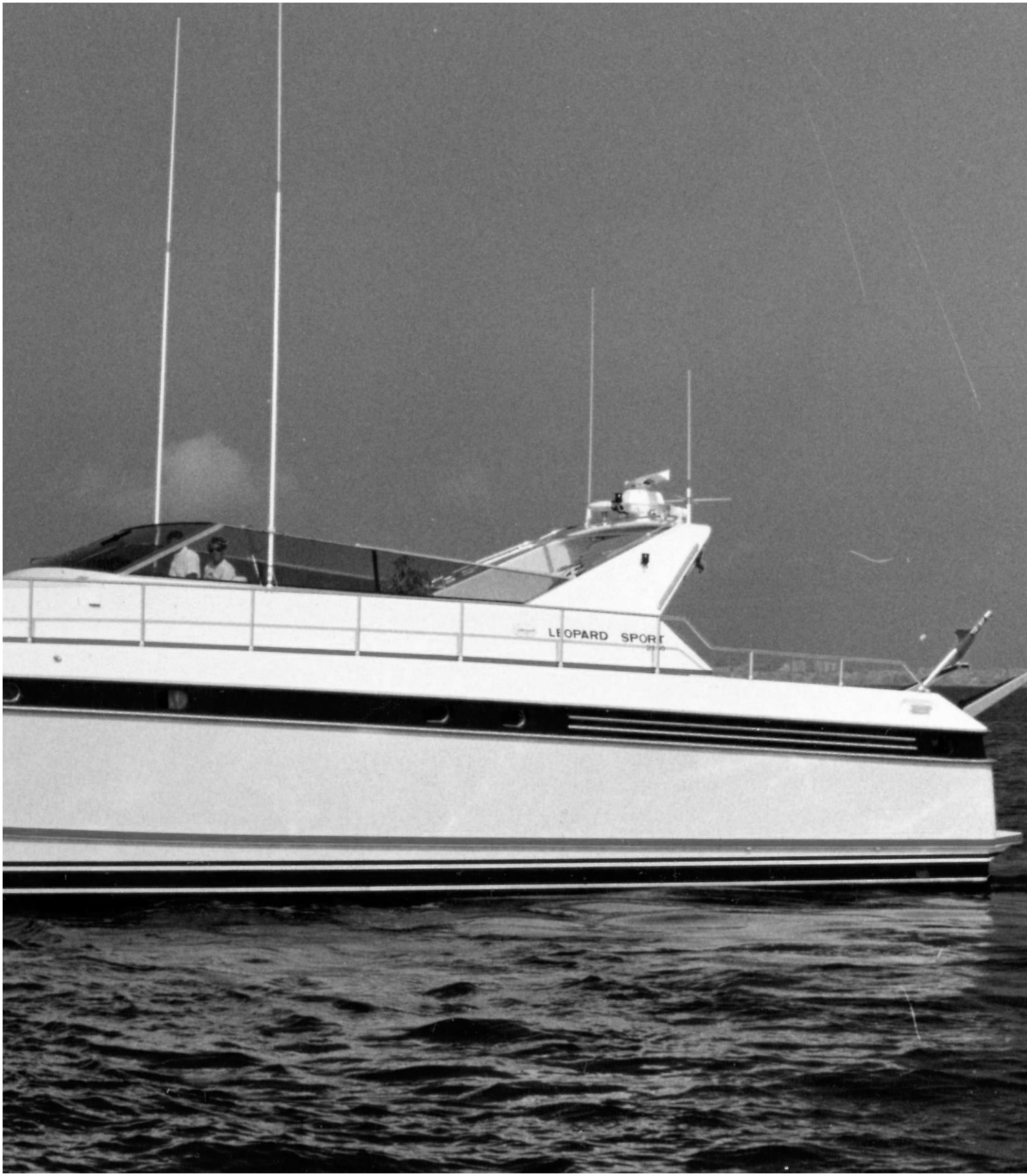
AA.VV. Architetture del Mare, Alinea, Firenze,1994
www.altomareblu.com
http://www.yachtonline.it/people/alfamarine

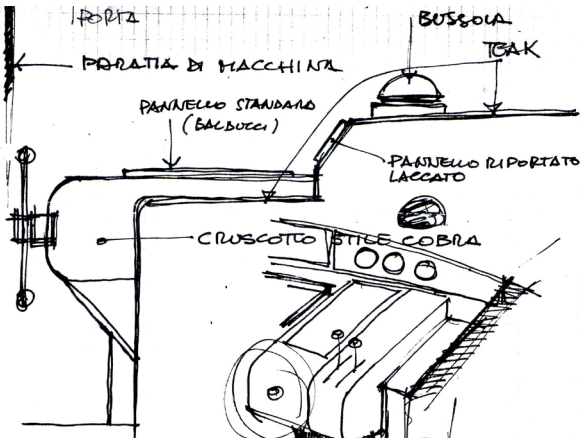
Fonti immagini

www.altomareblu.com
AA.VV. Architetture del Mare, Alinea, Firenze,1994

a cura di Enrico Carassale




LEOPARD SPORT


PRORA
BUSSOLA
TEAK
PARATIA DI MACCHINA
PANNELLO STANDARD
(BALSUCCI)
PANNELLO RIPORTATO
LACCATO
CRUSCOTTO STICE COBRA

LEOPARD 35WT

1987: ANNO DEL VARO

Il 1987 si apre con l'affermazione da parte del Ministro del Tesoro che l'Italia ha sorpassato la Gran Bretagna, divenendo la quinta potenza economica capitalista; tuttavia il cosiddetto "sorpasso" venne presto annullato dall'immediata risalita del reddito pro-capite britannico e soprattutto da una sterlina forte.

L'aumento del 18% del Pil italiano comporta una crescita della produzione: a Torino viene creata la società per azioni Alfa Lancia Industriale, parte del gruppo Fiat mentre il Cantiere Arno dà l'avvio alla fortunata produzione seriale dei Leopard Sport.

In tv appaiono per la prima volta due programmi destinati a durare fino ai nostri giorni: il cartone animato I Simpson e la soap opera Beautiful, entrambi popolari sia negli USA che in Europa.

Scompaiono due personaggi di spicco del panorama internazionale: a Torino muore lo scrittore Primo Levi mentre a New York scompare Andy Warhol, figura predominante del movimento della Pop Art.

LA STORIA DEL CANTIERE E IL DESIGNER

Nel 1935 il cantiere "Giuseppe Picchiotti & Figli" fu trasformato in "Cantiere Navale Arno" per risolvere con la nuova identità qualche inconveniente di omonimia che si era creata quando nel 1907 Giuseppe Picchiotti si era messo in proprio con il "Cantiere Picchiotti". Il Cantiere Navale Arno ha la particolarità di essere sorto nell'entroterra, a Limite sull'Arno, dove si potevano reperire direttamente le materie prime. Ha origini radicate nel Seicento, quando un'intera famiglia di costruttori di barche fu chiamata appunto "Picchiotti" per il loro continuo picchiare sul legno, soprannome che presto si trasformò in vero e proprio cognome che oggi vanta quattro secoli di vita.

Dalla Seconda Guerra Mondiale i cantieri di Limite sull'Arno ne uscirono pressoché rasi al suolo e una parte venne riedificata a Viareggio dove già il Cantiere aveva istituito una sua base. Negli anni Settanta il cantiere di Viareggio subì un grave colpo economico; Piero Picchiotti (1928), illuminato e coraggioso costruttore, tornò a lavorare per il Cantiere Navale Arno dove partì la serie dei Leopard. Nel 2000 il Cantiere si è trasferito a Pisa, lungo il Canale dei Navicelli, poiché le misure degli yacht non permettevano più i trasporti via strada.

Peculiarità della famiglia Picchiotti è la versatilità della produzione. Nei loro cantieri sono nate navi di ogni genere: militari, ministeriali e infine da diporto. Piero Picchiotti e Paolo Caliari (1932-2014) iniziarono a lavorare insieme nel 1969: da questa trentennale collaborazione nasceranno barche destinate a cambiare la storia della nautica italiana, come il Tiger.

Paolo Caliari è stato uno dei padri fondatori della nautica italiana moderna a motore. Laureato nel 1959 presso il Politecnico di Torino segue in ogni suo progetto un approccio razionale con una rigorosa coerenza tecnologica. Inizia a lavorare a Torino come architetto e industrial designer; si avvicina alla nautica quasi casualmente progettando il GA 40 per l'avv.Giovanni Agnelli presso i Cantieri Baglietto. La professionalità di Caliari si è concretizzata

LEOPARD SPORT

Cantieri Arno
Paolo Caliari

'87

LEOPARD SPORT
cantiere arno italy

nel progetto di barche dai 10 ai 100 metri per cinquant'anni di attività. Ha collaborato con diversi cantieri italiani, americani e turchi. Paolo Caliari ha sempre proposto all'utenza progetti improntati alla massima razionalità, dove l'utilizzo di forme essenziali diviene una sorta di personalissima firma. Diversi tra i più noti designers attuali si sono formati nel suo studio: a loro Paolo Caliari ha tramandato l'enorme bagaglio di esperienze.

GENEALOGIA

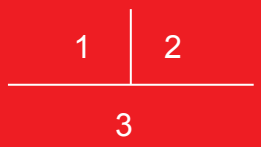
Nel 1973 a Limite sull'Arno nasceva la serie Leopard. Il primo Leopard era un 15,5 metri, in legno, progettato e accessoriato con strumentazioni all'avanguardia. L'arch. Paolo Caliari risolve il problema della continuità tra spazi aperti e spazi chiusi: il flying bridge all'aperto modula e ripete i volumi creati, al chiuso, nel saloncino. Poi il mercato richiese un Leopard più grande e nacque il Leopard S, un 17 metri, dotato di una carena profonda, poi il 19 e il 24 cabin. Nei Leopard si è riversato tutto il sapere dei Picchiotti: sono nati, secondo quanto si era appreso, facendo i dragamine negli anni Cinquanta, con le ordinate lamellate e la chiglia lamellata. Nel '77 è terminata la costruzione dei Leopard in legno; prima di passare alla vetroresina il cantiere ha sperimentato l'alluminio. Un cliente del Cantiere Arno dopo aver visto il Cobra, chiese a Caliari di progettare una barca più confortevole, meno "corsaiola", ma con la stessa immagine sportiva. Nacquero i Leopard Sport in lega di alluminio: "Zucchero" e "Falco Bianco" due 19 metri del 1982, "MR23" 18,5 metri del 1983. I Leopard in vetroresina sono nati il 2 agosto del 1984: il prototipo fu il "Superfour" di 19 metri. La richiesta di maggior abitabilità portò nel 1987 ad allungare lo stampo dello scafo per aver tre cabine: era nato il 21,5 metri, prima barca di serie in vetroresina del Cantiere Arno che con 70 unità prodotte fino al 1995 è stato il Leopard Sport con vita più longeva. Dal 1996 iniziò la produzione del 23 metri e la tipologia iniziò a mutare da grande motoscafo open a motor-yacht. In tutto il Cantiere Arno ha prodotto 220 esemplari di Leopard, tanto che il nome è diventato l'attuale brand del Cantiere.

TECNOLOGIA COSTRUTTIVA

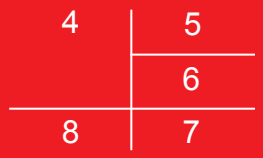
Carena monoedrica a V profondo con struttura longitudinale e trasversale in vetroresina. La progettazione in toto da parte di Paolo Caliari porta a una particolare cura di ogni dettaglio. Le cabine avevano le paratie rivestite in tessuto, pelle naturale e legno, il cielino a doghe trasversali in compensato marino rivestito come le paratie, il pagliolo ricoperto con moquette di lana tipo "Bigelow". Le paratie e il cielino dei bagni erano rivestiti in laminato plastico, la zona doccia aveva un grigliato in teak. Arno suggeriva il tavolo del living in perspex in modo che la trasparenza del materiale allargasse la visualità dello spazio.

STILE

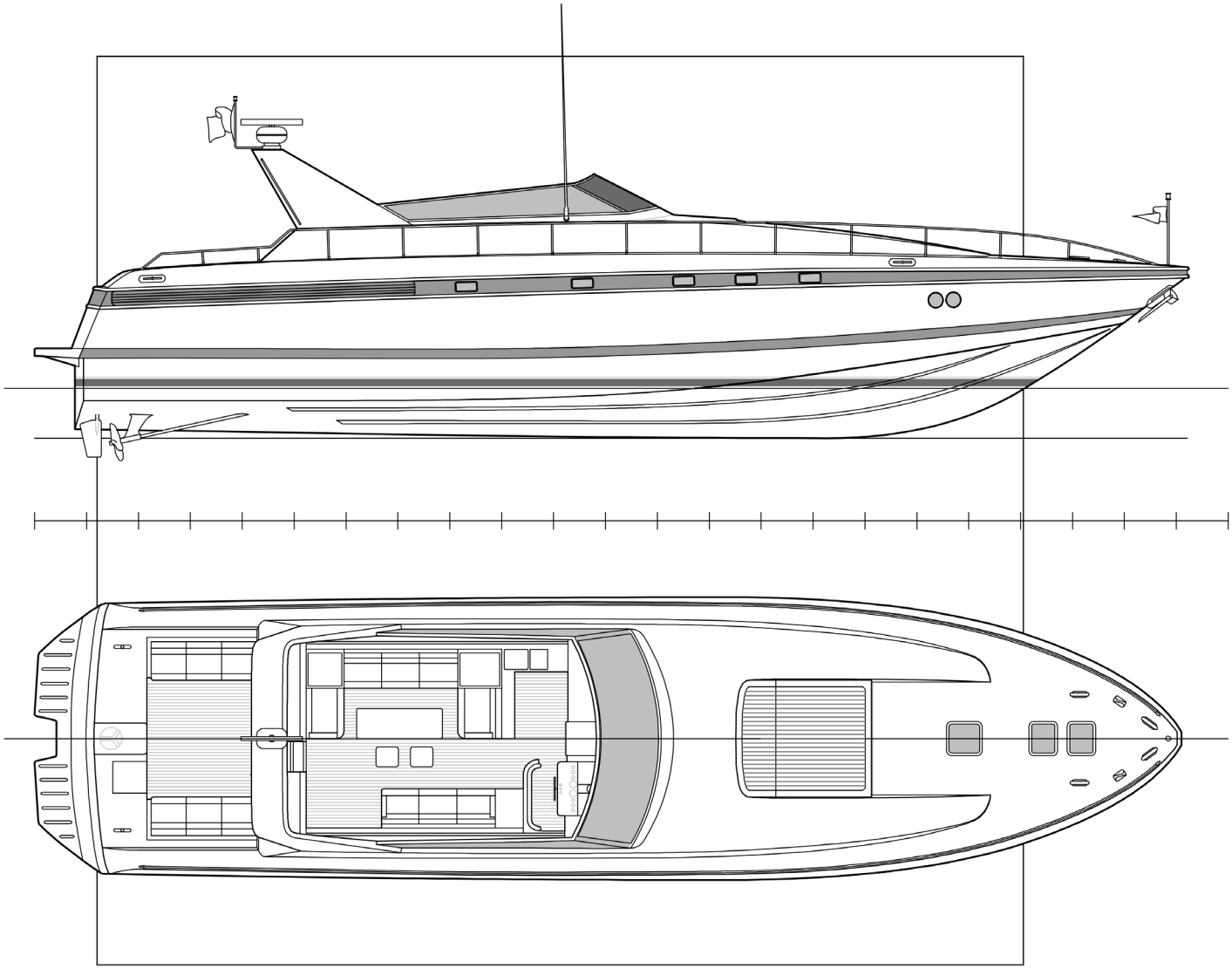
"L'ideatore e propugnatore dell'idea aperta era stato proprio lui, Paolo Caliari, che fin dagli anni Settanta aveva proposto barche aperte... Un'operazione dissacratoria e propositiva che si è poi radicata nel costume... Forza di chi



Pag.72
1. Plancia di comando esterna
2. Vista da prua
3. Leopard Sport in rada



4. Vista dall'alto in navigazione
5. Dinette
6. Cabina armatoriale
7. Cabina ospiti
8. Vista da poppa in navigazione



Anno di progettazione	1987
Cantiere	Cantiere Navale Arno
Designer	Paolo Caliari
Tipologia	Fast Commuter
Lunghezza fuori tutto	21,50 m
Lunghezza al galleggiamento	20,70 m
Baglio massimo	5,35 m
Dislocamento	
Motori (2)	2 V 71 TI a 2300 giri
Velocità massima (dichiarata)	34 nodi

ha le idee e coraggio di chi le promuove e le realizza... Il team Caliari-Arno è una delle accoppiate vincenti del Med-look" (R.Franzoni, 1985). Il Leopard Sport è un grande open sportivo, "un interessante esempio mediterraneo che interpreta e traduce lo stile dei grandi fast commuter d'oltre oceano" (M. Musio-Sale, 2009); linee interne e linee esterne sono fuse tra loro in maniera armonica, pura e semplice: il design di Caliari si stava evolvendo in uno stile sempre più asciutto.
L'invenzione formale che caratterizza a colpo d'occhio la barca è la fascia nera scavata nello scafo poco sotto la cinta, che contiene gli oblò e le prese d'aria dei motori. L'altra chiave propositiva di originalità dei Leopard è il tipico motivo della fiancatina di tuga che gira chiudendo il pozzetto verso poppa e lasciando i prendisole sopra i motori. I due spazi di pozzetto e plancia sono distribuiti su due livelli, separati da un dislivello importante, ben segnalato.

SPECIFICHE TECNICHE
Il Leopard Sport 21,5 metri era dotato di due motori General Motors serie 12 V 71 TI a 2300 giri a 1' in V-Drive Shp 870 x 2. Raggiungeva una velocità massima di 32/34 nodi e una velocità di crociera di 29/30 nodi. La particolare carena a V profonda smorzava l'urto dell'onda: navigando la chiglia a centro nave entrava nell'onda buttando fuori l'acqua. Ecco perché con condizioni meteo avverse, onde alte 3/4 metri e vento forza 5/6 la barca poteva mantenere una velocità di 18/20 nodi.
Gli spazi abitativi si distribuiscono su due livelli: il ponte di coperta è incentrato sulla vita all'aperto e la convivialità; la sportività tramonta sottocoperta per dar luogo a degli interni lussuosi. Il ponte inferiore contiene tre cabine spaziose, ognuna dotata di bagno proprio, salone dove vi si accede dalla timoneria mediante la scala di discesa e cucina, compatta e funzionale, posta in un locale separato.

Bibliografia
Intervista al sig. Piero Picchiotti e al comandante Angelo Malfatti, Viareggio, 31/07/2014
M. Musio-Sale, P. F. Caliari, (a cura di), "YTEM_ Yacht'n Italy Export Museum_ Il Mediterranean style '59 - '79", vol. I, 2013
M. Musio-Sale, "Yacht Design_dal concept alla rappresentazione", Ed. TecnicheNuove, Milano, 2009
R. Franzoni, "Arno Leopard Sport_Questione di segno", Uomo Mare, supplemento n°84, Vogue, 1985
A. Fenati, "Caliari New Look", Uomo Mare, supplemento n°17, Vogue, 1972

Fonti immagini
Archivio Piero Picchiotti
F. R. Buffetti, F. Rinaldi, (a cura di), "Ingegno e coraggio_Piero Picchiotti racconta", Ed. 3C lab, Roma, 2008
www.altomareblu.com, articolo di A. Soccol "Linee d'acqua_Paolo Caliari e la nascita del Mediterranean Style", 06/10/2011

a cura di
Mariateresa Campolongo

ADLER
DALLAS TEXAS

1987: ANNO DEL VARO

Un bagliore nella notte, esplode la Supernova 1987a nella Grande Nube di Magellano, la prima visibile a occhio nudo dal 1604. Viene pubblicato l'album di maggior successo degli U2 "The Joshua Tree" che venderà oltre 27 milioni di copie. Gli analisti centrano la previsione: il Dow Jones perde più del 20% trascinando tutti gli altri mercati mondiali; il dito viene puntato all'utilizzo sempre più frequente del "program trading", la pratica di acquisto e vendita di azioni contemporaneamente. L'arte diventa bene rifugio, "I girasoli" di Van Gogh vengono venduti all'asta per 38 milioni di dollari da un anonimo acquirente, mentre il mondo porge l'ultimo saluto a Andy Warhol, il maestro della Pop Art.
In Russia, uno studente tedesco sfugge a tutti i controlli e atterra con il suo piccolo aereo da turismo in Piazza Rossa a Mosca, il gesto simbolico e di pace agevolerà il neoeletto premier Gorbaciov a "licenziare" i Ministri della difesa e gli ufficiali contrari alla sua politica basata sulla trasparenza dello stato socialista, la cui economia è ormai moribonda.

LA STORIA DEL CANTIERE E IL DESIGNER

La storia del cantiere è la storia della nautica italiana. Sono passati 160 anni da quando Pietro Baglietto detto "Muntagnin" fondò il cantiere nel capanno di un orto a un centinaio di metri dalle spiagge di Varazze.
Le prime imbarcazioni erano piccoli gozzi e canotti, ma presto, l'intuito del giovane costruttore lo porta ad orientarsi su imbarcazioni da diporto.
Dopo la seconda guerra mondiale il cantiere ormai ampliatosi, lancia una serie di imbarcazioni di legno a motore dedicate alle isole del Mediterraneo, e le prime Flying Bridge di autentico stile mediterraneo dominano la scena per tutti gli anni '60 con i motoryacht della serie 14,50; 16,50, 18M e 20M, sino a quando un nuovo materiale da costruzione irrompe nella scena del cantiere: l'alluminio.
Nel 1996 vengono acquistati da Baglietto i cantieri Ferrari di La Spezia dove vengono varati il Tatiana, il Blue Princess e il Blue Scorpion, solo per citarne alcuni. Dal 2012 Baglietto fa parte del Gruppo Gavio.
Alberto Mercati, "poliedrico" progettista, è capace di interpretare e anticipare i gusti e le tendenze del design nautico; in questo settore si reinventa con creatività e maniacale cura del particolare in ogni progetto. Molte sue imbarcazioni hanno introdotto soluzioni ancora oggi contemporanee. Giovanissimo, viene assunto da Carlo Riva per il rilievo e il ridisegno di tutte le imbarcazioni del cantiere, la collaborazione lo spingerà oltreoceano da Bertram che in quegli anni vendeva a Riva gli scafi con carena Hunt. Un'altra collaborazione importante fu sicuramente quella con Olin Stephens per il disegno di alcuni particolari dell'Alpa 12,70. Il maestro, molto stimato nel settore, dimostra con la sua vasta e varia produzione d'imbarcazioni a vela e motore una profonda conoscenza delle dinamiche della progettazione che lo porterà ad aprire alcuni anni dopo lo studio a Milano nel quale progetterà il Ferretti Altura 42, gli Zarcos Maratea e Diamante, solo per citarne alcuni, e nel quale lavoreranno anche Fulvio De Simoni e Massimo Gregori. Decide quindi di aprire il cantiere Profilmarine e lanciare i Cherokee, una serie

di imbarcazioni dai 40’ ai 60’ che riscontreranno un discreto successo di clientela, la cui produzione continuerà fino al 2006.

GENEALOGIA

Molti definiscono ADLER il primo motor yacht di concezione moderna. E’ un semi-custom one-off; lo scafo di 36m deriva dalla fortunata e veloce serie delle motovedette della Marina Militare costruite in collaborazione con i cantieri Rodriguez, adeguatamente modificato per rispondere alle nuove esigenze diportistiche. La fluidità delle linee della sovrastruttura disegnata da Alberto Mercati non hanno precedenti e saranno le progenitrici di molte altre imbarcazioni del marchio Baglietto e non solo. Seppur con proporzioni e volumi differenti, le citazioni ad ADLER per le successive barche di quel tipo sono innumerevoli: la finestratura continua, la poppa rovescia, la presa d’aria, saranno sinonimo di contemporaneità per gli anni a seguire. Poche però potranno osservare il medesimo grado di purezza e di essenzialità.

TECNOLOGIA COSTRUTTIVA

Leggerezza e potenza. Le sezioni di prua sono strette, quelle di poppa piatte con un deadrise di 12 gradi, il chine è alto e distintivo del cantiere. La carena e la sovrastruttura sono interamente in alluminio (35% di magnesio) verniciati bianchi, i ponti rivestiti in teak.

Lo scafo firmato dall’ ing. Alcide Sculati, testato nella vasca navale e accoppiato alla propulsione a idrogetto hanno permesso di soddisfare la volontà dell’armatore di navigare ad alta velocità nei bassi fondali del golfo del Messico e delle Bahamas.

Tutta la progettazione e la costruzione è stata seguita nei minimi particolari per poter ottenere la certificazione A1- ABS (quasi un’eccezione per l’epoca), 5 paratie stagne suddividono lo scafo, la struttura con una ripartizione di 50 cm tra le ordinate ha uno spessore di 6mm sulla murata e di 8 mm sul fondo dove trovano posto anche i serbatoi dell’acqua e del carburante.

Il varo di ADLER ha cancellato ogni dubbio sulle qualità dei costruttori italiani, rimanendo per diversi anni un icona del Italian Style nelle marine della Florida e nelle acque del centro America dove ancora oggi naviga.

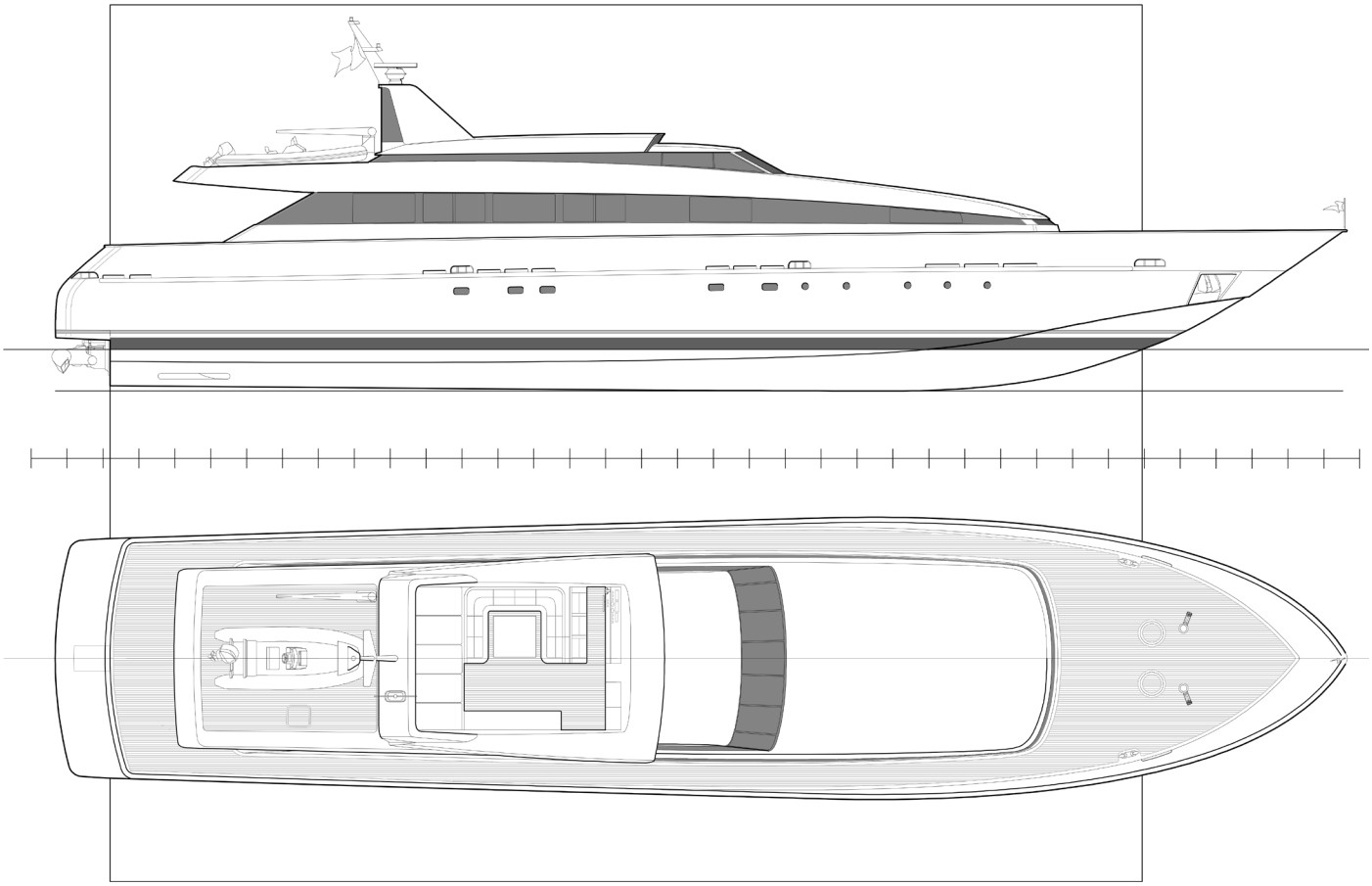
STILE

La pulizia delle linee degli esterni è degna di un motoryacht disegnato fuori dalle mode e dal tempo. linee tese, superfici fluide e poppa rovesciata. Con un paragone automobilistico, ADLER può ricordare la vettura CORD che nel 1937 proponeva un modello roadster a trazione anteriore che ancora oggi rappresenta un esempio unico di stile, per la purezza d’insieme e le eleganti proporzioni fra elementi.

ADLER trasmette velocità, movimento, eleganza, sicurezza: nulla di più di quel che serve. Non è una barca disegnata per rimanere ormeggiata in banchina, l’occhio corre lungo la finestratura continua del main deck senza incontrare ostacoli. L’unico accento è la fine e decisa calandratura “appoggiata” sulla copertura della plancia, attentamente disegnata per non interrompere la continuità del parabrezza che va ad assottigliarsi verso poppa,

Pag.80
1. Adler in navigazione
2. Vista del profilo dell’Adler in rada

3. Vista della prua in navigazione
4. Cabina armatoriale
5. Dinette
6. Cabina ospiti
7. Adler in navigazione



Anno di progettazione	1987
Cantiere	Baglietto
Designer	Alberto Mercati/Frederick Merril
Tipologia	Flying Bridge
Lunghezza fuori tutto	36 m
Lunghezza al galleggiamento	29,2 m
Baglio massimo	7,21 m
Dislocamento	21 t
Motori	MTU 2x2’500 hp
Velocità di crociera	36 nodi

quasi a diventare una fuga. Questo leggero innalzamento accentuato dal gioco di ombre, incrementa il segno longitudinale del profilo ma garantendo una maggiore altezza di bordo all'interno del fly senza ricorrere all'utilizzo di tientibene. Il tutto è coronato dalle proporzionate strutture che sorreggono le antenne, che diventano occasione per posizionare le prese d'aria e gli estrattori per la sala macchine. A poppavia del sun-deck , accuratamente celati, trovano posto la gru d'alaggio e il tender.
In un articolo di Jay Coyle su Yachting del 1988 "fly like an eagle" l'armatore Robert M. Eagle cosi descrive ADLER (tradotto dal tedesco "Eagle", cognome originario della famiglia) :"E' più di un veloce yacht, è costruita come una nave". Proprio per enfatizzare l'aspetto navale, l'interno dell'impavesata mantiene le strutture a vista e tutte le paratie, i cielini e le strutture della sala macchine non sono verniciati.
L'attento studio dei volumi consente ad ADLER di mantenere una sovrastruttura bassa, slanciata e fluida ma con altezze interne di tutto rispetto. Gli Interni curati dallo studio Merril & Associates sono un mix tra open space in pieno stile americano con materiali e finiture della migliore tradizione italiana. Gli arredi anch'essi molto lineari e puliti esaltano l'uniformità dei colori crema e beige, le laccature lucide dei pannelli quasi celebrano lo spirito essenziale dell'imbarcazione.

SPECIFICHE TECNICHE
Adler è motorizzata con due 12 cilindri MTU 396-Tb94s dalla potenza nominale di 2500 hp, accoppiati, tramite invertitori ZF, a propulsioni a idrogetto KaMeWa che le permettono di raggiungere oltre 36 nodi di velocità massima. Lo scafo di 36 m ha sezioni fini tipiche di scafi veloci, un baglio massimo di 7,2m ed un immersione di 1,10 m.Il layout degli interni è convenzionale, l'unica scelta inusuale è la grande cabina armatoriale a prua con relativo bagno e Jacuzzi. La privacy dall'enorme salone openspace è assicurata da un disimpegno nel quale si trovano le scale di collegamento dei ponti e la cucina ad esso speculare. Il main deck è concluso dal classico "welcome" esterno, composto da divano a ferro di cavallo e il tavolino.
Scendendo nel ponte inferiore troviamo partendo da prua, la zona equipaggio con cucina dedicata; 3 cabine doppie di cui una vip. La zona a poppa è invece occupata per quasi un terzo della lunghezza totale dalla sala macchine e dal locale tecnico. Da notare sono sicuramente lo studio dei percorsi, infatti l'equipaggio gode di percorsi dedicati, che non entrano in contatto con gli ospiti e che agevolano il lavoro a bordo.

Bibliografia
Yachting, May 1988, "fly like an eagle", Jay Coyle.
www.baglietto.com
www.nauticareport.it

Fonti immagini
www.baglietto.com
Yachting, May '88
Archivio Alberto Mercati

a cura di Davide Telleschi

Applebite

1990: Anno del varo

L'anno in cui l'Akhir 22S è stato varato è un anno pieno di energia in cui si iniziano a gettare le basi del profondo cambiamento che caratterizzerà la società degli anni '90. Il 1990 è l'anno in cui il progresso e la vita moderna iniziano a cambiare radicalmente la società e lo stile di vita.

Cresce enormemente il potere dell'immagine, la moda diventa protagonista dei messaggi promozionali, la pubblicità è sempre più mirata e sofisticata grazie all'ausilio di testimonial di successo a garanzia del prodotto.

I Media acquistano in questi anni un potere tale da influenzare fortemente la vita quotidiana. Avviene quest'anno una vera e propria invasione della telefonia mobile con la nascita del telefonino cellulare, destinato a diventare oggetto di culto del decennio. Per quanto riguarda lo sport il 1990 è l'anno dei Mondiali in Italia vinti dall'Argentina di Diego Maradona, ma è un'annata memorabile anche per "Il Moro", la barca italiana guidata da Paul Cayard, che sfiora l'America's Cup.

La storia del cantiere e il designer

La storia dei Cantieri di Pisa ha inizio nel 1945 a Limite sull'Arno, dove era presente una grande tradizione di cantieristica nautica. Durante la ritirata tedesca della Seconda Guerra Mondiale questa zona era stata duramente colpita, ma Gino Bini e Antonio Sostegni decidono di rimanere in quel luogo e nel 1945 riaprono un cantiere esistente. Inizialmente il cantiere tornò alla ribalta grazie alla produzione di imbarcazioni militari e paramilitari. Successivamente si amplia e si trasferisce nell'attuale darsena pisana dove, nei primi anni '60, progetta per lo più imbarcazioni a vela.

Ma è dalla seconda metà degli anni 60 che i Cantieri di Pisa conquistano il mondo della nautica.

La chiave del successo è l'incontro con l'architetto Pierluigi Spadolini, la collaborazione tra progettista e cantiere permette di creare un nuovo stile di barca a motore: Pegasus, un cabinato di 21 metri. Gli anni settanta iniziano all'insegna di un crescente successo per i Cantieri di Pisa che affidano una nuova commessa a Pierluigi Spadolini che lo porta a progettare l'Akhir 16, il primo modello di una serie che sarebbe diventata una leggenda nel mondo della nautica.

L'Akhir 16, un cabinato di 16 metri dalle linee essenziali, ha un successo immediato e dà il via alla serie Akhir che ha caratterizzato la produzione dei Cantieri di Pisa per due decenni.

L'incontro tra il cantiere e il designer ha permesso di dar vita ad una fortunata produzione in grado di rappresentare il Made in Italy della nautica da diporto nel mondo. Il designer Pierluigi Spadolini, formatosi come architetto presso la Facoltà di Architettura di Firenze, sua città natale, si è avvicinato alla nautica negli anni sessanta che offriva ampie possibilità di sperimentazione progettuale. La passione per l'architettura e il design, Pierluigi l'ha trasmessa anche ai figli, in particolare a Tommaso che ha iniziato a progettare motoryacht sotto la sua supervisione ancor prima di laurearsi. Molte sono le imbarcazioni disegnante in collaborazione tra padre e figlio e tra queste rientra anche l'Akhir 22 S.

AKHIR 22S

Cantieri di Pisa
P. e T. Spadolini

'90

Ancora oggi, Tommaso, porta avanti l'attività iniziata da Pierluigi alla guida del Design Studio Spadolini.

Genealogia

A partire dall' Akhir 16 del 1972, lo stile e la linea Akhir sono state mantenute dai Cantieri di Pisa per un trentennio, la sua riconoscibilità non è mai andata perduta come neanche il suo successo commerciale.
La produzione della serie Akhir inizia nel 1972, scaturita dalla penna dell´architetto Pierluigi Spadolini ed è considerata una pietra miliare nella produzione nel mondo della nautica. La gamma Akhir ha visto con il passare del tempo sia aggiornamenti stilistici, come l´adozione della poppa rovesciata, che strutturali, come l´abbandono del legno a favore della vetroresina. Si calcola che i Cantieri di Pisa abbiano varato sino ad oggi circa 600 imbarcazioni.
L'Akhir 16 presenta una forma asciutta e filante, forma che caratterizzerà tutta la serie successiva e che troverà massima espressione nell'Akhir 30, la cui soluzione formale innovativa si affermerà nei modelli successivi, diventando un riferimento progettuale dei futuri yacht di lusso. La famiglia Akhir si arricchisce, nel corso degli anni, con l'Akhir 28 dallo scafo in vetroresina e con l'Akhir 27, fino ad arrivare all'Akhir 22S che combina l'attenzione per il comfort e l'ampio spazio interno con le elevate prestazioni, giungendo ad un perfetto compromesso.
Nasce successivamente l'Akhir 40, la cui linea distintiva è il frutto di accurati studi portati avanti da Spadolini nei 25 anni di collaborazione con i Cantieri di Pisa. Le soluzioni che presenta si sono rivelate pionieristiche per il mondo del design navale e sono in uso ancora oggi.
Durante gli anni novanta i Cantieri di Pisa continuano ad arricchire la gamma Akhir mantenendo lo stile che ha caratterizzato i modelli precedenti fino ad arrivare all'Akhir 85, evoluzione del conosciuto e apprezzato Akhir 25S, motor yacht caratterizzato da un lay-out più moderno e dà nuove soluzioni abitative che lo rendono ancora più confortevole. Il lancio dell'Akhir 135, nel 2008, conferma definitivamente che la linea Akhir rimarrà per sempre il simbolo della modernità.

Tecnologia costruttiva

Dagli anni ottanta in poi, anche i Cantieri di Pisa hanno integrato nella loro produzione la tecnologia costruttiva della fibra di vetro cercando, però, di farla coesistere in maniera naturale con la costruzione in legno, realizzando barche con carena in vetroresina e sovrastruttura in compensato marino, come per l'Akhir 22 S.

Stile

I Cantieri di Pisa hanno definito con la serie Akhir uno stile di arredamento e di decorazione di interni basato sulla sobrietà e sulla straordinaria qualità di materiali e lavorazione. Il filo conduttore che unisce tutti i motoryacht realizzati dai Cantieri di Pisa è costituito da un'eleganza sofisticata, mai forzata da elementi vistosi o appariscenti.

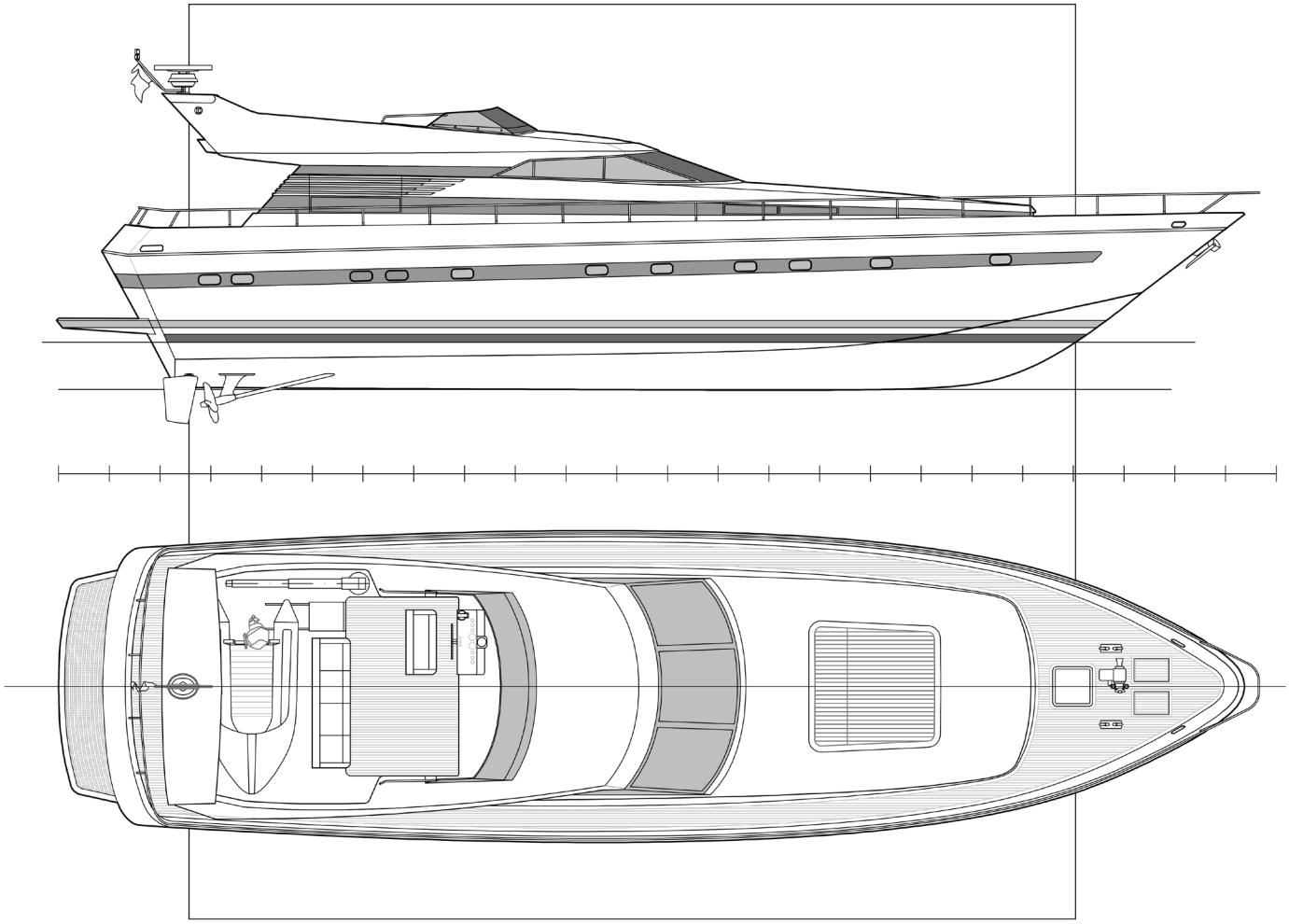
1

Pag.88
1. Vista sulla passeggiata esterna

2

3

2. Vista della cabina
3. Timoneria



Anno di progettazione	1961
Cantiere	Cantieri di Pisa
Designer	P. Spadolini e T. Spadolini
Tipologia	Cabinato a motore
Lunghezza fuori tutto	21,30 m
Lunghezza al galleggiamento	16,30 m
Baglio massimo	5,67 m
Dislocamento	18 t
Motori (2)	1360 HP - MTU 12 V 2000 M Diesel
Velocità massima (dichiarata)	26/36 nodi

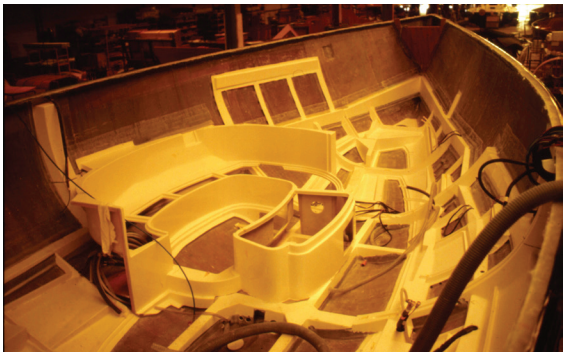
Il 22 S, caratterizzato dalle linee filanti, ha mantenuto la netta linea nera lungo la murata, caratteristica dello stile Akhir che contiene le finestrature e le prese d'aria e che segna la separazione della tuga dal flying bridge. Ne risulta un profilo allungato il cui volume della sovrastruttura è alleggerito visivamente grazie ad un gioco di pieni/vuoti che aumenta il dinamismo del motoryacht.
Gli interni sono realizzati in teak sabbiato e combinano alla perfezione ampi spazi e comfort. Entrando troviamo il divano ad "L" a dritta con tavolo mentre sulla sinistra troviamo il secondo divano a "L" con il tavolo da pranzo e a sinistra la discesa per la cucina, molto spaziosa.
Sottocoperta le cabine sono tre: l'armatoriale con il letto matrimoniale e il bagno con doccia separata e due cabine ospiti doppie con il proprio bagno.

Specifiche tecniche
L'Akhir 22 S è dotato di due motori in linea d'asse, la cui potenza è di circa 1360 hp l'uno, con i quali può raggiungere una velocità di crociera di 26 nodi e una massima di 36 nodi.

Bibliografia
www.boatmatch.com
F. Gurrieri, "Pierluigi Spadolini: architettura e sistema" Ed. Dedalo, 1985
P. Spadolini, "Pierluigi Spadolini: il design" Ed. Cadmo, 2001
www.spadolini.com

Fonti immagini
Si ringrazia Tommaso Spadolini per la cortese disponibilità.
www.yachtbrokers.it

a cura di Francesca Bruzzo



1990: anno del varo

Il 1990 è stato un anno caratterizzato da importanti eventi in ogni campo: politico, culturale, scientifico. In Germania Est avvengono le prime elezioni libere e successivamente vengono unificate le due Germanie. Michail Gorbaĉëv, presidente dell'URSS, viene insignito del Nobel per la pace. Le truppe irachene invadono il Kuwait: inizia la Guerra del Golfo.

L'organizzazione Mondiale della Sanità elimina la parola "omosessualità" dalla lista delle malattie mentali.

L'Italia firma gli accordi di Schengen. Viene lanciato il telescopio spaziale Hubble.

Esce *La Voce della Luna*, ultimo film di Federico Fellini. *Nuovo Cinema Paradiso* di Giuseppe Tornatore vince l'Oscar.

Damien Hirst realizza l'installazione *A Thousand Years*, una sconvolgente riflessione sulla vita e la morte. Philippe Stark disegna per Alessi il suo spremiagrumi *Juicy Salif* che diverrà un'icona del design. Nel settore del car design Renault mette in produzione la Clio e Lamborghini presenta la Diablo.

Storia del Cantiere

La Sipla inizia l'attività a Forlì nel 1961 con la produzione di Flying Junior in vetroresina; vengono poi prodotti il Meteor, il Comet 910 (Van de Stadt e Finot), il Comet 801 e i Comet 11, 13 e 14.

Successivamente l'azienda cambia il nome in Comar.

Negli anni ottanta, l'azienda si avvale anche di altri progettisti come Doug Peterson e Andrea Vallicelli. Gli anni novanta vedono l'introduzione di nuovi modelli come il Genesi 43 e il Phoenix 50.

Nel 1998 si apre un nuovo ciclo: con l'acquisto da parte di Massimo e Flavia Guardigli vengono introdotti altri modelli come il 38, il 50, il 54 e il 65.

Viene poi il progetto del Comet 51 Sport, un cruiser-racer innovativo firmato Vallicelli. La gamma si rinnova ulteriormente con l'avvento dei modelli 45, 41 e 38 Sport, a cui seguono i grandi 52 e 62.

In questi anni il cantiere sviluppa nuove tecnologie costruttive ma sempre con un ampio grado di artigianalità che consente di customizzare le imbarcazioni secondo le diverse esigenze.

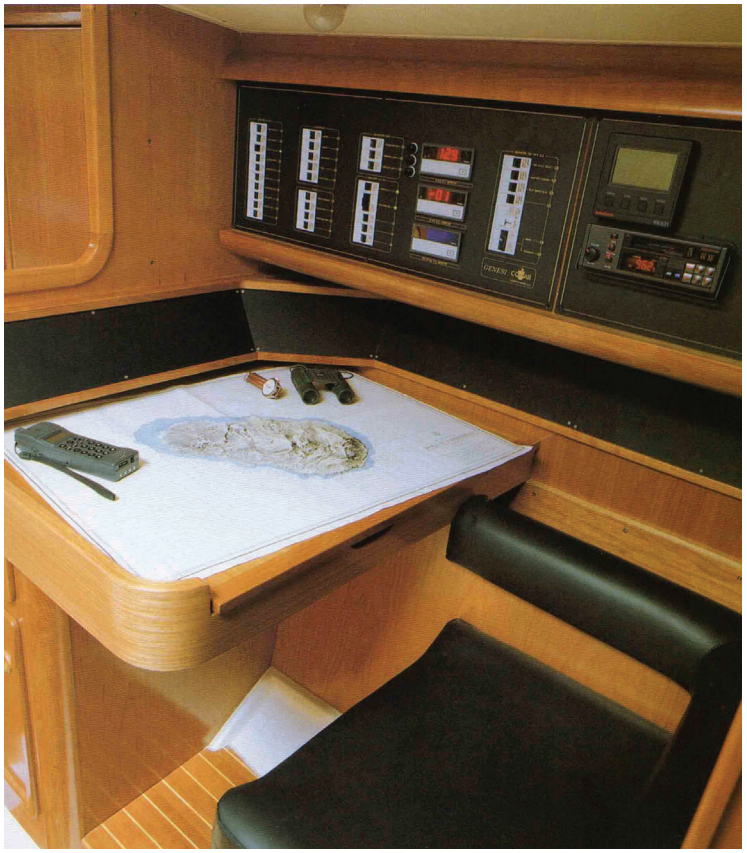
Storia del progettista

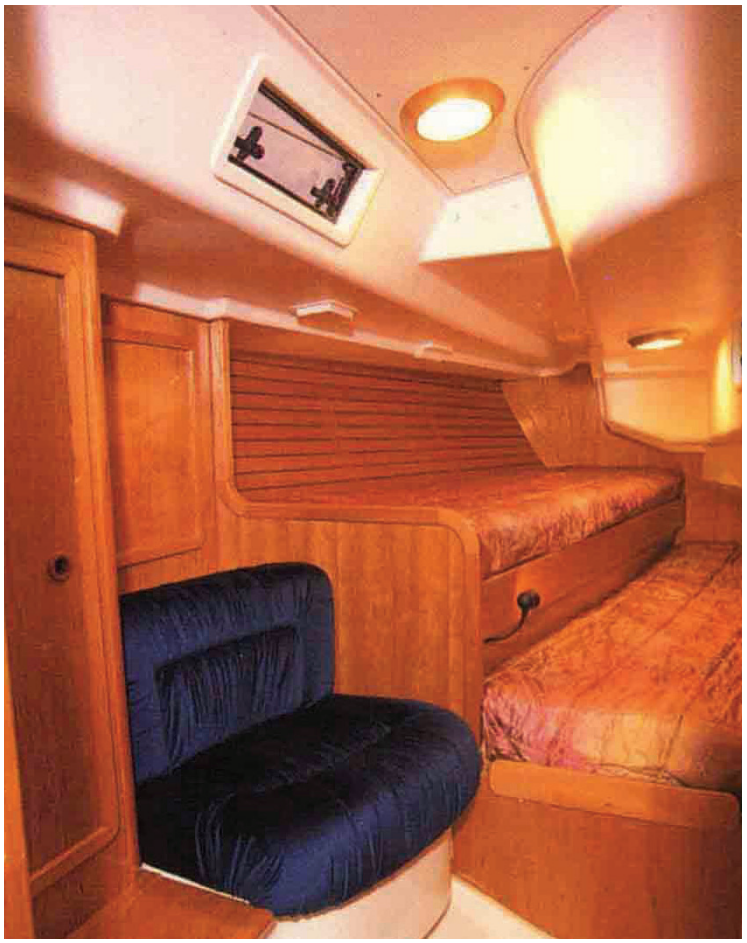
Andrea Vallicelli (Roma, 1951), architetto, è professore ordinario di Disegno Industriale presso la Facoltà di Architettura di Pescara e docente al Master in Yacht Design del Politecnico di Milano.

Fonda lo studio "A. Vallicelli & C. Yacht Designers" nel 1976 occupandosi fin dall'inizio di yacht design, architettura ed ingegneria navale. Partner dello studio è l'ing. Alessandro Nazareth.

Ha disegnato numerose imbarcazioni tra cui: *Brava, Azzurra*, *Orsa Maggiore e Virtuelle* (con Philippe Starck).

Ha ottenuto diversi premi e riconoscimenti e rassegne dei suoi lavori sono





state esposte in numerose mostre, tra cui *E' Design* (Milano, 1983), *Car & Yacht Designer* (Giappone, 2000), *Sport Design in Creative Interaction* (Cina, 2008).
E' stato responsabile scientifico per l'unità di Chieti delle ricerche nazionali PRIN: *Sistema Design Italia* (Premio Compasso d'Oro) e membro del Consiglio Nazionale del Design del Ministero dei Beni Culturali.

Genealogia

Negli anni '90 le imbarcazioni di Comar crescono di dimensioni e diventano tecnologicamente innovative: in questo ambito lo studio Vallicelli, realizza il progetto del Genesi 43. Le forme di carena sono ottimizzate per regatare in I.M.S., ma l'imbarcazione è progettata anche per la crociera: vengono realizzate due configurazioni, crociera e regata, differenti per materiali, armo e layout interno. Entrambe le configurazioni, vengono presentate al Salone di Genova del 1990.

La barca è stata prodotta in un centinaio di esemplari (circa 10 in versione regata) dalla Comar di Forlì, poi altri 70-80 dalla Comar di Fiumicino con vari aggiornamenti.

Tecnologia costruttiva

Lo scafo è realizzato in sandwich con pelli in VTR e anima in termanto (un PVC espanso a cellula chiusa) con tecnologia sottovuoto. Nella versione crociera è utilizzata resina poliestere, nella versione regata resina vinilestere e i rinforzi sono realizzati in Kevlar.

L'accoppiamento fra scafo e coperta e quello fra paratie e scafo è realizzato con resine epossidiche e imbullonaggi.

Stile

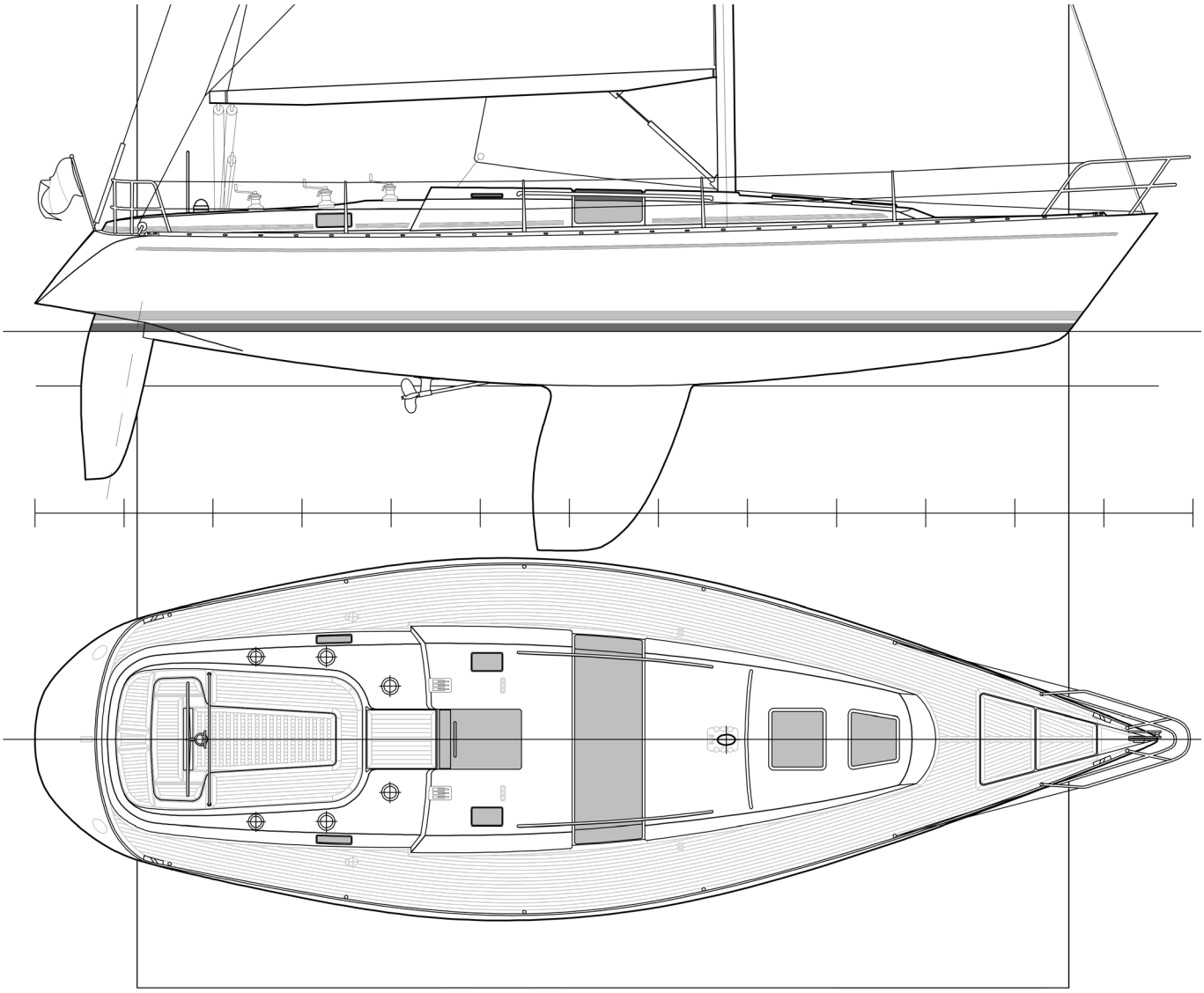
Il Genesi 43 è un progetto concettualmente nuovo e anche nel design esprime la volontà di essere originale: i bordi liberi sono bassi, il cavallino è leggermente insellato. La tuga, bassa e filante, si estende longitudinalmente e offre una buona abitabilità negli interni anche a prua; peculiarità della tuga, inoltre, è la finestratura a tutto baglio.

Sottocoperta ci sono due cabine doppie a poppa con armadi e divanetti; sotto la scala d'ingresso si trova il bagno; a centro barca si trovano a sinistra il grande tavolo di forma ovoidale e a dritta la zona carteggio e la cucina. Nella zona di prua, oltre la paratia maestra, si trova una cabina armatoriale con bagno esclusivo (crociera) o la cala vele con due brandine in tubolare (regata).

Lo stile degli interni è di tipo classico ed è realizzato in ciliegio americano; l'ergonomia risulta ben studiata e gli angoli del mobilio, in accordo con la tradizione marinara, sono ovunque stondati.

Pag. 96
1. Genesi 43 in navigazione
2. Assemblaggio del controstampo strutturale
3. Fase di montaggio del motore sotto panca
4. Pozzetto
5. Coperta e tuga

6. Vista della dinette
7. Postazioneper la consultazione delle carte nautiche
8. Interni da regata
9. Interni da crociera



Anno di progettazione	1990
Cantiere	Comar
Designer	Andrea Vallicelli
Tipologia	Crociera
Lunghezza fuori tutto	13,10 m
Lunghezza al galleggiamento	12,60 m
Baglio massimo	4,02 m
Dislocamento	8900 kg (crociera), 8100 kg (regata)
Motori (1)	Volvo Penta 43 Hp
Velocità massima (dichiarata)	8,1 nodi

Specifiche tecniche

L'armo è a sloop frazionato con fiocco autovirante (genoa nella versione regata) e randa steccata con Lazy Jack; le vele sono in Mylar con rinforzi in Kevlar. Le crocette acquartierate verso poppa in trave reticolare rendono superflua la presenza di sartie volanti strutturali; il sartiame è in tondino. L'imbarcazione risulta ben equilibrata e, sottovela, possiede notevoli doti di stabilità di rotta e di velocità.

Il motore Volvo è posto sotto la panca centrale della dinette, con i vantaggi della centratura dei pesi e della bassa rumorosità nelle cabine e nel pozzetto.

Bibliografia

Belli, B. (1991). Genesi. Mondo Barca, Settembre 1991
Brambilla, A. (1990). Cantieri. Come ti cambio la Comar. Il Giornale della Vela, Settembre 1990, 52-55
Comar Costruzioni Marittime S.p.a. (1990?), Brochure Progetto Genesi
Pozzolini, P. (1991). Genesi. Uomo Mare, Giugno 1991
Wickipedia (2014), voci 1990 e anni 1990. Disponibile presso: http://www.wickipedia.it
Zuccaro, L. (1991). Genesi. Superprova. Il Giornale della Vela, Marzo 1991, 66-71
Documenti vari originali gentilmente concessi dallo Studio Vallicelli e dall'ufficio progetti di Comar.

Fonti immagini

Andrea Vallicelli, Studio Vallicelli.
Brochure Comar.
"Genesi. Superprova". Il Giornale della Vela, Marzo 1991.
"Cantieri. Come ti cambio la Comar". Il Giornale della Vela, Settembre 1990

a cura di Giacomo Gori

MAFFY BLUE

1991: Anno del varo

Per la prima volta nel Novecento, gli avvenimenti politici e bellici di particolare rilevanza vengono seguiti da tutto il mondo, attraverso la diretta televisiva.

Ciò viene dimostrato per esempio con lo scoppio della Guerra del Golfo nel 1991. Il 17 gennaio viene avviata l'offensiva delle Nazioni Unite, alla quale partecipa anche l'Italia, al termine dell'ultimatum nei confronti dell'Iraq, avvenuto in seguito all'invasione del Kuwait. Il conflitto viene seguito sulle reti televisive di tutto il mondo, in particolare attraverso il canale della CNN, emittente destinata a diventare punto di riferimento dell'informazione a livello mediatico negli anni Novanta.

Nello stesso anno, in Sudafrica, il 1° febbraio il governo abolisce le ultime leggi razziali ancora in vigore, ponendo così fine all'Apartheid.

Nel 1991 l'Italia viene invece segnata da un evento drammatico, che si rivela la più grave tragedia nella storia della marina mercantile italiana. Il 10 aprile, al largo del porto di Livorno, il traghetto Moby Prince, diretto ad Olbia, collide con la petroliera Agip Abruzzo e si incendia, causando la morte di 140 persone.

Storia del cantiere e designer

Pietro Baglietto nasce nel 1841 a Varazze. Egli fonda gli omonimi cantieri nel 1854, orientandosi in breve tempo verso la realizzazione di imbarcazioni da diporto.

Nel 1906 i Cantieri realizzano *Giuseppina*, un natante da 22,60 m di lunghezza e 33 tonnellate, il più grande yacht da crociera con "motore ad esplosione" mai costruito in Italia.

Nel 1911 muore Pietro Baglietto e la direzione dei Cantieri passa al figlio Bernardo. Negli anni della Prima Guerra Mondiale i Cantieri sono impegnati principalmente da commesse governative: vengono realizzati MAS e idrovolanti.

Negli anni Venti e Trenta sono numerosi i successi delle imbarcazioni realizzate dai Cantieri nelle competizioni sportive europee e d'oltreoceano: nel 1923 *Baglietto I* trionfa a Monaco battendo il record di velocità nella sua categoria. Nel 1929 Vincenzo Vittorio Baglietto, nuovo progettista dei cantieri, realizza il primo Dodici Metri costruito in Italia: *La Spina*.

Conclusa la Seconda Guerra Mondiale il marchio Baglietto riprende la costruzione di barche da regata e da diporto, alcune frutto della trasformazione di imbarcazioni militari, tra cui si ricordano *Caroly* di Riccardo Preve**,** *Miranda IV*, *Mait I***,** *Ea* **e** *Mait II***.**

A metà anni Sessanta con l'aumento della domanda di barche, Pietro Baglietto decide di passare all'uso del compensato marino che permetteva la produzione di un maggior numero di imbarcazioni ottimizzando i tempi. Per questo lavoro, Pietro Baglietto e Aldo Cichero studiano e progettano la prima vera catena di montaggio di motor yacht di media dimensione. Con il decennio successivo inizia l'era dell'alluminio che caratterizza da quel momento la produzione dei Cantieri per tutti gli anni a venire, unitamente a soluzioni tecnologiche d'avanguardia volte ad ottenere prestazioni strabilianti,

MAFFY BLUE

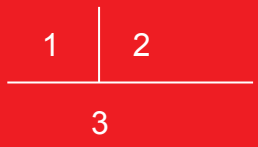
Cantieri Baglietto
Aldo Cicchero

'91

come la propulsione a idrogetto di *Chato*, che consentiva a un motoryacht di 26 metri di raggiungere i 62.5 nodi.
L'inizio degli anni Ottanta rappresenta per Baglietto un altro traguardo, grazie alla costruzione del primo megayacht moderno della storia, *Adler*, disegnato da Alberto Mercati.
Con ***Maffy Blue*****,** varato nel 1991, Aldo Cichero, che aveva lungamente lavorato in cantiere, introduce una svolta stilistica radicale nel linguaggio del megayacht. 33 metri di lunghezza fuori tutto, 30 nodi di velocità massima, *Maffy Blue* coniuga una linea che farà scuola, con uno sfarzo di interni destinato a creare un nuovo standard nel segmento.

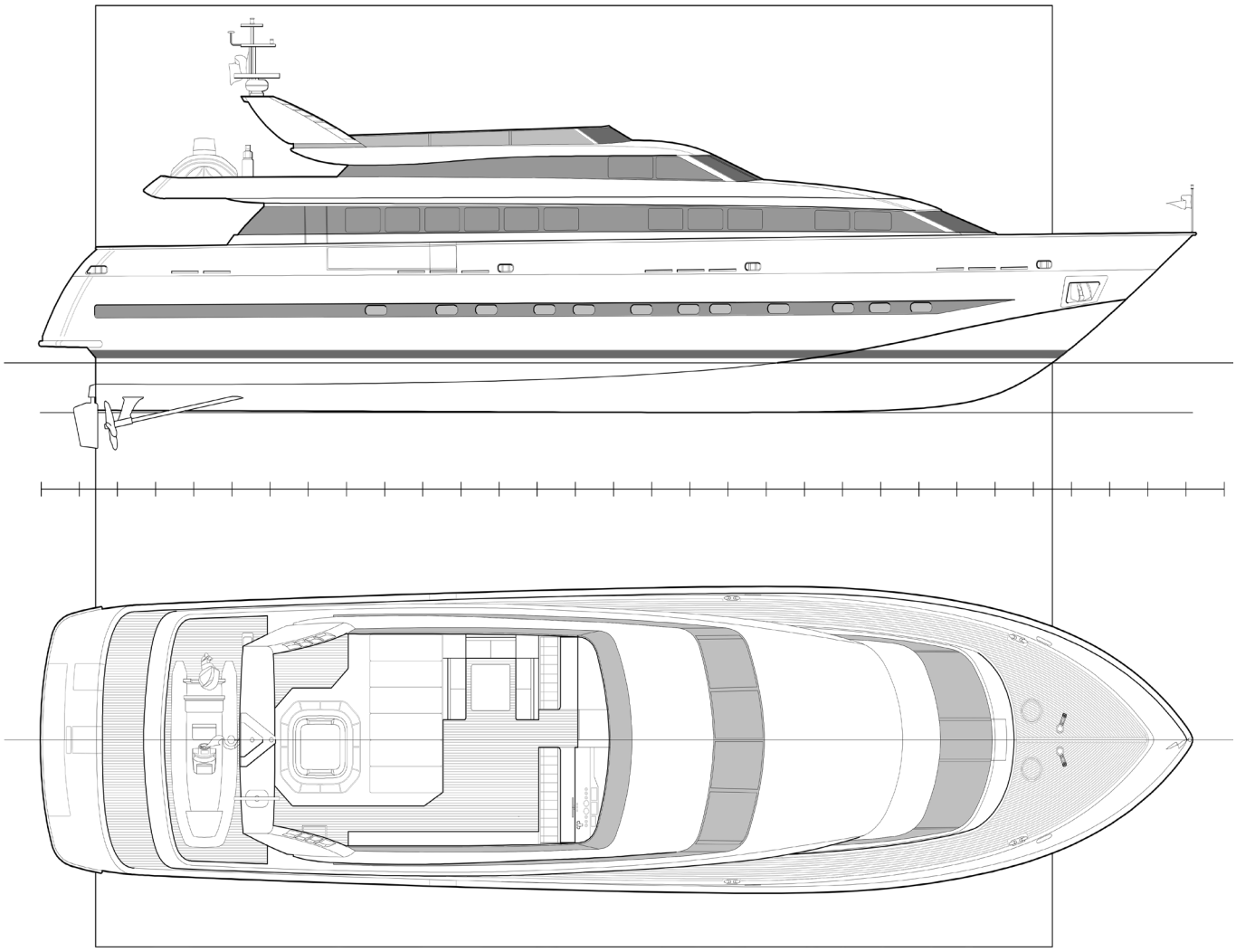
Genealogia
Maffy Blue è un'imbarcazione (replicata per una piccola serie) che ha ispirato molte altri motoryacht, per il design, raffinatezza complessiva e l'armonia delle forme. Le linee di carena sono state realizzate direttamente dal Cantiere Baglietto, mentre dal tavolo da disegno di Cichero sono state sviluppate le linee esterne e l'elegante finitura degli interni, consolidando con Baglietto una collaborazione fruttuosa durata per molto tempo e per diversi progetti.

Tecnologia costruttiva
Costruito in soli dodici mesi, *Maffy Blue* è stato realizzato in lega leggera con una lunghezza di ben 33 metri. Questo yacht ha proposto importanti innovazioni, che diverranno poi una costante costruttiva per Baglietto, ma anche per altri cantieri. Viene infatti realizzato per la prima volta il portellone di poppa ricavato nella struttura stessa della barca. Questo è apribile idraulicamente diventando pedana per facilitare l'attracco con il tender, ed è utilizzato anche come spiaggetta per il bagno (introducendo un modo di vivere il mare che per i super-yacht diventerà una consuetudine). La passerella idraulica è alloggiata in una guaina direttamente saldata alla struttura, senza battute riportate e cerniere a vista, come per il portellone.
Con questo progetto il flying bridge diviene molto più vivibile: più ampio e largo del normale con una piccola piscina, particolare al tempo del progetto, quando non ancora diffusa per i motor-yacht di questa dimensione. Anche le prese d'aria sono di nuova concezione: con grande eleganza e funzionalità, queste sono qui alloggiate sotto gli alettoni laterali, al riparo dalla pioggia e dagli spruzzi delle onde.
Maffy Blue utilizza anche particolari costruttivi innovativi che facilitano molto la realizzazione, e danno ottimi effetti stilistici, frutto della lunga esperienza cantieristica del designer. Una caratteristica tecnologica comune a tutte le stanze da bagno, che qui è anche elemento ornamentale, è una conchiglia di marmo colorato che maschera elegantemente un boccaporto per l'ispezione delle sentine. Tutte le cabine degli ospiti sono equipaggiate con sistemi che integrano radio, altoparlanti nascosti, cd, tv e lettori dvd.
L'imbarcazione è dotata, nella zona prodiera, di una stiva, destinata ad immagazzinare provviste non deperibili e articoli voluminosi. A poppavia della zona ospiti è collocata la sala macchine, che si raggiunge attraverso due larghe entrate dai ponti laterali.



Pag.104
1. Studio privato armatore
2/3 Viste degli interni del main deck

4. Zona prendisole, sun deck
5. Dettaglio finestratura continua sul main deck
6. Dettaglio timoneria interna



Anno di progettazione	1991
Cantiere	Cantieri Baglietto
Designer	Aldo Cicchero
Tipologia	Motoryacht
Lunghezza fuori tutto	33 m
Lunghezza al galleggiamento	27,20 m
Baglio massimo	7,20 m
Dislocamento	93 t
Motori (2)	MTU 12V 396 TB93
Velocità massima (dichiarata)	30 nodi

Stile

Per quanto riguarda le linee esterne, il risultato estetico è una barca dalle forme filanti ed arrotondate, che dà il via ad un vero e proprio stile che tuttora viene riprodotto nelle barche di Baglietto e di altri cantieri. Per *Maffy Blue* gli interni sono tutti in radica di olmo, in controtendenza per quel periodo che utilizzava la laccatura. La radica, riscoperta da Cichero dopo il periodo *Decò* per il Magnum Marine 53 (*Loopy*, 1977), diviene ben presto un materiale di tendenza, destinato a conoscere un grande successo anche nel design dell'arredamento.

In soggiorno è presente un tavolo da carte dotato di un'originale base in plexiglass, costruito con una preziosa tecnica del XVI sec. di decorazione a scagliola, realizzato da maestri fiorentini.

In soggiorno ci sono anche tre sofà, il cui rivestimento richiama gli stessi colori e motivi del tavolo e tre piccoli tavoli di plexiglass. Anche il tavolo da pranzo è realizzato con gli stessi materiali del tavolo da carte, ma qui lo spazio è sufficiente per ospitare confortevolmente otto persone. Su una delle paratie si trovano due preziosi affreschi ottocenteschi, mentre il ponte è coperto da un tappeto bianco e il celino è suddiviso in pannelli a forma di nuvole.

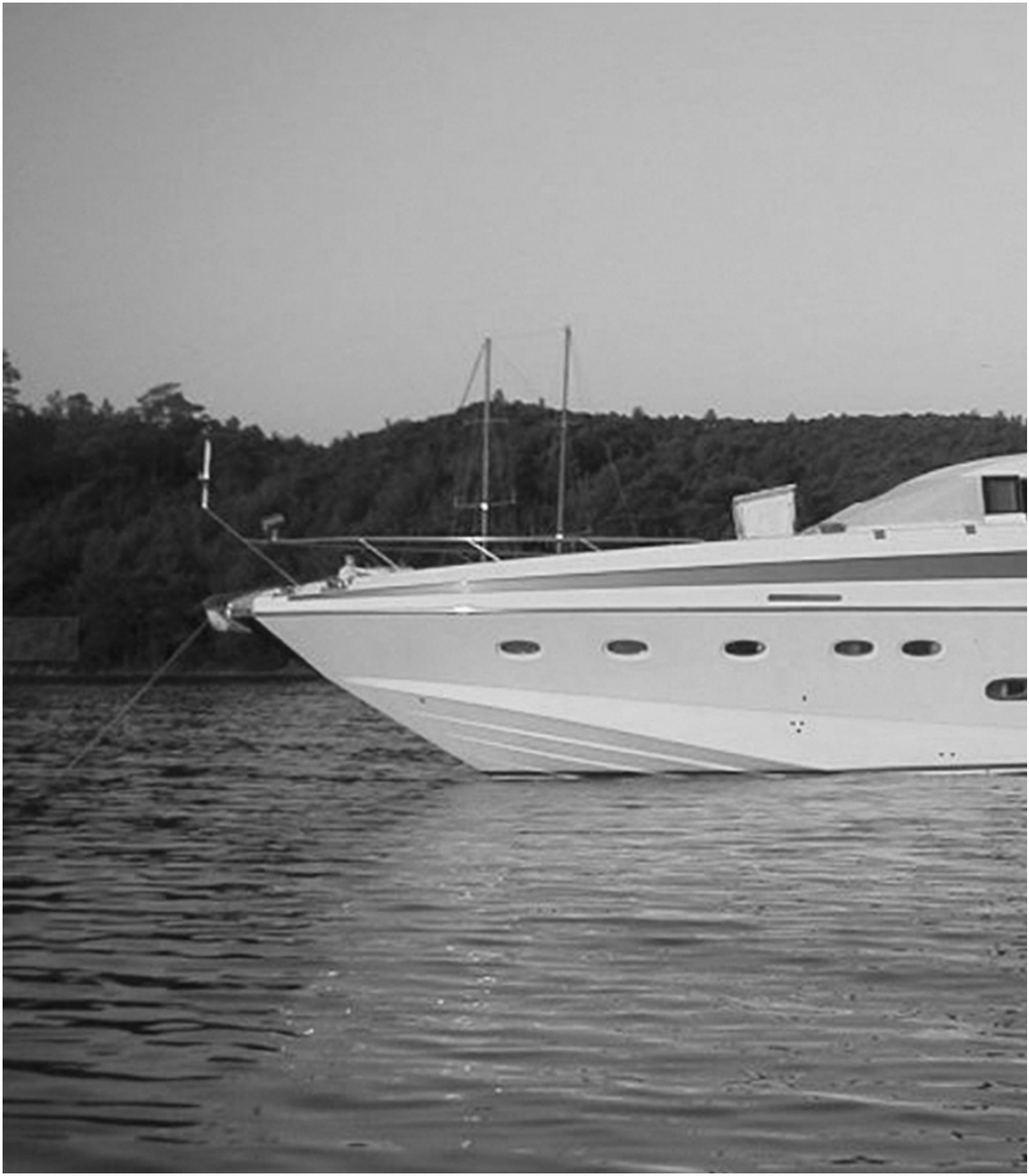
Bibliografia

"Yacht Première", Anno 3, N.6, Dicembre 1991.
www.baglietto.com
www.aldocichero.it

Fonti Immagini

Archivio Aldo Cicchero

a cura di Laura Ferrando



1991: anno del varo

Negli anni novanta si evolvono in modo significativo la società e lo stile di vita, anche grazie ad alcune innovazioni tecnologiche come l'introduzione nelle pratiche quotidiane dei telefoni cellulari e di Internet; fenomeno quest'ultimo che inizia a svilupparsi proprio nell'agosto del '91, quando nasce ufficialmente il World Wide Web ed il suo creatore, Tim Berners-Lee, mette on-line il primo sito.

Il potenziamento delle attività comunicative che avviene in quel periodo, la loro democratizzazione e diffusione a tappeto, rappresentano i capisaldi di un dibattito che rimane molto vivo anche in epoca contemporanea e che ad oggi è progredito lungo innumerevoli fronti. Sicuramente nel decennio degli anni '90 i *media* acquisiscono un ruolo dominante nella società occidentale, le informazioni iniziano a penetrare in massa nelle case delle persone, proiettandole in tempo reale dentro gli avvenimenti rilevanti: il trattamento mediatico che viene riservato alla guerra del Golfo (17 gennaio 1991) ne è un esempio emblematico.

Il 1991 non è però solo un anno di vicende spettacolari e drammatiche, ma anche un momento di fermento intellettuale e di eventi costruttivi, come quando il governo Sud Africano abolisce le ultime leggi razziali ancora in vigore mettendo la parola fine sull'Apartheid. A livello culturale nel 1991 sono usciti film del calibro di "JFK" considerato il capolavoro di Oliver Stone e "Mediterraneo", la pellicola di Gabriele Salvatores che nel '92 si aggiudicherà il Premio Oscar come miglior film straniero. E' un anno che vede la musica italiana un po' sofferente, mentre invece dilaga la musica straniera con album di debutto di future star internazionali come Alanis Morissette (album Alanis) e Ricky Martin (con l'omonimo album).

Tirando una somma se pur parziale da questa breve lettura delle vicende del 1991, sembra verosimile affermare che è un anno la cui importanza è definita dai semi piantati, che iniziano a germogliare e i cui esiti danno ancora oggi dei frutti.

Genealogia

Il Technema 82' è un *motoryacht* che nasce dalla felice gamma Technema del Cantiere Posillipo. È un bell'esempio rappresentativo di questa famiglia di barche, che arriva fino ai giorni nostri partendo addirittura dalla fine degli anni '70. Una serie quindi dalla storia duratura e dalla notevole persistenza tra le pagine della nautica italiana, che vanta delle paternità progettuali di primordine. Per dare vita e forma a questi yacht hanno lavorato alcuni dei nomi di spicco dell'*Italian Yacht Design* come appunto lo studio Zuccon, Carlo Galeazzi e Tommaso Spadolini.

Storia del cantiere e del designer

Nel 1942, vicino alle grotte di Posillipo viene fondato da gruppo di sciatori d'acqua del golfo di Napoli, un nuovo cantiere, che inizia a produrre dapprima imbarcazioni in legno di mogano che nascono per essere veloci e maneggevoli. Il marchio Posillipo ha quindi natali campani, ma negli anni '60 si trasferirà a Sabaudia ed è in quel periodo che insieme a pochi altri marchi,

TECHNEMA 82

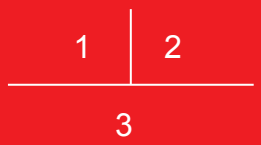
Cantieri Posillipo
Zuccon e Galeazzi

'91

come i Riva ad esempio, inizia ad essere uno dei riferimenti dell'identità dello stile italiano di quell'epoca. Tra le decadi degli anni '70-'80, inizia per il cantiere una nuova era passando alle costruzioni in vetroresina con la linea delle imbarcazione Tobago e Martinica. La fine del decennio è segnata dall'avvento della già citata gamma Technema, serie che da quel momento non sarà mai abbandonata e che anzi, all'assorbimento nel 1993 da parte dei Cantieri Rizzardi, scoprirà di avere ancora molte cose da dire.
Il fortunato e duraturo matrimonio tra il Cantiere Posillipo e gli architetti Giovanni Zuccon e Paola Galeazzi inizia già nel 1976, quando Zuccon vince un concorso ed ottiene l'incarico per la progettazione della gamma Technema. Il primo esemplare, di circa venti metri, è stato l'antesignano di molte soluzioni innovative, reiterate dallo stesso autore in successivi progetti di successo tuttora in produzione.
Giovanni Zuccon è architetto classe 1944, professore associato in Disegno Industriale presso la Facoltà di Architettura "Ludovico Quaroni" dell'Università degli studi di Roma "La Sapienza", ed è il fondatore assieme alla moglie Paola Galeazzi dell'omonimo studio "Zuccon International Project". Paola Galeazzi è all'interno dello studio una figura chiave, attiva in tutte le scelte relative all'attività progettuale dello studio, di cui è amministratore unico.
Le loro collaborazioni nel mondo della nautica sono molteplici e prestigiose come ad esempio quelle con i cantieri Ferretti Yacht e Custom Line di Forlì, CRN di Ancona, Bertram di Miami (Florida) e con i Cantieri Apreamare di Sorrento.

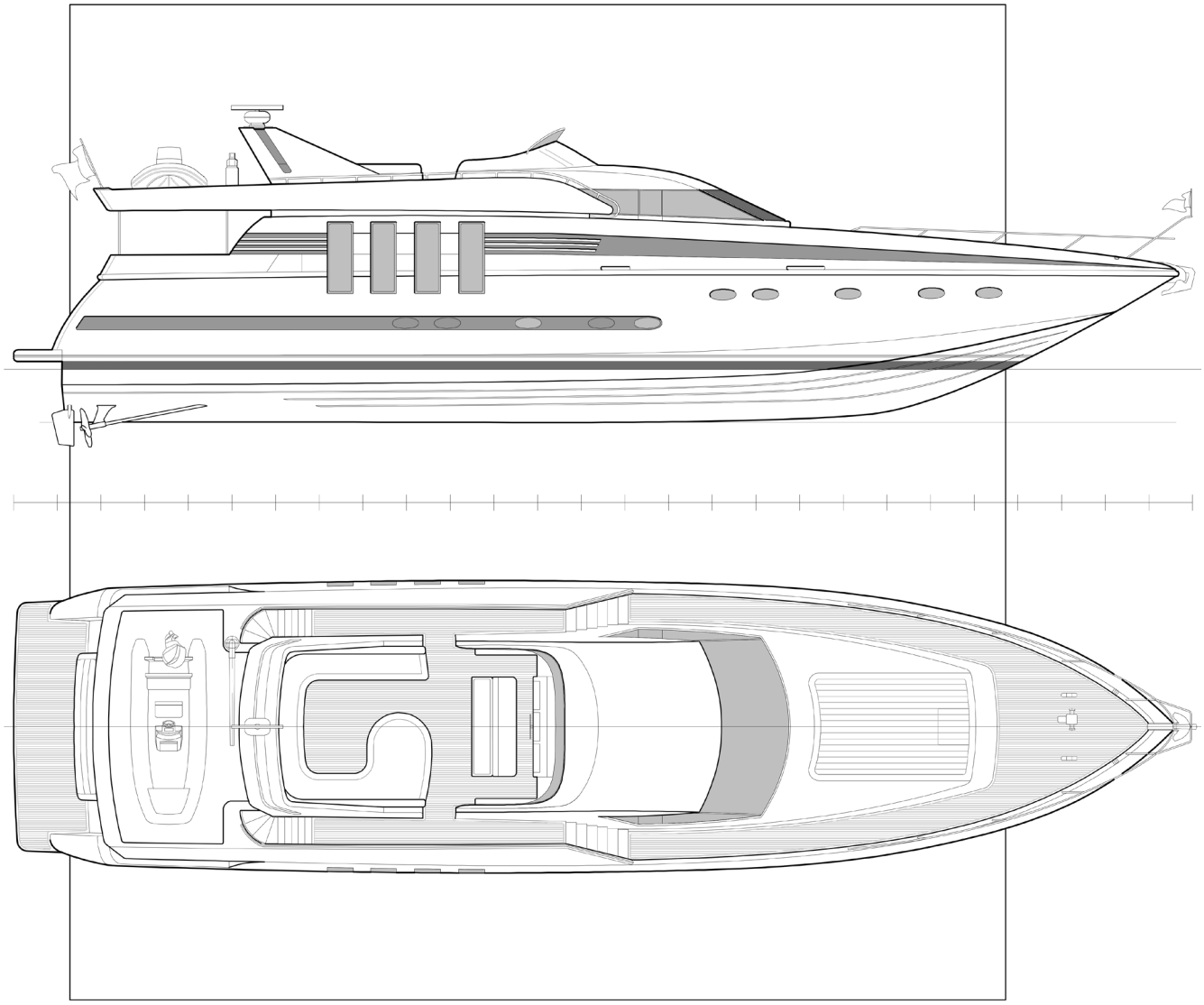
Tecnologia costruttiva
Il Technema 82' è uno yacht wide-body costruito in vetroresina. L'originalità costruttiva è riferita in particolare alla soluzione architettonica che prevede un corpo di sovrastruttura larga quanto lo scafo con l'apposizione di finestrature a tutt'altezza che permettono dall'interno una percezione dello spazio senza limiti, del mare e del cielo. La complessità costruttiva è legata alla larghezza dei bagli del salone che devono legare l'imbarcazione con una luce non indifferente e un dimensionamento adeguato a sopportare le deformazioni torsionali dei ponti. A tale scopo la soluzione costruttiva prevede l'irrobustimento dell'insieme con la soluzione a sandwich per i ponti, tipica delle costruzioni in VTR. Distanziando due pelli contigue con l'interposizione di un inerte leggero (come la balsa) si ottiene un consistente incremento del modulo d'inerzia, pur non aumentando significativamente il peso dell'insieme della struttura.

Stile
I criteri che meglio definiscono la filosofia progettuale di questo modello di Technema, sono legati alla ricerca di una maggiore abitabilità degli interni, sfruttando appieno le caratteristiche wide-body nella distribuzione del ponte di coperta, dove sono stati recuperati i passaggi laterali, per garantire spazi abitabili interni più ampi. I necessari camminamenti esterni sono stati posizionati ad una quota superiore rispetto al ponte di coperta, ma comunque leggermente più bassa del *flying-bridge*.



Pag. 112
1. Vista ormeggio di poppa
2. Vista esterna da prua
3. Vista esterna da prua a poppa

4. Dettagli esterni della murata, finestrature
5. Dettagli esterni del main deck, scalette di accesso al fly
6. Dettaglio del fly deck, plancia



Anno di progettazione	1991
Cantiere	Cantiere Posillipo (Sabaudia, Italia)
Designer	Giovanni Zuccon e Paola Galeazzi
Tipologia	Motoryacht
Lunghezza fuori tutto	25,56 m
Lunghezza al galleggiamento	20,5 m
Baglio massimo	6,30 m
Dislocamento	71.000 kg
Motori (2)	2.800 hp
Velocità massima (dichiarata)	30 nodi

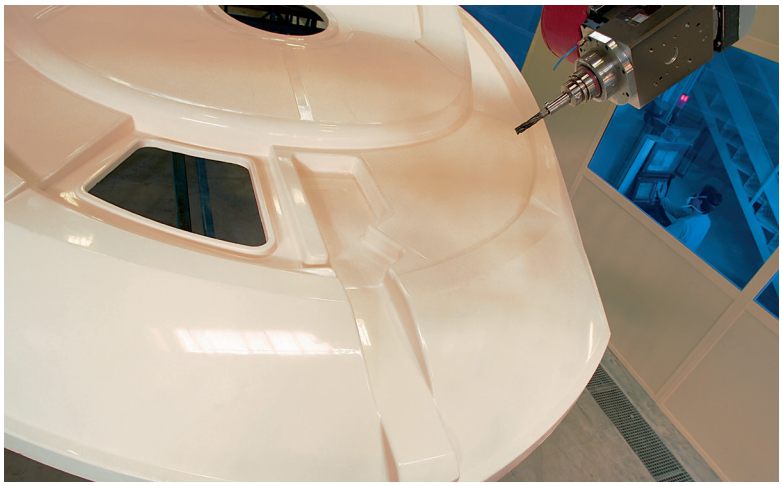
Il layout degli interni è -nel suo complesso- improntato secondo una logica convenzionale, con una zona giorno che si sviluppa tra il ponte di coperta e il ponte superiore, e una zona notte posta sottocoperta.
Come ambiente è di particolare interesse l'ampio salone del *main deck*, confortevole e ben illuminato da vetrate laterali a tutta altezza. Lo stile tipico dei Cantieri Posillipo si può intuire dal particolare gusto per il lusso mai eccessivo e per la ricerca dell'equilibrio tra confort e spazi conviviali, che si esprime attraverso linee sobrie ed eleganti.

Specifiche tecniche
L'elemento che meglio caratterizza il Technema 82' è appunto la cura della distribuzione che le garantisce dei volumi veramente eccezionali. Il Technema 82' dispone di una cabina armatoriale e di 3 cabine ospiti, che nella versione qui riportata sono due twin e una guest matrimoniale, tutte dotate di un ampio bagno privato. L'area dedicata all'equipaggio è posta a prua e ha un suo accesso dall'esterno. Come già illustrato, i passaggi laterali sono posti ad una quota superiore rispetto al ponte di coperta e generano un doppio ordine di scale che vanno ad incorniciare il *flying bridge*. Grazie a questa soluzione, la parte esterna del *flying bridge* acquisisce un aspetto particolarmente riservato e confortevole.

Bibliografia e sitografia
Luca Bradini (2009). *Cantieri Italiani, il Gruppo InRizzardi. Il Gruppo fa la forza | There is safety in numbers*
DIID. Disegno industriale industrial design. N° 1 febbraio 2009, pag. 34-49 ISSN: 1594-8528
A cura di Massimo Canfailla, Anthony Lee, Eugenio Martera e Pierpaolo Perra (1994) *"Architetture del mare"* Edizioni Alinea, Firenze
Portale "il Denaro": archivio.denaro.it, articolo su area Economia (21-02-2003), *"Rivive con Rizzardi il fascino dei Posillipo"*
Sito Nautica Report: http: www.nauticareport.it, articolo a cura di Isabella Foderà (14/03/2014),*"Cantieri Navali Rizzardi, pronti al "rilancio""*
Vanityfair.it: www.vanityfair.it, articolo a cura di Luca Fiorini (luglio 2013) *"Anni '90, i ricordi più belli I figli di un decennio «sconclusionato», cresciuti tra floppy disk e Crystal Ball, raccontati nella fiction Una grande famiglia - 20 anni prima, prima «mag series» italiana realizzata da Vanity Fair e Rai Fiction. E voi cosa ricordate di quegli anni?"*
Zuccon International Project: www.zucconinternationalproject.com

Fonti immagini
Sito Best Boat 24: www2.best-boats24.net
Sito Barca 24.it: www.boat24.com
Sito yachtworld: www.yachtworld.com
Sito Motori360: www.motori360.it
Sito Mondonautica blog: www.mondonautica blog.com

a cura di Elisa Bassani



1993: anno del varo

L'ultimo decennio del XX secolo è caratterizzato da diverse vicende storiche, politiche e di costume; sono gli anni del "dopo caduta del muro", carichi di tensione ma ricchi di nuovi slanci e cambiamenti.
Si delineano le nuove connotazioni dell'Europa, soprattutto quella dell'Est non senza difficoltà e anni di duri combattimenti. Si delinea l'Europa Unita con l'entrata in vigore del *Trattato di Maastricht (1*993). Nel mondo della musica si chiudono gli anni '80 e grande rivoluzione si avrà con la musica elettronica; nel 1993 si ha la formazione dei Daft Punk che ne definiscono cosi le regole. In Italia gli Audio 2 conquistano con le loro parole gli italiani cambiando le connotazioni della canzone d'autore. Con la formazione dei *Take That*, si stabiliscono le boy-band, aprendo un nuovo filone musicale.
Quando Righini presenta i primi modelli di *Azimut*, viene eletto il 42º Presidente degli Stati Uniti d'America, Bill Clinton, a Los Angeles Federico Fellini ritira l'Oscar alla carriera, mentre Nelson Mandela viene premiato con il Nobel per la Pace.

Storia del cantiere e designer

La nascita di *Azimut Yachts* risale al 1969, quando Paolo Vitelli fonda la *Azimut Srl*, con la quale dà inizio a un'attività di noleggio di barche a vela. Nel 1970 alcuni brand del settore nautico affidano alla giovane società la distribuzione delle loro imbarcazioni in Italia. In breve, *Azimut* amplia il suo ambito d'azione: non più solo distribuzione, ma anche progettazione di nuovi yacht. Nasce la prima barca in vetroresina prodotta in serie: il successo è immediato. Da qui l'ascesa è veloce. Nel 1985 *Azimut* acquisisce lo storico cantiere *Benetti (*Viareggio), da questo momento il cantiere può costruire in proprio definendo nuovi standard stilistici e industriali rivoluzionando la nautica. A partire dalla fine degli anni '90, dopo varie acquisizioni di nuovi cantieri e un nuovo stabilimento ad Avigliana, *Azimut* si assicura una posizione di indiscusso primato nella produzione di yacht e megayacht. La leadership è confermata nelle stagioni successive, grazie ai numerosi successi commerciali che rafforzano la capacità produttiva dell'Azienda.
Stefano Righini, classe 1951, si appassiona alla nautica, frequentando il *Cantiere Navale di Lavagna* dove il padre lavorava. Le sue capacità lo fanno notare a Mario Consigliere allora proprietario del cantiere, che lo inserisce nell'ufficio tecnico. Nel 1969 e per i dieci anni successivi, il giovane Stefano si forma in un ambiente stimolante, imparando a conoscere tutte le fasi che portano alla definizione di un'imbarcazione. Il cantiere diventa la sua università e lui cresce affinando le sue doti. Nel '79 Righini si mette in proprio, dal 1992 inizia la sua fortunata collaborazione con *Azimut Yacths*, ma non solo. Righini è un professionista che si è fatto da sé con dinamismo, sacrificio e coraggio, ha determinato il suo successo riuscendo a coniugare intelligenza e "saper fare". Nel 2004 l'Università degli Studi di Genova, gli ha conferito la *Laurea Honoris Causa* in *Disegno Industriale*, grazie alla sua innovativa metodologia di approccio alla progettazione nautica.

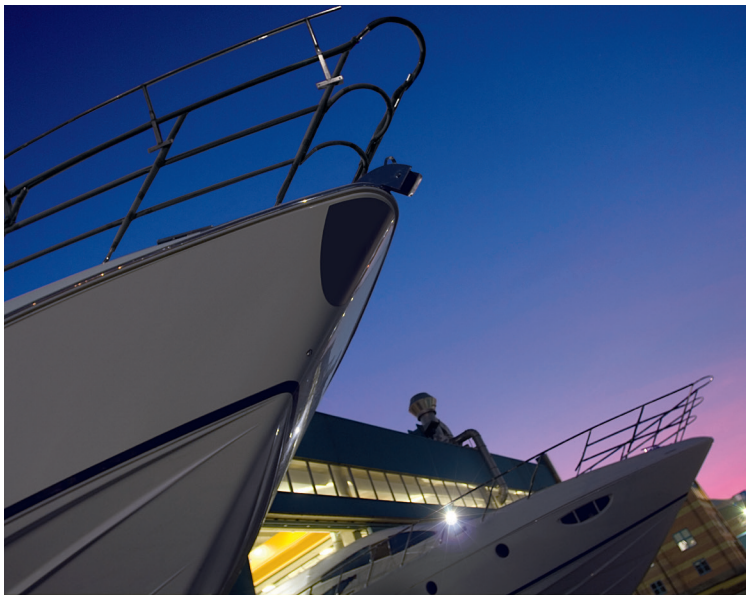
Genealogia

Le imbarcazioni del '90, sono state le prime nate dalla collaborazione del

AZ 40

Cantieri Azimut
Stefano Righini

'93



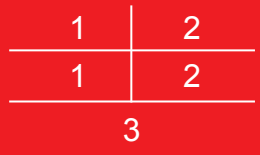
cantiere *Azimut* con Stefano Righini. Dalla *AZ40* sono poi nati successivi modelli *AZ43, AZ46* ed altri ancora. Queste barche costruite in serie variano per dimensione e si presentano come una serie composta da barche simili solamente scalate nella dimensione e aumentando le metrature si aggiungono. Ecco che nell'*AZ40* si hanno due cabine, mentre nell'*AZ43* si aggiunge una cabina con letti a castello alle già presenti cabina armatoriale e Twin. Questa gamma parte da alcune caratteristiche particolari che segnano il design del periodo per poi andare ad evolversi nella classe successiva (anni 2000) con nuove forme particolari e mature: finestrature accoppiate della tuga, finestrature geometriche e scafi colorati. Da questa prima collaborazione tra il cantiere e Righini, nasce e si sviluppa una seconda collaborazione per i modelli del decennio successivo, con un altro importante designer, Carlo Galeazzi. La coppia Righini-Galezzi porta successo al cantiere e deve la sua formazione grazie agli sviluppi progettuali e aziendali degli anni '90, quando il cantiere trova una vera svolta stilistica, industriale e costruttiva.

Tecnologia costruttiva

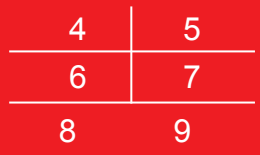
Con la classe '90 si ha per la prima volta l'applicazione di alcune importanti tecnologie che introducono il concetto di barca industriale. Prima tra tutte, lo stampaggio della vetroresina applicata alla barca nella sua interezza. Per rendere la costruzione più semplice e seriale, ogni imbarcazione viene divisa in pezzi elementari, non viene quindi solo progettata la barca in sé, ma viene progettato il metodo di assemblaggio e stampaggio. Con opportune flangie ogni elemento ha la possibilità di essere assemblato, ecco quindi che nascono i segni che contraddistinguono le barche di questo tipo. La lettura dei diversi elementi è facile: blocco scafo, blocco coperta che comprende anche la parte di poppa, la tuga divisa in due parti, il fly e così via.
La modularità rende la progettazione di queste imbarcazioni più facile ed introduce la metodologia moderna della costruziome per parti e assemblate. Viene introdotto anche il controstampo per le parti interne come il cielino.
Un'altra innovazione è la realizzazione del primo parabrezza incollato senza intelaiatura, una tecnologia "rubata" al mondo dell'auto-motive. Con questa classe si ha l'introduzione dello studio di una forte modularità industriale capace di definire la barca mediante una base costruttiva su cui poi vengono applicati elementi che si possono personalizzare. Anche i mobili interni sono concepiti con lo stesso concetto: standard e pre-costruiti in cantiere. Vi è per la prima volta l'introduzione del legno di ciliegio lucido per gli arredi interni, dettaglio che rimarrà fino alla fine del decennio. Con questa classe c'è stato una scatto in avanti del cantiere e della sua produzione industriale.

Stile

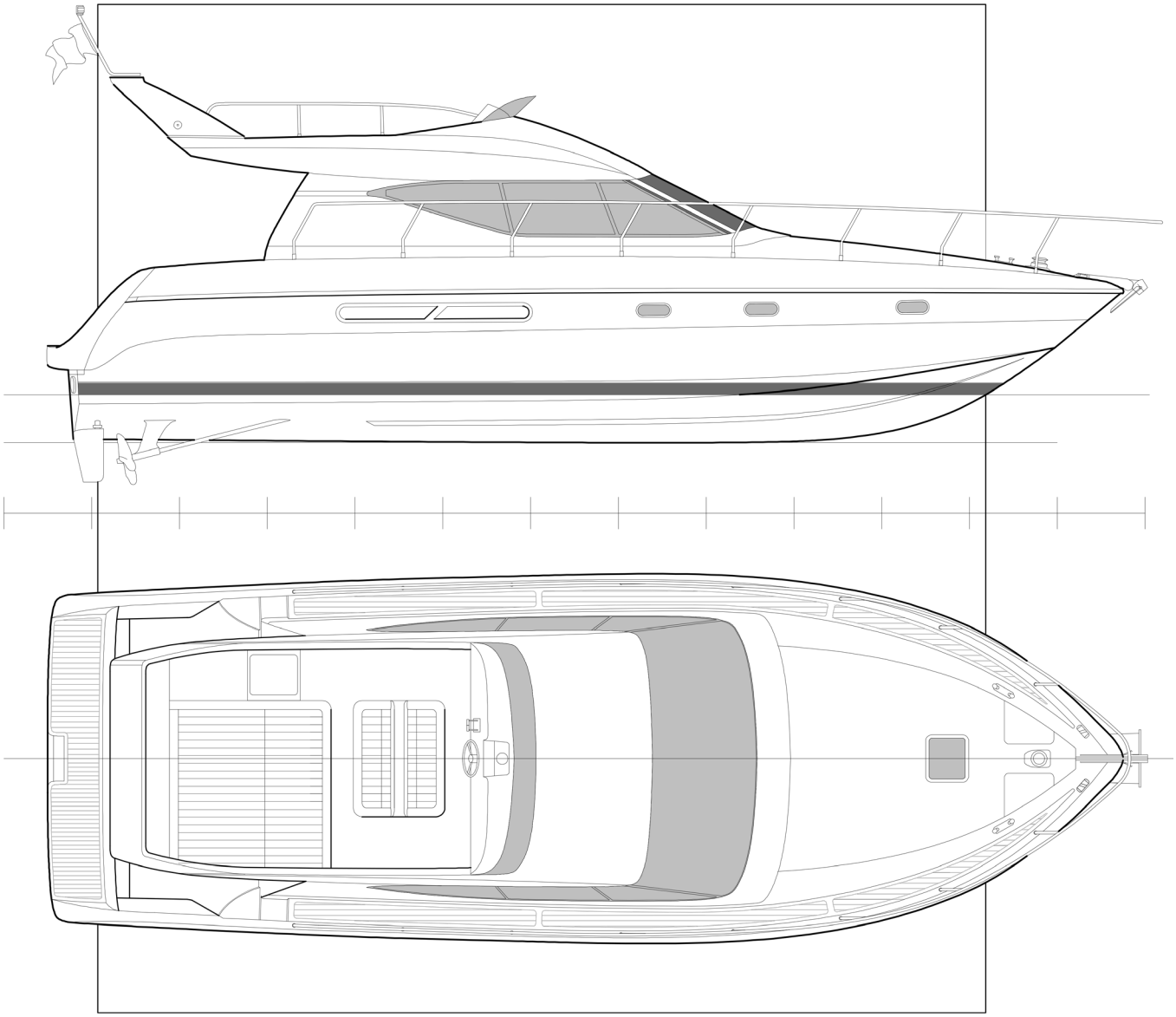
Nel 1992, Righini raggiunge una forte maturità progettuale insieme al cantiere *Azimut,* inizia ad interessarsi alla produzione seriale di motoryachts ma con esclusività e ricercatezza. L'apparente contrasto viene, però, trasformato in complementarietà, porta avanti questi due elementi come esercizi progettuali. Righini immagina l'imbarcazione come fosse un "animale marino" con linee forti e sinuose che si integrano con il mare. Le



Pag. 120
1. Fase di stampaggio
2. Azimut 40 in navigazione
3. Azimut 43



4/5 Viste degli interni
6/7 Viste della timoneria
8. Lo stabilimento Azimut ad Avigliana
9. Immagine pubblicitaria



Anno di progettazione	1993
Cantiere	Azimut Yachts
Designer	Stefano Righini
Tipologia	Cabinato FLY
Lunghezza fuori tutto	12,75 m
Lunghezza al galleggiamento	10 m
Baglio massimo	4,05 m
Dislocamento	10 t
Motori	Entrobordo Iveco AIFO 400 hp (x2) (Linea d'asse)
Velocità di crociera	25-28 nodi

barche proposte dal progettista diventano modelli di riferimento nell'ambito delle loro categorie ed egli riesce a connotare ogni imbarcazione con linee e soluzioni personali, che diventano dei veri e propri riconoscibili autografi. Questo consente ad ogni imbarcazione di essere percepita come pezzo unico e originale, pur essendo contemporaneamente esemplare di una produzione seriale.
In sintesi possiamo dire che Righini coniuga linee eleganti ed appropriate ad una straordinaria capacità di studio dei volumi: qualità che gli consente un controllo costante nella gestione del progetto. Lo stile di queste imbarcazioni è gestito con padronanza della geometria, gestione delle forme sia sul progetto sia in cantiere e studio della modularità di tutti gli elementi base. Con questi primi modelli il cantiere è riuscito a definire i punti progettuali: tecnologia, comfort, stile ed eleganza.
Questa classe ha rivoluzionato il concetto il diporto di media dimensione, che da modello custom è riuscito a diventare un prodotto industriale seriale senza mai rinunciare ad uno suo preciso stile, dove la fonte d'ispirazione è da sempre il mare e non l'imitazione di una moda. In ogni prodotto vi è una cura maniacale del dettaglio ed un'eccellenza stilistica propria del Made in Italy.

Specifiche tecniche
Tipologia costruttiva semi-seriale, uso di materiali compositi e grandi finestrature senza telaio. La tecnologia *"made in Azimut"*, si pone al servizio della sicurezza e del comfort degli armatori. Design, tecnologia, materiali, componentistica, tutto di qualità.
Questa classe di imbarcazioni appartengono alla tipologia di cabinati fly, il modello *AZ40*, presenta due cabine: un armatoriale a prua e una cabina ospiti con letti twin, un livello cucina, due bagni e comoda dinette. I modelli più grandi come l'*AZ43* presentano una cabina in più a letti a castello. Sul fly vi è una seconda timoneria e un ampio prendi sole. L'imbarcazione originale monta due Entrobordo Iveco AIFO 400 hp, Linea d'asse, ma è possibile trovare anche l'opzione 2 motori Entrobordo Carterpillar Diesel HP 2X380.

Bibliografia
www2.best-boats24.net
www.garatyyachts.com
www.azimutyachts.com, www.azimutbenetti.it
http://www.mondialbroker.it/
Intervista con Arch. Federica Bertolini, Arch. Paolo Sitia, Ing. Francesco Ansalone (Marketing Director), tecnici Azimut Benetti Group

Fonti immagini
Area privata Press Azimut Benetti Group http://www.azimutpressarea.com/login_press.php
Dott. Fabio Generoso, *Studio Zero.5*, Communicazione e Marketing per *Azimut Benetti*
D. G. Carugati, *"Azimut yachts"*, 2007, Mondadori Electa, Firenze

a cura di Valentina Solera