

# Nautica e Design

Certezze e contraddizioni di un Made in Italy  
riconosciuto nel mondo

**Maria Carola Morozzo della Rocca** Università degli Studi di Genova,  
Dipartimento Architettura e Design  
*carola.morozzo@unige.it*

**Giulia Zappia** Università degli Studi di Genova, Dipartimento Architettura e Design  
*giulia.zappia@fastwebnet.it*

Sono italiani i tre maggiori brand produttori ed esportatori di motoryacht nel mondo: Azimut-Benetti, Ferretti e Sanlorenzo. Le loro imbarcazioni affermano un'eccellenza del Made in Italy e dell'Italian Design che trae le proprie origini nel post secondo dopoguerra quando, con un repentino ribaltamento di paradigmi, nasce la prima produzione industriale di settore e si afferma, quale archetipo della fortunata esportazione attuale, il motoryacht mediterraneo. Il saggio, tramite una sintesi critica delle figure chiave che hanno segnato il Design Nautico nell'ultimo cinquantennio, intende evidenziare i filoni di ricerca utili a indirizzare uno sviluppo, sostenibile e credibile, della progettazione di settore.

*Nautica, Design, Contaminazioni, Progettisti, Imprenditori*

The major boatyards in the world for yachts production are Italian. They are Azimut-Benetti, Ferretti and Sanlorenzo. Their yachts declare the excellence of Made in Italy and of Italian Design. That excellence origins in the second post world-war when, in consequence of an overturning of paradigms, the first industrial production of the nautical sector was born. At the same time the Italian motor-yacht, nowadays considered the archetype of our present production, finds confirmation. After and thanks to incisive summary of the key characters that have built the Nautical Design during the last fifty years, the aim of the paper is to declare and underline the lines of research useful for developing a sustainable and reliable way of designing within the nautical sector.

*Nautica, Design, Influences, Designers, Entrepreneurs*

### **Premesse**

Agli eventi [1] che, negli anni Cinquanta, fra tensione industriale e fare artigianale, celebrano gli artefatti e la manifattura italiana nel mondo, con dieci anni di ritardo, fa da contraltare, di un Made in Italy del tutto particolare, il Primo Salone Nautico Internazionale di Genova del 1962 [2].

Il fermento progettuale, sociale e tecnologico a cui si assiste nel settore della nautica da diporto a cavallo fra gli anni Sessanta e Settanta del Novecento è sicuramente rivoluzionario, ma ancora lontano dal considerare il prodotto imbarcazione come un “fatto” di Design. Solo il lento radicamento dei cambiamenti in atto all'epoca porterà al consolidamento definitivo di tale relazione fra non poche incertezze e contraddizioni.

In occasione del primo salone genovese le imbarcazioni – prevalentemente in legno, di medio-piccole dimensioni rispetto agli standard attuali e in ignara attesa del successivo passaggio alla costruzione in VTR – erano ancora espressione di un comparto fortemente tradizionalista e restio a repentini cambiamenti.

### **Nascita e affermazione dell'Italian Yacht Design**

Nel 1969, in questo scenario d'antan, Paolo Caliarì rivoluziona le logiche del progetto nautico a motore proponendo Tiger un motoscafo unico e dirompente nel suo genere che, a posteriori, assumerà il ruolo di manifesto culturale del neonato Mediterranean Style [3].

«L'abbinamento Caliarì-Tiger è [...] sicuramente riconoscibile come archetipo di un modo di progettare, di designare le funzioni e gli spazi di bordo secondo criteri e priorità mai visti fino a quel momento.» (Musio Sale, 2009, p. 67) Tiger non nasce dal nulla, ma costituisce la sintesi di una fortunata sperimentazione precedente avviata dallo stesso Caliarì con i Cantieri Baglietto di Varazze nei “modelli metrici” e in particolare nel Baglietto 16,50M innovativo non solo per gli aspetti compositivi e distributivi, ma anche per l'utilizzo inedito della costruzione in compensato marino [4].

È questa l'epoca in cui l'Italia propone al mondo professionalità di eccellenza capaci di indirizzare e caratterizzare la produzione nautica da diporto a motore per intere generazioni successive e in tutti i continenti. Il periodo storico è estremamente favorevole (Soccol, 1994, p. 56) e incorona nel gotha di quello che solo a posteriori avremo poi definito Yacht Design oltre al lavoro di Paolo Caliarì quello di Giorgio Barilani, di Franco Harrauer, di Renato “Sonny” Levi, di Pierluigi Spadolini, figure diversissime, ma accomunate da una grandissima passione



01

per il mare. Professionisti che oggi chiamiamo Maestri associati a imprenditori e cantieri altrettanto rilevanti, nel momento storico in cui la nautica incontra l'industria e inizia il suo processo di affiliazione al Design modernamente inteso.

Paolo Caliarì, architetto con una forte attenzione all'aspetto tecnologico del progetto e allo stretto rapporto che intercorre fra forma e funzione, trova in Picchiotti le maestranze capaci di dare vita alle proprie idee. Pierluigi Spadolini fiorentino, architetto a tutto tondo, a cui è riconosciuto, quale magistrale interprete del Med-Style, anche un sostanziale tributo alla crescita del progetto nautico-navale. Chi non ricorda, a titolo di esempio, la fortunata linea degli Akhir che, dal 1972 al 1986, consolida il binomio Spadolini-Cantieri di Pisa mutuando le peculiarità del prodotto nautico con le ormai consolidate sperimentazioni architettoniche razionaliste. Gli Akhir regalano al diporto i primi profili di imbarcazioni con finestre a nastro fumé e la repentina declinazione della serie, nell'arco di un decennio, in diverse lunghezze, dai 17 fino ai 42 metri fuori tutto, straghetta il motoryacht mediterraneo oltre il limite dimensionale del diporto [5] anticipando una costante tendenza alla crescita dimensionale delle pleasure boats che non ha mai abbandonato il comparto.

In questa fase gli interni nautici mantengono ancora la loro riconoscibilità: il rapporto interno esterno, i raddrizzamenti a scafo necessari al passaggio degli impianti e a

01  
Elementi  
e finiture interne  
del Riva Corsaro  
60, anno 1982  
(Enrico Tommaso  
Carassale)

creare continuità fra l'inclinazione delle forme esterne e gli allestimenti interni, il mobilio, le finestrate e gli oblò (per quanto più generosi che in passato) non negano la loro collocazione [fig. 01] [fig. 02]. Gli scatti fotografici che arricchivano i rotocalchi dell'epoca non inducono in dubbio l'osservatore contemporaneo: le barche erano barche e le case rimanevano case senza perciò nulla togliere al comfort di bordo.

### **Riletture e visioni contemporanee del fenomeno**

A circa cinquant'anni di distanza il segmento del motoryacht conferma l'affermazione di un Made in Italy apprezzato nel mondo, i tre brand leader in commesse ed esportazione sono italiani e le imbarcazioni che producono sono innegabilmente sinonimo del saper fare tricolore [6] [tab. I] [tab. II].

I materiali da costruzione nel frattempo sono cambiati, le logiche di cantiere nettamente ottimizzate, gli apparati propulsivi e le tecnologie a disposizione si caratterizzano per grandi innovazioni sia in termini di manovrabilità del mezzo nautico sia in termini di stabilizzazione dello stesso in mare, ma anche la committenza subisce profondi mutamenti.

Appare evidente una doppia tensione: la prima verso la continua e costante dilatazione dimensionale che ha condotto verso le categorie non solo dei super, ma anche dei mega e giga yacht, la seconda orientata a rispondere alla richiesta di una clientela che vuole sempre più trasferire le abitudini domestiche a bordo delle imbarcazioni e desidera replicare il vivere quotidiano e gli stilemi ad esso associato anche durante il proprio soggiorno in mare.

L'insieme di questi fattori, interpretato in maniera e con modalità differenti dai leader di settore, porta a un'ibri-

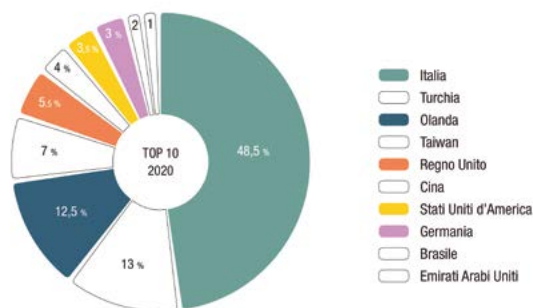
02



02

Interni main deck Azimut 78, anno 2010 (Enrico Tommaso Carassale)

tab. I



dazione e a una contaminazione del prodotto barca e del motoryacht mediterraneo. Le logiche compositive e distributive del Med-Style restano in atto, ma vengono rilette e affiancate alla migliore produzione dell'interior design e del mobile d'arredo.

Azimut, sotto la guida di Paolo Vitelli dalla fine degli anni Settanta ad oggi, progredisce gradualmente e senza strappi affidando la propria produzione al binomio Carlo Galeazzi-Stefano Righini che segna indelebilmente le imbarcazioni del brand torinese rendendo complessa una qualsiasi riedizione successiva di quei parametri stilistici che sono giunti a caratterizzare così fortemente il marchio. Negli anni più recenti la collaborazione con Achille Salvagni [fig. 03] da una lato e con Francesco Guida e Alberto Mancini dall'altro introduce nuove visioni per le sovrastrutture e gli interni della gamma, senza tuttavia mai realmente negare o scardinare il rapporto con il passato. Ne sono un chiaro esempio le unità flybridge della linea Azimut Grande così come l'S10 lanciato in occasione del 50° anniversario del cantiere.

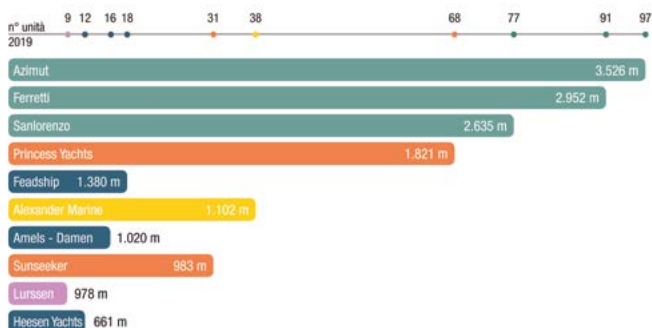
tab. I

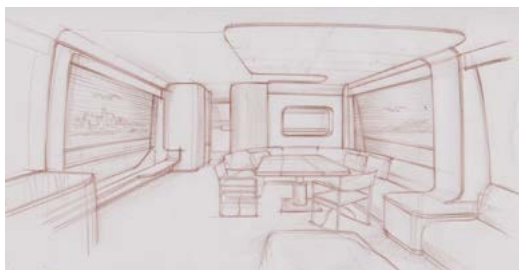
Interpretazione del Global Order Book 2020. In evidenza i primi 10 paesi al mondo per ordini di unità da diporto sopra i 24 metri di lunghezza

tab. II

Interpretazione del Global Order Book 2019. In evidenza la relazione cantieri, nazionalità, unità ordinate e lunghezza complessiva espressa in metri

tab. II



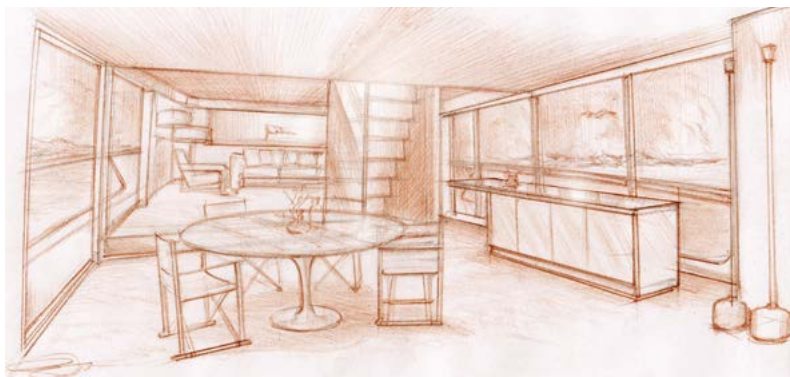


Sanlorenzo, invece, che gode di una tradizione più giovane e meno ancorata al proprio passato, attua una sorta di rivoluzione culturale. Quando Perotti, nel 2005, rileva Sanlorenzo e affida a Sergio Buttiglieri lo style director dell'intera produzione, avvia volutamente e consapevolmente una strettissima sinergia fra il mondo nautico e quello dell'interior design e del mobile d'arredo italiano. Buttiglieri, forte delle proprie origini professionali, chiama a ripensare gli interni dello storico brand spezzino designer ed architetti esterni a questa realtà. Rodolfo Dordoni, Luca Zaniboni, Antonio Citterio, Patricia Viel, Piero Lissoni e Patricia Urquiola propongono una propria personale interpretazione del motoryacht mediterraneo non condizionati da eredità nautiche pregresse.

È così che, progressivamente in alcuni casi e repentinamente in altri, la barca diventa casa. Gli scatti fotografici che impreziosiscono le riviste odierne inducono ora in confusione: le barche sono case o le case sono forse barche? Molto difficile distinguere le une dalle altre.

Gli interni nautici modificano sostanzialmente la propria cifra stilistica, la storica necessità di fissare il mobilio all'imbarcazione in buona parte va progressivamente scemando, il mobile nautico "stondato e rifinito con modanature antirollio" saldamente integrato e ancorato all'imbarcazione lascia spazio a nuove chiavi di lettura. In casa Sanlorenzo il primo SL100 a firma di Rodolfo Dordoni ottiene nel 2010 il premio ADI Design Index per l'innovazione, gli interni dell'SX88 di Piero Lissoni (2017) [fig. 04] introducono inediti schemi distributivi del main deck creando di fatto un open space che abolisce il tradizionale cockpit di prua per sostituirlo con un salotto e propone nel quadrato una magnifica e spigolosa cucina in acciaio a vista degna del miglior loft milanese, mentre l'SL102 asymmetric (2019), frutto delle idee dello studio Zuccon e delle visioni di Chris Bangle, si confronta con l'asimmetria, una sfida e una rarità per il settore.

Questa relazione fra interni nautici e ambiente domestico



04

nella sua complessità e spesso contraddittoria evoluzione è stata letta e interpretata negli ultimi anni sotto diversi punti di vista. Alcune tesi dottorali insistono sull'argomento e cercano di decifrare il difficile rapporto fra la pesante eredità delle tradizioni nautiche e le tensioni contemporanee dell'abitare il mare (Campolongo, 2017), altrettanti studiosi e critici del Design ripercorrono l'evoluzione e le sfide che i cantieri leader mondiali hanno affrontato nell'ultimo cinquantennio (Carugati, 2007 e Carugati, 2017).

Nei commenti della critica di settore il binomio "barca-casa" alimenta dibattiti anche fortemente antitetici di chi da un lato privilegia o antepone l'aspetto tecnico della navigazione e spesso reitera le esperienze dei Maestri del passato e di chi, invece, considera positive e stimolanti le più inconsuete o ardite visioni dei designer contemporanei. La difficoltà di arrivare a una interpretazione univoca risiede nell'articolazione intrinseca del "prodotto barca finito" che non può permettersi di astrarre l'allestimento e le finiture del manufatto dagli aspetti tecnici, tecnologici, costruttivi e di navigazione dell'oggetto medesimo e che, altresì, non può separare l'aspetto abitativo dal mezzo di trasporto.

Una certezza condivisa, invece, visibile e accarezzabile nei motoryacht contemporanei risiede nella capacità tutta italiana di riuscire a stabilire nello Yacht Design le percentuali perfette di quel delicato equilibrio fra logiche industriali e saper fare artigianale. Azimut, come Ferretti o Sanlorenzo consolidano e promuovono egregiamente questa relazione raccontando al mondo intero come il Design Nautico italiano sia proprio il frutto e l'affermazione di questo imprescindibile binomio [fig. 05].

04

Interni main deck Sanlorenzo SX88, anno 2017 (Enrico Tommaso Carassale)

### Quale futuro?

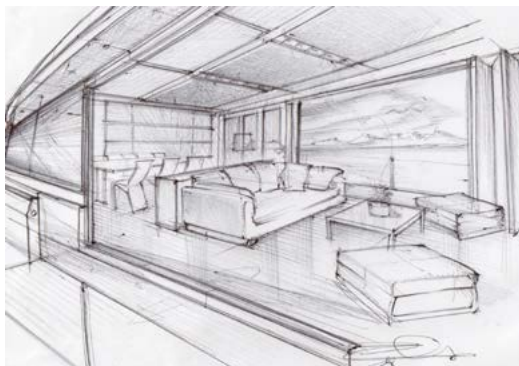
Difficile stabilire se la cifra stilistica a cui stiamo assistendo sarà quella su cui punterà il Made in Italy e l'Italian Nautical Design di domani o a quali successive evoluzioni sarà in grado di dare vita. Sicuramente si tratta di una tendenza progettuale che costituisce un'importante fase di passaggio, apprezzabile o meno a seconda dei gusti del singolo e delle richieste del mercato, ma che non potrà limitarsi solo ed esclusivamente a soddisfare un canone estetico, uno status dell'abitare il mare o una precisa richiesta del mercato. Le libertà espressive introdotte nell'interior nautico contemporaneo potrebbero essere sfruttate e interpretate dai designer in un'accezione più ampia avviando un fertile confronto con argomenti "difficili" quali la sostenibilità del prodotto barca nel suo insieme.

Le imbarcazioni, in larga misura, vanno disincantatamente considerate "tutto tranne che sostenibili" e la categoria del motoryacht in particolare – nelle sue molteplici declinazioni dimensionali – è innegabilmente sinonimo di costi, consumi, emissioni ...

L'intero comparto, nel prossimo futuro, dovrà confrontarsi, più di quanto non stia già facendo, con processi di efficientamento e riduzione dei consumi e delle emissioni non ancora sufficientemente ottimizzati, ma non solo: la nautica da diporto necessita di allargare la propria "visione" e di avviare una seria riflessione su ulteriori aspetti connessi al fattore ambientale e su come in questo scenario le scelte progettuali e il design impressi a monte ricadano inevitabilmente sul ciclo di vita e sulla dismissione del prodotto barca a valle.

In questa logica le sperimentazioni condotte a oggi dai cantieri non dovrebbero essere viste solo come espressione di un rinnovamento di stile o di linguaggio, ma anche

05



05

Interni main deck  
Palumbo Eleonora  
III, anno 2013  
(Enrico Tommaso  
Carassale)



come l'occasione da non perdere per un'ottimizzazione del LCD e LCA dell'imbarcazione stessa.

Le contaminazioni con l'interior domestico e il mobile industriale potrebbero costituire, con una provocatoria visione alla Neri Oxman [7], un trampolino di lancio non secondario nei confronti di una revisione globale "dei modi e dei metodi" del progetto nautico riverberandosi a seguire in un rinnovamento dei principi costruttivi, dei materiali o delle tecniche di assemblaggio su cui per anni si sono basati gli interni nautici-navali.

Il prodotto barca, in un passato ancora troppo recente, una volta varato risultava essere quasi monolitico: arredi, impianti e compartimentazioni, semplificando il concetto, costituivano quasi un tutt'uno difficilmente separabile, scomponibile o disassemblabile.

Ciò ha determinato nel tempo difficoltà nella manutenzione e nel refitting di tali mezzi e quindi nel loro riutilizzo per allungarne il ciclo vita o ancora peggio nell'impossibilità di smaltimento e riciclo di buona parte di essi una volta ultimato il proprio esercizio in mare.

Le logiche industriali che sottendono alla realizzazione del mobile domestico "componibile" e l'impiego dell'arredo stand free possono contribuire a ripensare su larga scala tutti quei sistemi di ancoraggio e fissaggio utili a sostituire gli oramai superati e poco sostenibili, ma pur sempre necessari, "imbonaggi nautici".

06  
Proposta per  
refitting modulare  
dell'imbarcazione  
Marluc. Ancoraggi  
cabina prua  
(Progetto di  
Ricerca SOMAIN)





La ricerca scientifica in questo senso ha già prodotto nell'ultimo decennio alcuni risultati importanti contestualizzati prevalentemente nel segmento del refitting nautico, ma facilmente orientabili e declinabili anche alle nuove costruzioni. Il progetto SOMAIN, per esempio, ha proposto un sostanziale cambiamento di paradigma introducendo il principio di modularità nel design degli interni nautici, lanciando una sfida progettuale e dimostrandone il vantaggio in termini di LCA delle unità da diporto [8] [fig. 06] [fig. 07].

L'interazione fra le recenti sperimentazioni condotte dai cantieri leader del mondo e inediti principi di modularità, scomponibilità e ancoraggio potrebbero quindi costituire una delle cifre del cambiamento. Rinnovamento che troverebbe nella filiera del mobile e della cantieristica nautica Made in Italy un "incubatore" perfetto così come (e con lo stesso atteggiamento con cui) Calieri trovò Picchiotti e Spadolini i Cantieri di Pisa.

Un interior design nautico capace di offrire una maggiore sostenibilità rispetto agli standard attuali e un valore qualitativo aggiuntivo da abbinare a principi più squisitamente compositivi ed estetici già apprezzati nel mondo. Un piccolo o grande tassello che, unito agli aspetti tecnico-ingegneristici a quelli formali-compositivi del progetto, possa favorire un impatto ambientale controllato del prodotto barca visto nel suo complesso insieme [9].

07

Proposta per refitting modulare  
dell'imbarcazione MarLuc.  
Allestimenti modulari cabina prua  
(Progetto di Ricerca SOMAIN)

## NOTE

[1] Con riferimento a quelle occasioni utilizzate simbolicamente per contestualizzare il presente numero di MD Journal quali la mostra itinerante statunitense *Italy at Work* del 1950-1951.

[2] Il 1962 è la data simbolica, proprio poiché coincidente con la prima edizione di quello che per la nautica è l'equivalente del Salone del Mobile di Milano, a cui possiamo associare l'affermarsi e il diffondersi in Italia della nautica da diporto modernamente intesa e la sua progressiva appartenenza alla sfera del Design.

[3] *Mediterranean Style* o *Med-Style* termine coniato per individuare quella particolare tipologia di motoryacht (mediterraneo appunto) frutto della sperimentazione progettuale dei Maestri italiani dello Yacht Design attivi nella seconda metà del Novecento e ancora oggi riconosciuto come un'eccellenza nel mondo.

[4] Non a caso la vita professionale di Calari è caratterizzata, fin dagli esordi, da un proficuo scambio con la realtà parallela della motonautica americana. Ciò gli consente di maturare conoscenze tecniche e tecnologiche innovative che traduce con grande abilità interpretativa nei propri progetti (Soccol, 2014).

[5] I 24 metri di lunghezza fuori tutto costituiscono per norma il limite dimensionale delle imbarcazioni da diporto, oltre si parla di navi. La tendenza al gigantismo e al superamento costante di tale dimensione ha reso necessario introdurre il termine nave da diporto nel settore delle *pleasure boats*.

[6] Nel 2019 il mercato globale della nautica segna l'ottavo incremento consecutivo così come il *Global Order Book* (classifica edita annualmente da Boat International) conferma in testa alle classifiche mondiali per ordini di unità da diporto oltre i 24 metri tre realtà italiane: Azimut-Benetti, Ferretti Group e Sanlorenzo. Il *Global Order Book 2020* ripropone tale stima a meno del gruppo Ferretti, assenza dovuta a una mancata comunicazione dei dati piuttosto che a una reale flessione del mercato (dati ICOMIA 2019, CNA Nautica maggio 2019, Boat International gennaio 2019 e gennaio 2020).

[7] Intervistata da Valentina Raggi, Neri Oxman fissa con maestria una propria personale visione (che trova nell'attuale Ricerca di Design molti aspetti condivisi) e conclude riferendosi alla curatela di Paola Antonelli della Mostra *Broken Nature* (2019) con brevi e significative parole «[...] il Design non come una disciplina associata ad 'abbellire' il mondo, ma come una pratica che mette in discussione il nostro rapporto con il mondo fisico che ci circonda e il suo impatto sul nostro ambiente» (Raggi, 2020).

[8] Ricerca applicata avviata nel 2010 dal Dipartimento Architettura e Design dell'Università di Genova nell'ambito del progetto su Fondo Sociale Europeo *SOMAIN: Sottoinsiemi e materiali innovativi per la gestione integrata del ciclo di vita delle unità da diporto* in collaborazione con Regione Toscana e Navigo Toscana.

[9] Il saggio è frutto di una comune visione e riflessione degli autori, tuttavia: *Premesse, Nascita e affermazione dell'Italian Yacht Design e Quale futuro?* sono da attribuire a M.C. Morozzo mentre *Abstract, Riletture e visioni contemporanee del fenomeno* a G. Zappia.

## REFERENCES

- Soccol Antonio, "Nautica italiana: l'epopea storica", pp. 55-79, in Massimo Canfailla, Anthony Lee, Eugenio Martera e Pierpaolo Ferrà (a cura di), *Architetture del mare. La progettazione nella nautica da diporto in Italia*, Firenze, Alinea, **1994**, pp. 254.
- Carugati Decio, Giulio Riccardo, *Azimut Yachts*, Milano, Mondadori Electa, **2007**, pp. 160.
- Musio Sale Massimo, *Yacht Design dal concept alla rappresentazione*, Milano, Tecniche Nuove, **2009**, pp. 414.
- Fulvi Antonio, *La storia della nautica in 50 edizioni del Salone Nautico Internazionale di Genova*, Genova, Sagep Editori, **2010**, pp. 224.
- Zignego Mario Ivan, *Yacht refitting. Nuove frontiere del riallestimento nautico*, Roma, Aracne Editrice, **2012**, pp. 198.
- Caliari Pier Federico, Musio Sale Massimo (a cura di), *Yacht'n Italy Export Museum*, voll. I-II-III, Firenze, Goware, **2013-2015**.
- Soccol Antonio, *Linee d'acqua – Paolo Caliari e la nascita del Mediterraneo Style*, 19.04.2014, <https://www.altomareblu.com/linee-dacqua-paolo-caliari-e-la-nascita-del-mediterranean-style/> [20 aprile 2020].
- Campolongo Mariateresa, *100 anni per 100 interni. Evoluzione dell'interior yacht design, relazioni, differenze e trait d'union con l'ambiente domestico*, Tesi di Dottorato in Architettura e Design XXIX ciclo, Dipartimento Architettura e Design, Università di Genova, Genova, **2017**, pp. 407.
- Carugati Decio, Giulio Riccardo, *Stile a bordo nei modi Sanlorenzo*, Milano, Mondadori Electa, **2018**, pp. 230.
- Carassale Enrico Tommaso, "Evolution of motoryacht superstructure: relationship between habitable plant and environmental context", pp. 57-58, in *Atti della Terza Conferenza Internazionale di Cultura Navale e Marittima*, Napoli, Comitato Organizzatore CNM 2019, **2019**, pp. 171.
- Raggi Valentina, *Voleva fare il medico, oggi sogna di coltivare un iPhone. Intervista a Neri Oxman*, 24.01.2020, <https://www.elledecor.com/it/people/a30641482/neri-oxman-mostra-moma-new-york-intervista/> [20 aprile 2020].