

Progettisti, restauratori o designer?

Il labile confine della disciplina in ambito nautico

Maria Carola Morozzo della Rocca e Andrea Vian

Il designer navale e nautico, in stretta sinergia con l'omologa figura dell'ingegnere, è colui che si occupa della progettazione di imbarcazioni da diporto. Il suo lavoro è rivolto alla definizione delle linee e dei volumi esterni, alla distribuzione dei ponti, alla composizione degli spazi e degli ambienti, all'interior design dal generale al particolare, ovvero fino ai più piccoli dettagli quali materiali, finiture, scale cromatiche, accessori e suppellettili.

Una professione che, a partire dagli anni Novanta del Novecento, da un lato trova nella formazione universitaria di primo e secondo livello¹ il luogo più consono in cui costruire le proprie competenze e dall'altro si fa espressione di un Made in Italy riconosciuto nel mondo.

L'Italia dopo essersi affermata, nell'arco del secolo scorso, come riferimento del Mediterranean Yacht Style² è oggi la prima produttrice ed esportatrice di yacht sopra i 24 metri³ alimentando non solo l'economia nazionale e il comparto nautico, ma anche le professioni ad esso collegate (Musio Sale, 2009 e Morozzo, 2020).

A distanza di cinquant'anni dalla sua affermazione il Design Navale e Nautico contribuisce quindi a innalzare e a consolidare il prestigio già proprio del Design italiano e fa ormai parte, a pieno titolo, della sua sfera disciplinare.

Quasi nel medesimo arco temporale, parallelamente allo sviluppo e alla crescita del diporto dentro e fuori i confini nazio-

1 Con riferimento ai corsi di laurea triennale in Design del Prodotto e della Nautica e magistrale in Design Navale e Nautico (UniGe-Poli-MI) attivi presso il Polo Universitario Marconi di La Spezia.

2 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.

3 Nel 2019 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.

nali, si registra a partire dagli anni '80 del Novecento un rinnovato interesse anche per quella che era stata la produzione nautica antecedente al boom dell'andar per mare 'borghese'. Un'attenzione che -nata da una ristretta cerchia di appassionati- si rivolge a imbarcazioni *d'antan* cronologicamente legate alla prima diffusione dello yachting e a un saper fare prettamente artigianale tipico del maestro d'ascia, quindi distante dalle logiche industriali contemporanee.

Ciò determina, per una piccola fetta del mercato nautico, la ricerca e la riscoperta di unità in legno sopravvissute al trascorrere del tempo che, nelle mani di pochi abili progettisti e altrettanti rari cantieri, diventano protagonisti di importanti restauri.

Analogamente, in un mercato globalizzato e oramai votato alla produzione in serie, unità da lavoro prossime alla dismissione o imbarcazioni non propriamente storiche, ma affascinanti per essere poco convenzionali rispetto alla produzione contemporanea, diventano oggetto di refitting firmati da designer di grido per amatori 'fuori dalle righe' che ambiscono a distinguersi e a poter vantare il possesso di yachts unici e inimitabili.

In questo scenario, per molti anni, la didattica e la ricerca universitaria hanno grossomodo seguito le sorti e le tensioni del settore orientando la propria attenzione al progetto del nuovo e alla sperimentazione formale piuttosto che tecnologica delle imbarcazioni 'di domani'. Nell'ultimo decennio, poi, questa tendenza è stata affiancata dalle prime riflessioni critico-disciplinari sul recupero del parco nautico esistente.

L'Accademia genovese, a partire dal 2010, nel consueto e continuo domandarsi quale sia la direzione presente e futura del Design, ha attivato alcuni progetti e protocolli di ricerca legati proprio all'interesse riscontrato nel settore per il parco nautico esistente sia esso di valore storico o meno; progetti che tutt'ora concorrono alla definizione delle buone pratiche e dei processi metodologici e progettuali necessari per affrontare il recupero nautico sia esso refitting o restauro (Zignego, 2012 e Morozzo, 2014).

Il lavoro condotto ha consentito di studiare con attenzione il fenomeno, comprendere le criticità, definire le esigenze e proporre approcci al progetto di recupero nautico nelle sue diverse forme, ovvero il restauro per le unità con un valore storico e il refitting per tutte le rimanenti.

Attività di ricerca scientifica che, come doverosamente accade in qualsiasi istituzione accademica che si rispetti, si è riverberata nella didattica trasformandola in palestra di sperimentazione e luogo di pratica per rinnovate attitudini professionali.

Ecco che, se la storia è sempre stata un elemento culturale imprescindibile per la formazione del designer, oggi muta e si trasforma in qualcosa di nuovo: elemento fondativo di rinnovate declinazioni e attitudini al progetto. Il designer nautico oggi è quella figura che fra le proprie competenze, previa opportuna formazione, può ambire a fare proprio anche il progetto di restauro o di refitting nautico.

Nel caso del restauro le unità a cui riservare questo 'particolare trattamento' vanno considerate a tutti gli effetti alla stregua di Beni Culturali. Sono le imbarcazioni del patrimonio, definizione che in una sola eccezione raccoglie vele d'epoca, classiche, barche da lavoro o tradizionali con particolari requisiti storici ed etnoantropologici.

Le imbarcazioni del patrimonio hanno origini molto differenti che determinano approcci antitetici alla loro tutela. Se, a titolo di esempio, parliamo di navi militari non è difficile far digerire anche al pubblico meno colto sull'argomento che ci troviamo di fronte a cimeli da conservare, ma soprattutto in questo caso troviamo nelle istituzioni come i musei e la Marina Militare Italiana alleati importanti. Se ci confrontiamo con le 'Signore del Mare' che dello yachting e delle competizioni veliche mondiali hanno fatto la storia, il ruolo del designer si complica. In questo caso, infatti, abbiamo la fortuna di poter contare su un discreto numero di appassionati desiderosi di recuperare questi oggetti con operazioni lunghissime e costosissime che restituiscano loro oltre all'antico splendore, anche l'abilità alla navigazione e, perché no, qualche comodità aggiuntiva. Per contro, nella percezione collettiva, queste restano un bene di

Cfr. Associazione Amici del Leudo, ulteriori informazioni possono essere reperite sul sito [<https://leudo.it/>] ultima consultazione 15.02.2020.

Il capitolo è frutto del pensiero comune dei due autori, tuttavia i primi otto paragrafi sono da attribuirsi a A.Vian, i seguenti sono da attribuirsi a M.C.Morozzo della Rocca.

4 lusso per poche élite, un ideale che difficilmente si riesce ad associare al concetto di bene storico.

5 Se ci indirizziamo, invece, alla terza grande famiglia delle imbarcazioni del patrimonio: i 'legni', ovvero quelle unità da lavoro della nostra tradizione più povera, il discorso subisce una totale inversione di tendenza. Questi sono meno versatili per l'uso diportistico, meno importanti e, quindi, poco interessanti agli occhi dell'armatore. Di conseguenza, non appena dismessa l'attività commerciale per cui erano nati, il loro abbandono è stato inevitabile, lento e progressivo fino a perderne la maggioranza degli esemplari originali. Rari sono gli estimatori che si sono impegnati nel tentativo di salvare queste barche dall'incuria dell'uomo o del tempo per riportarle a nuova vita. Un esempio meritorio per tutti è l'attività dell'Associazione Amici del Leudo⁴ che a Sestri Levante, per puro amore della memoria storica, continua faticosamente ad occuparsi della salvaguardia del Nuovo Aiuto di Dio e delle sue tradizioni mantenendolo in vita e in navigazione, organizzando eventi ed occasioni di fruizione aperti al pubblico per diffonderne la conoscenza e la storia.

Per contro proprio l'origine popolare rende gozzi, leudi, riva-netti, tartane, lance, paranze, brigantini, golette, etc. riconoscibili alla collettività con maggiore facilità e con altrettanta semplicità, ammettendo il valore storico-culturale dell'oggetto e le tradizioni del territorio di cui si fa testimone.

Tali e tante differenze anticipano l'ultimo grande ostacolo del designer dedito al recupero della nautica storica, ovvero l'individuazione e l'applicazione degli strumenti corretti per il recupero delle imbarcazioni del patrimonio. Recupero non funzionale alla musealizzazione, ma alla navigazione finché quest'ultima sia considerata possibile.

Il designer nautico diventa in questo contesto 'restauratore', si fa carico di un nuovo approccio al progetto inedito o quanto meno poco codificato per il settore e si assume la responsabilità culturale di trasmettere con il suo lavoro una fetta del nostro patrimonio nautico alle generazioni successive; per farlo necessità di regole che guidino e orientino il suo fare progettuale e queste regole le troviamo proprio nel lavoro di ricerca illustrato nel presente volume⁵.

DESIGN

NAVAL & NAUTICAL DESIGN

NAUTICAL HERITAGE

NAUTICAL
RESTORATION

CULTURAL HERITAGE

Contestualizzazione
del settore del Restauro
Nautico (Zappia, 2019,
p.22)

Il leudo *Nuovo Aiuto di Dio* pronto per il varo (Sestri Levante, giugno 2016, crediti fotografici: Giulia Zappia).

Il varo del leudo è un evento molto atteso e partecipato dalla popolazione sestrese che l'Associazione Amici del Leudo di Sestri Levante compie e promuove da diversi anni.

