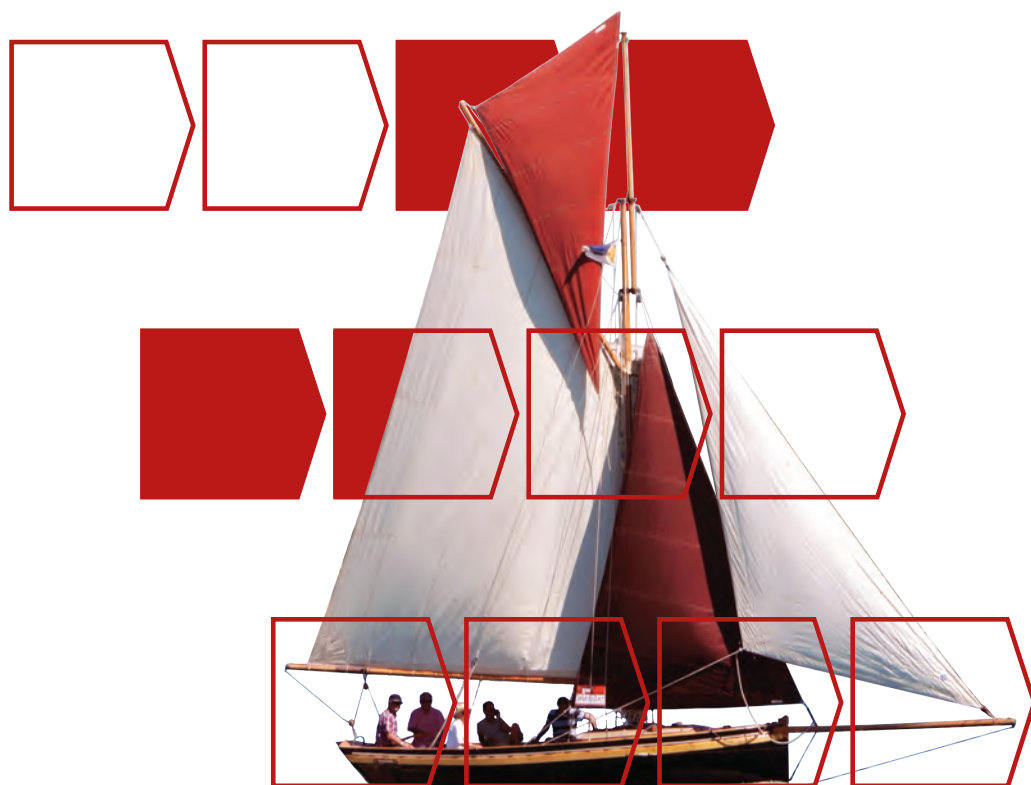


Giulia Zappia

# RESTAURO NAUTICO E DESIGN

Strumenti e metodi per il recupero  
delle imbarcazioni storiche



*Collana diretta da:*

Maria Linda Falcidieno

*(Università di Genova)*

*Comitato scientifico:*

Maria Linda Falcidieno

*(Università di Genova)*

Vito Cardone

*(Università di Salerno - Presidente Unione Italiana per il Disegno)*

Jörg Schröder

*(Università di Hannover - Germania)*

Angela Garcia Codoner

*(Università Politecnica di Valencia - Spagna)*

Pilar Chias

*(Università di Alcalà - Spagna)*

Enrica Bistagnino

*(Università di Genova)*

Giovanni Galli

*(Università di Genova)*

Giulia Zappia

# RESTAURO NAUTICO E DESIGN

Strumenti e metodi per il recupero delle imbarcazioni



è il marchio editoriale dell'Università di Genova



La presente pubblicazione è stata possibile grazie ai finanziamenti PRA 2018 del DAD - Dipartimento Architettura e Design della Scuola Politecnica dell'Università degli Studi di Genova.



*Il presente volume è stato sottoposto a double blind peer-review secondo i criteri stabiliti dal protocollo UPI*

© 2020 GUP

I contenuti del presente volume sono pubblicati con la licenza Creative commons 4.0 International Attribution-NonCommercial-ShareAlike.



Alcuni diritti sono riservati.

Realizzazione Editoriale  
**GENOVA UNIVERSITY PRESS**  
Via Balbi, 6 - 16126 Genova  
Tel. 010 20951558  
Fax 010 20951552  
e-mail: [gup@unige.it](mailto:gup@unige.it)  
<http://gup.unige.it>

ISBN: 978-88-3618-021-9 (versione a stampa)

ISBN: 978-88-3618-022-6 (versione eBook)

Finito di stampare giugno 2020



Stampato presso  
Grafiche G7  
Via G. Marconi, 18 A - 16010 Savignone (GE)  
e-mail: [graficheg7@graficheg7.it](mailto:graficheg7@graficheg7.it)

# INDICE

Prefazioni.....	p.13
-----------------	------

## PARTE 1: AMBITO. Restauro nautico e design

1. Progettisti, restauratori o designer? Il labile confine della disciplina in ambito nautico.....	p.23
2. Declinazioni e approcci disciplinari al recupero delle imbarcazioni.....	p.29
3. Imbarcazioni storiche e restauro. Un binomio in divenire fra normative, buone pratiche e sensibilità personali.....	p.35
4. Analisi delle criticità e definizione delle esigenze.....	p.47

## PARTE 2: INDAGINI. Il recupero delle barche del patrimonio oggi

5. Sperimentazioni in essere.....	p.59
6. Progettazione e operatività di cantiere.....	p.67
7. Casi studio.....	p.85
7.1. Acanto.....	p.86
7.2. Lulworth.....	p.96
7.3. Barbara.....	p.110
7.4. Star 1907.....	p.120
8. Uno sguardo all'estero: il National Historic Ships UK.....	p.131

PARTE 3: METODOLOGIA. Le linee guida per il processo di restauro nautico

9. Prototipi e composizione. Dalla spirale alle linee guida a possibili future contaminazioni.....	p.151
10. La struttura generale: scelte e motivazioni.....	p.157
11. Le linee guida fase per fase.....	p.166
12. Mock-up: strumenti per l'uso.....	p.181
12.1. Fascicolo 'Ricerche'.....	p.184
12.2. Fascicolo 'Progetto'.....	p.196
12.3. Fascicolo 'Interventi'.....	p.202
Postfazione.....	p.215

## Declinazioni e approcci disciplinari al recupero delle imbarcazioni

Andrea Vian e Mario Ivan Zignego

«Recuperare: tornare in possesso di una cosa (o, fig., riacquistare una condizione) che era già propria o, in genere, che si era perduta» (Voce Enciclopedia Treccani).

Contestualizzando la voce dell'Enciclopedia Treccani al caso nautico, 'recupero' è quel termine generico che sta a indicare il ripristino di caratteristiche dell'oggetto in modo tale da renderlo nuovamente funzionante.

La parola può essere declinata secondo diverse varianti, in funzione delle caratteristiche delle unità a cui si rivolge e dei principi progettuali che sottendono il processo stesso, fra esse primeggiano:

- il 'restauro' che indica interventi volti al ripristino di una conformazione storica dell'imbarcazione andata perduta nel tempo dove la dimensione di Bene Culturale del manufatto oggetto di intervento ha particolare importanza nell'intero processo sia progettuale che esecutivo;
- il 'refitting' che viene inteso come riallestimento più o meno esteso del mezzo nautico senza l'obbligo di prestare attenzione a particolari vincoli storico-culturali;
- il 'restyling' che affronta l'aggiornamento stilistico di una determinata imbarcazione o di una linea di prodotti determinando, di fatto, non il recupero del manufatto da cui scaturisce il processo progettuale, ma la nascita di un

modello o di una nuova linea di prodotti che si riferiscono in family feeling all'imbarcazione da cui trae origine il processo.

Altri termini associabili alla pratica del recupero sono la riparazione, la manutenzione ordinaria e la manutenzione straordinaria.

Le manutenzioni, ordinarie o straordinarie, insieme alle riparazioni, fanno parte della vita quotidiana e delle necessità di esercizio del mezzo nautico che, rispetto ad altri prodotti, è particolarmente sensibile al deterioramento causato dall'ambiente stesso in cui vive.

La grossa differenza fra tali operazioni e quelle di restauro, refitting o restyling risiede quindi nella periodicità e continuità delle operazioni stesse, ma non nell'approccio metodologico con cui vengono eseguite.

La manutenzione ordinaria, in particolare, può essere paragonata al tagliando che ogni autovettura si auspica compia annualmente o allo scadere del chilometraggio previsto, mentre la manutenzione straordinaria o le riparazioni saranno meno frequenti e verranno attivate solo qualora se ne riscontri la necessità durante i controlli periodici a cui l'imbarcazione viene soggetta.

Il restauro e il refitting subentrano successivamente quali interventi più impegnativi, più lunghi e importanti soprattutto in quei casi dove le manutenzioni sono mancate e il manufatto è andato soggetto a deperimenti sensibili.

Nel caso delle manutenzioni la navigazione viene temporaneamente sospesa in modo programmatico, di consueto nei mesi invernali o, qualora si tratti di imbarcazioni da lavoro, secondo una time sheet decisa a priori, per provvedere a quegli interventi che generalmente non modificano in modo incisivo la conformazione dell'imbarcazione e che hanno come unico scopo il mantenimento dell'efficienza della barca per i mesi di esercizio in mare.

La libertà interpretativa dei sopradetti termini, unita a fantasiose traduzioni di espressioni popolari e dialettali, determina an-



cor oggi fraintendimenti anche tra esperti del settore, è quindi questa l'occasione in cui si cerca di mettere nero su bianco analogie e differenze, approcci metodologici al processo progettuale ed esecutivo in relazione ai termini che lo definiscono.

Se nei primi paragrafi vengono espressi chiaramente i principi su cui basare interventi di restauro, refitting e restyling, ora appare necessario dedicare qualche considerazione aggiuntiva alle manutenzioni.

Nel confrontare i possibili binomi manutenzione-restauro o manutenzione-refitting non è raro che il dubbio semantico si inneschi nel momento dell'approccio al progetto e, quindi, alle lavorazioni che ne derivano. Nel primo caso l'ambiguità è facilmente risolvibile inserendo quale variante fondamentale dell'intervento il valore storico dell'imbarcazione che diventa vincolo imprescindibile su cui basare qualsiasi intervento. Appare chiaro allora che anche le imbarcazioni con valore storico potranno, anzi dovranno periodicamente, essere soggette a manutenzioni e che l'unica differenza rispetto ad altri mezzi nautici risiederà proprio nell'approccio progettuale agli interventi.

Più nebuloso, invece, può apparire il confine fra manutenzione (soprattutto se straordinaria piuttosto che ordinaria) e refitting, soprattutto nei casi in cui si prevedano ingenti modifiche anche dell'allestimento.

Tuttavia, ragionando sulle origini del termine anglosassone, è possibile individuare le discriminanti necessarie per non incorrere in confusione.

La traduzione in italiano del termine 'refitting' è 'riallestimento' e l'origine specifica di tale pratica nasce con la necessità di convertire unità la cui funzione primaria sia ormai esaurita con l'obiettivo di mantenerne l'uso e allungarne il ciclo di vita. La prassi, nata nel post secondo dopoguerra, determinò la ripresa da parte degli armatori delle proprie vecchie barche o di unità prima adibite a scopi militari e trova terreno fertile ancora oggi incontrando il desiderio di molti appassionati di possedere imbarcazioni uniche con una storia da raccontare.

Un esempio molto particolare che ben dimostra questa tensione (spinta da una committenza particolare ed alimentata da professionisti e designer di grido) è il *Guilty* refittato da Ivana Porfiri per l'industriale cipriota Dakis Joannou.

Nel refitting il sapore dell'oggetto vintage, probabilmente riconoscibile in particolari costruttivi o nelle caratteristiche dell'involucro (scafo, sovrastrutture), si intreccia con l'innovazione e la modernità degli allestimenti. Questa tipologia di intervento permette di ripensare e riallestire l'imbarcazione parzialmente o completamente a seconda delle esigenze dell'armatore. In netta contrapposizione con lo spirito che guida il progetto di restauro, il refitting non deve necessariamente tener conto del valore storico della barca o dell'allestimento precedente potendo scegliere liberamente se stravolgerlo o conservarlo. Spingendosi ancora oltre e inseguendo la volontà o la necessità di innovazione se non di semplice cambiamento, questo tipo di intervento può allargarsi alla modifica di scafo e sovrastrutture come ad esempio allungare la carena, alzare i ponti, modificare l'opera viva.

Comprendendo molteplici possibilità e tipologie il refitting può essere catalogato a seconda di specifiche sottocategorie:

- il refitting con interventi architettonici e strutturali che prevede lo smontaggio totale o parziale dell'imbarcazione e successive modifiche dell'aspetto architettonico formale attraverso interventi sulle strutture e sulle forme;
- il refitting con interventi agli allestimenti interni che prevede la riprogettazione e la nuova distribuzione degli interni, ivi comprese modifiche dell'arredo e delle pannellature;
- il refitting con cambio di classe che determina operazioni quali l'inserimento di paratie antincendio, il rifacimento di impianti di sicurezza e modifiche di pesi necessari spostamento di classe dell'imbarcazione;
- il refitting con cambio di destinazione d'uso che prevede tutti quegli interventi che si rendano necessari a riqualificare parzialmente o totalmente l'imbarcazione per un uso diverso. (Zignego, 2012).

Il refitting, infine, è un termine insidioso poiché in ambiente anglosassone viene tradizionalmente impiegato per definire interventi di restauro. Ciò ha causato nel tempo incomprensioni e fraintendimenti anche fra gli esperti di settore, laddove la problematica sarebbe facilmente risolvibile adottando la traduzione lessicale *restoration* per il restauro e *refitting* per il riallestimento. Prassi lessicale non facile da trasmettere al comparto, ma che in Italia sta recentemente trovando una sua diffusione e si spera possa minimizzare incomprensioni future.

Il restyling, invece, è un'operazione progettuale e concettualmente diversa. Esso si basa su un principio di rilettura di canoni estetici e compositivi che restano invariati nell'aggiornamento stilistico o strutturale di un mezzo. In sostanza si trae ispirazione da una versione esistente e precedente per dare vita a unità o linee di produzione nuove.

L'oggetto del restyling non è quindi fisicamente l'imbarcazione usata, ammalorata, desueta presa in considerazione dalle tipologie di intervento precedentemente descritte, ma l'idea progettuale di quell'imbarcazione per dare vita a una linea di prodotti che di fatto ancora non esistono.

Il restyling è un'operazione di marketing messa in campo a fini della vendita. Permette ai cantieri di proporre prodotti nuovi o innovativi rimanendo nel family feeling aziendale e promuovendo la propria immagine rieditando modelli che ne hanno segnato la fortuna o la storia.

Una sorta di 'riferimento culturale al passato' quindi rimane anche in questa tipologia di recupero che tuttavia guarda al futuro e rilegge ciò che è stato in chiave progettuale contemporanea e totalmente libera.

Un esempio recente è l'*Akhir 42S* firmato da Luca Dini nel 2014 per i Cantieri di Pisa. Lo storico brand italiano con quest'imbarcazione riafferma se stesso nel settore del diporto chiedendo al designer fiorentino di rievocare, proprio con un processo di restyling, la fortunata linea dei *M/Y Akhir* originariamente disegnati negli anni '70 del Novecento da Pier Luigi Spadolini per l'omonimo cantiere.

Il capitolo è frutto del 1  
pensiero comune dei  
due autori, tuttavia i pri-  
mi quattordici paragrafi  
sono da attribuirsi a  
M.I.Zignego, i seguenti  
sono da attribuirsi a  
A.Vian.

Nel restyling il confronto nautica-automotive appare d'obbligo. Dini, infatti, mette in atto con l'*Akhir 42S* né più né meno ciò che Roberto Giolito nel 2007 ha fatto per la Fiat 500.

Il designer nautico reinterpreta in una nuova produzione quei modelli iconici di cinquant'anni prima che avevano reso famoso il cantiere pisano, altrettanto Giolito nel 2007 dà nuova vita alla storica 500 disegnata da Giacosa per la prima volta negli anni '50 del Novecento<sup>1</sup>.

**Giulia Zappia**, Dottore Magistrale in Design Navale e Nautico e PhD in Architettura e Design. Dal 2015 intraprende il percorso dottorale presso l'Università di Genova, durante il quale svolge ricerche su temi inerenti al recupero delle imbarcazioni e al Nautical Heritage, affiancando a tale attività quelle di supporto alla didattica, tutor e cultore della materia per diversi corsi e laboratori di progettazione dei Corsi di Design del Prodotto e della Nautica, Design del Prodotto e dell'Evento e Design Navale e Nautico. Nel 2016 fonda a Genova Chiodo Fisso Interior Design, atelier di recupero e restyling del mobile. Oggi prosegue le sue ricerche inerenti al Design per la valorizzazione e la tutela di beni materiali e immateriali, al Design nautico e alla valorizzazione e restauro della nautica storica. È docente a contratto in Disegno Industriale - Icar/13 presso il Dipartimento Architettura e Design (DAD) dell'Università di Genova.

La crescita d'interesse verso la nautica storica e verso metodi e processi per la sua conservazione, valorizzazione e diffusione culturale è un fatto recente.

Parallelamente al riconoscimento delle imbarcazioni del patrimonio da parte della collettività, emerge la mancanza di una guida per il loro restauro. Progettisti e restauratori del reparto godono infatti di un'inconsueta libertà di azione che li porta ad operare secondo le proprie sensibilità ed esperienza. Forte delle competenze del Design, l'autrice si inserisce nello scenario attivando un processo di analisi, progettazione e sperimentazione volto alla soluzione di tale mancanza. Così, pagina dopo pagina, intervista dopo intervista, costruisce uno strumento che raccoglie e sistematizza metodologie di intervento consolidate e delinea un'innovativa modalità di approccio al restauro nautico. Uno strumento adattabile a svariate casistiche e allo stesso tempo focalizzato su ogni particolare aspetto del processo di recupero delle imbarcazioni. Uno strumento inedito, di facile uso e attento al valore storico e culturale di ogni barca: le linee guida per il processo di restauro nautico.

*A deep interest in historical vessels and its conservation and enhancement has recently risen. Consequently to the inclusion of historic boats in the nautical heritage by the whole community, a gap has been identified: guidelines for recovering these vessels.*

*Therefore, professionals restoring vessels rely only on their own experience and capability. Guided by Design competences, the author goes through this scenario. She analyses, designs and tests her proposed process with the final goal of filling that gap.*

*Thus, step by step, she builds a tool which collects and organises existing restoration methodologies and outlines an innovative approach to nautical restoration process. This tool is adaptable to a large number of cases and, at same time, it is focused on every detail of the boat restoration process. A new tool, easy to use and very attentive to historical and cultural value of vessels: the guidelines for nautical restoration process.*

ISBN: 978-88-3618-022-6



9 788836 180226