YACHTS ITALIA

COPERTINA
BENETTI LEGEND

AL TIMONE
MONDOMARINE TRIBÙ
SANLORENZO 40 ALLOY
CUSTOM LINE NAVETTA 26
AZIMUT 58
SPORTRIVA 56
INTERMARE 50

OWNER'S CLUB
LUCIANO BENETTON

BORDO A BORDO
LEGEND/NAVETTA 26

DYNASTY I GUIDETTI
DESIGNER GIORGIO VAFIADIS
ECONOMIA LOCALE LA SPEZIA WATERFRONT
CANTIERE BENETTI SAIL DIVISION
REFITTING MONACO MARINE

LuxMedia Group
ISSN 1824-4408
9 771824 440006 70020
N° 20 - DICEMBRE - GENNAIO - 8 € - BIMESTRALE
Poste Italiane Spa - Sped. in A.P.
D.L. 353/03 (conv. in L. 27.02.04, n. 46) Art. 1, c. 1,

MODENESE DI NASCITA, MILANESE D'ADOZIONE, PAOLO ROSSI SI È LAUREATO IN ARCHITETTURA A FIRENZE PROGETTANDO UNA NAVETTA DISLOCANTE DI 29 METRI. ENTRATO ALLO STUDIO GREGOTTI, HA COLLABORATO CON PIERLUIGI CERRI, ALLORA SOCIO DEL FAMOSO STUDIO MILANESE, NEL COSIDDETTO "GRUPPO NAVE" GESTITO DA IVANA PORFIRI. LA PASSIONE PER LO YACHT DESIGN NON LO HA TUTTAVIA DISTOLTO TOTALMENTE DALL'ATTIVITÀ DI PROGETTISTA D' INTERNI E DI DESIGNER. TRA I SUOI PIÙ RECENTI PROGETTI IL MAS 42 SPORT, MA ANCHE LO SGABELLO BELT FOR ARRMETT, GLI IMBOTTITI CLIFF PER ANTIDIVA O GLI UFFICI MILANESI DEL DISTRIBUTORE DELLA BINDI. DI MARIA ROBERTA MORSO FOTO A&B PHOTODESIGN

PAOLO ROSSI

L'EQUILIBRIO DELLE FORME

La scelta di studiare architettura era motivata dalla volontà di progettare yacht, ma all'inizio degli anni Novanta, le facoltà italiane non erano ancora votate allo yacht design ed era necessario costruirsi un percorso personale tra le pieghe dei piani di studio. L'unica opportunità si presentava, quasi sempre, solo con la tesi. Paolo Rossi è riuscito a trovare un professore che ha accettato la sfida e, con l'appoggio di Luca Dini, che allora lavorava allo studio Spadolini, e che ha svolto il ruolo di correlatore, ha presentato come tesi il progetto di una navetta dislocante di 29 metri. Progetto di laurea, progetto di vita perché, ancora oggi, l'architetto Paolo Rossi considera lo yacht design il perno attorno a cui ruota la sua attività di progettista a tutto tondo.

DOPO AVER LAVORATO DA GREGOTTI È EMIGRATO INSIEME A PIERLUIGI CERRI E LA PORFIRI... DI COSA SI OCCUPAVA NEL NUOVO STUDIO?

Prevalentemente degli interni degli yacht, seguendo tutto l'iter, dal progetto alle fasi realizzative. Sono stati anni intensi, in cui ho imparato molto perché lavoravo a contatto con persone competenti e motivate.

E POI?

Nel 2003 ho aperto il mio studio a Milano. Avevo seguito il progetto di Blue Ice, un Baglietto di 42 metri voluto dall'allora proprietario del cantiere. Quando ha saputo che mi ero staccato dallo studio, mi ha voluto come consulente del cantiere per studiare nuove soluzioni stilistiche che migliorassero la funzionalità esaltando le valenze estetiche. Questa esperienza mi ha fatto affrontare tutte le problematiche delle costruzioni in acciaio e alluminio e apprezzarne i pregi. Ho rivestito questo ruolo fino alla cessione della proprietà al Gruppo Camuzzi. In quegli anni, per una questione di riservatezza, non potevo lavorare per altri marchi e quindi ho portato avanti anche la mia attività di progettista civile e di designer, cosa che continuo a fare tuttora. Successivamente ho seguito il refitting di un Oceanco di 43 metri. L'armatore aveva comprato lo yacht con l'idea di modificarlo e mi ha sottoposto le sue idee. Si è trattato di un lavoro impegnativo perché ha implicato anche l'allungamento di un ponte, il montaggio di pinne stabilizzatrici e una quasi totale riprogettazione funzionale anche degli spazi esterni. Quello era il secondo importante intervento di ristrutturazione che seguivo dopo quello del Dionea, una navetta di 52 metri il cui progetto di refitting è stato fatto con Ivana Porfiri.

Nella pagina precedente, lo sgabello Belt for Arrmet, gli interni dei nuovi uffici di General Service distributore di Bindi e il pozzetto dell'Oceanco 43m.

A CANNES, AL FESTIVAL DE LA PLAISANCE, È STATO PRESENTATO IL MAS 42 SPORT, UN PROGETTO DI CUI HA CURATO IL DESIGN. COME È NATO IL MAS?

Ho partecipato al concorso indetto dal cantiere e ho vinto. Tutto qui. Mi interessava il tema di una barca di dimensioni medio-piccole, super performante, di alta gamma. Tema impegnativo per le dimensioni contenute che implicano una ricerca molto accurata dell'equilibrio delle forme e delle proporzioni. Partendo dal presupposto che le prestazioni sarebbero state uno dei punti di forza del Mas 42, è stato coinvolto l'ing. Fabio Buzzi che ha messo a punto una carena e un sistema propulsivo che facessero superare la soglia dei 50 nodi ad uno scafo di quasi 13 tonnellate. Il mio intento è stato quello di realizzare una linea con forti connotazioni sportive, che trasmettesse un'immagine decisamente dinamica ma elegante, evitando di cadere in forzature troppo "muscolose" e aggressive destinate, tra l'altro, a invecchiare precocemente. È stata la prima volta che ho progettato una barca per un cantiere e non per uno specifico armatore.

INTERESSANTE LA NOTAZIONE SULL'INVECCHIAMENTO PRECOCE DEI MODELLI...

Nel passato lo yacht era una sorta di patrimonio di famiglia, qualcosa destinato a durare, a passare di mano mantenendo intatto il suo fascino. Oggi c'è un'obsolescenza rapida e precoce... senza fare nomi, attualmente sul mercato vengono immessi dei modelli, soprattutto di dimensione media, che tra qualche anno saranno semplicemente "vecchi". Ciò non significa che ci si debba attenere ad uno stile riconosciuto come classico, ma che il progettista debba proporre elementi di innovazione permeati da un senso e da una coerenza che di per sé abbiano la forza di mantenersi intatti.

DELICATA E DIFFICILMENTE VALUTABILE L'ALCHIMIA DEGLI ELEMENTI CULTURALI CHE FANNO RICONOSCERE UNA COSA COME BELLA... CI ADDENTRIAMO IN UN TERRENO SCIVOLOSO. MA IL SUO MAS 42, AD ESEMPIO, PUR PORTATORE DI UNA FORTE CARICA INNOVATIVA, SEMBRA DOTATO DI QUESTA STRANA SOMMATORIA DI FATTORI PER CUI SARÀ AFFASCINANTE ANCHE TRA VENT'ANNI. PENSO AD ALCUNE AUTO INTRAMONTABILI... LE PORSCHE, AD ESEMPIO, LA CUI EVOLUZIONE SI È SVOLTA ALL'INTERNO DI UNO SCHEMA STILISTICO PRECISO. FORSE IL SEGRETO È LA "SEMPLICITÀ" DELLE LINEE, L'ASSENZA DI SEGNI SOVRABBONDANTI?

Mi piacciono le cose leggibili. In uno yacht di medie e grandi dimensioni gradisco che lo scafo sia lo scafo e la sovrastruttura... una sovrastruttura. Non amo gli intrecci, l'esubero di segni. In uno scafo più piccolo, soprattutto se deve trasmettere forte dinamismo, questi aspetti possono integrarsi per dare il senso di una forma plasmata dal pieno. In questo progetto la scanalatura che percorre la murata da poppa a prua, sottolineato dal taglio della finestrature, il raccordo a raggio variabile tra coperta e scafo e la forma del parabrezza di derivazione aeronautica, rappresentano il carattere intrinseco della barca, e sono solo tre segni.

I SUOI DESIGNER PREFERITI?

Bannenberg con Rising Sun e Thunder, Francis con Sultan e Eco, Foster con Ronin ed infine Øino con il suo straordinario Skat.

TORNIAMO AL MAS 42...

È un modello che non si rivolge ad un vasto pubblico ma a chi cerca uno scafo veloce con cui distinguersi, da usare anche come grande tender o day cruiser e, perché no, anche per la crociera breve. Un open puro con capotte occultabile, walkaround con prendisole centrale, una zona pranzo/cottura esterna e garage per un piccolo tender. Nella logica dell'esclusività dell'oggetto abbiamo deciso di non abbondare con le cabine. Lo spazio è lusso. Ho disegnato un'unica suite rifinita come quella di uno yacht, niente controstampate a vista, solo teak, lino, pelle e laccature opache. Un bel bagno, dettagli in acciaio lucido, nessun faretto a vista ma solo luci a led in gole nascoste, asole dell'aria condizionata invisibili. L'armatore di un grande yacht mi ha detto che la cabina era degna di quella della sua barca. Certo non si possono confrontare le due tipologie, però si sta delineando un mercato trasversale. Ci sono utenti che, dopo aver avuto barche grandi, cercano qualcosa di piccolo ma altrettanto esclusivo.

In alto:
Progetto e ricercati accostamenti caratterizzano gli interni del Mas 42. La sensazione percepita è quella di un grande yacht custom.

COME VEDE IL PANORAMA DELLE BARCHE PICCOLE?

Mentre nel settore dei grandi yacht, complice una crescente cultura del design degli armatori, noto uno stile e una qualità sempre crescenti, tra le barche piccole c'è una gran confusione... tutti copiano tutti, spesso manca un'identità di marchio. Si tende a fare un prodotto che piaccia a più gente possibile e questo, complice il marketing, fa perdere identità ai cantieri. Penso bisognerebbe fare il contrario. La barca è spesso un acquisto emozionale e il cliente dovrebbe arrivare ad un prodotto per una sorta di affinità e identificazione con lo stile del cantiere.

FORSE È IL MERCATO AD ESSERE OMOLOGATO?

Sì, ma c'è una bella fetta che cerca prodotti con una spiccata personalità. Dovrebbe essere come nel mercato automobilistico dove a parità di livello, cioè di costo, lo stile diventa il discrimine. Nella nautica cosiddetta minore, a causa dell'omologazione dei prodotti, purtroppo spesso si sceglie solo su valutazioni di tipo economico.

E DOPO IL MAS 42?

Sempre con il cantiere Mas by Prima, il Mas 42 Elegance, evoluzione dello Sport, con un nuovo disegno della coperta e una seconda cabina. Sto anche lavorando ad un 25 metri dislocante in acciaio e alluminio, ad alcuni progetti di edilizia civile, tra cui una villa nel Salento e al design di un grande yacht, di cui però è ancora prematuro parlare... e alla costruzione del mio sito, www.paolorossistudio.it •