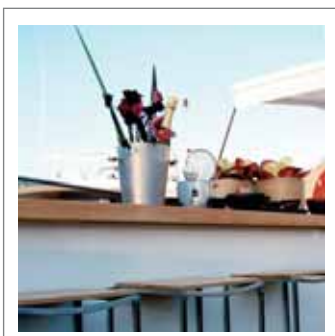




→ Voglia di marinità

pensieri e parole raccolti da FRANCO MICHENZI
ritratti di ANDREA MUSCATELLO



AMA L'ASPETTO
UMANO DELLA
PROGETTAZIONE,
MASSIMO GREGORI,
ARCHITETTO E
INSEGNANTE CHE HA
TENUTO CONFERENZE
IN ISTITUZIONI
NAUTICHE DI DIVERSE
PARTI DEL GLOBO, HA
CORSO IN CLASSE
IOR ED È STATO
PROJECT MANAGER
PER LA COSTRUZIONE
DI YACHT DI GRANDI
DIMENSIONI

determinato e allegro, il poliglotta e polivalente Massimo Gregori Grgič, architetto navale, ama da sempre la nautica, quella a vela in particolare. Nato nel 1950, ha studiato con la Westlawn School of Yacht Design e dal 1976 ha progettato e progettato centinaia di yacht a motore e a vela, oltre a barche da lavoro, con lo studio Yankee Delta Yacht Designers di Crespina, di cui è titolare.

Lavora sia per cantieri che per armatori privati, di cui spesso diventa amico, e si occupa del percorso di progettazione in ogni sua fase, dallo styling fino all'engineering e alle prove in mare.

I suoi clienti sono sparsi in tutto il mondo: Giappone, Norvegia, Francia, Taiwan, Brasile, Spagna, Sud Africa, Egitto, Emirati Arabi Uniti e Malesia.

Qual è la sua visione personale della nautica di oggi?

Ho la sensazione che non solo la nautica, ma tutte le manifestazioni in cui sia fortemente coinvolto il design, stiano scivolando rapidamente verso un atteggiamento di edonismo che privilegia la forma rispetto alla sostanza.

Questa situazione mi lascia francamente un po' perplesso, perché ci sono barche bellissime da vedere

In apertura, un primo piano del protagonista di questa intervista; in questa pagina, in colonna, alcuni particolari degli interni dell'Admiral 31, progettati da Gregori.

Nella foto accanto, Sealmarcalaluna, un Admiral 31 metri: per conto dell'armatore, Massimo Gregori ha disegnato il layout interno e ne è stato project manager. La decorazione degli interni è stata fatta in collaborazione con il team di Tea Rose Design.



I cantieri dovrebbero dedicare maggiore tempo e più investimenti economici allo studio e alla ricerca, così

che però al tempo stesso diventano poco utilizzabili. Penso che oggi si stia perdendo il concetto di andare per mare con ogni condizione atmosferica e che certe forme di design estremo non siano molto marine.

Ritiene che le barche di oggi siano meno sicure e meno adatte rispetto a quelle di qualche tempo fa?

Non proprio, però ci sono molte barche della categoria express, ovvero una via di mezzo tra l'open e il flyingbridge, che non danno la possibilità di andare da prua a poppa se non passando all'interno del salone. Questo è l'esempio di una soluzione non molto marina a cui mi riferivo prima.

Crede che i problemi o i limiti riguardino solo la distribuzione degli spazi esterni? Cosa dice in merito alla mancata evoluzione delle carene plananti degli ultimi venti anni?

Nel settore nautico non possono essere fatti tutti gli investimenti che si compiono in campo automobilistico e che permet-

tono a chi progetta auto di effettuare studi più approfonditi e di realizzare vari prototipi prima del varo di un nuovo modello. Confrontando questi due mercati si può dire che per ogni barca si vendono 200 automobili, eppure il mondo nautico sembra più vivo da diversi punti di vista, poiché per esempio vi sono molti più saloni, la maggior parte dei quali dura anche parecchi giorni. Forse la conclusione a cui bisogna giungere è che nel mondo delle barche vi è più apparenza che sostanza.

Certamente si è arrivati a un livello più che sufficiente per quanto riguarda l'efficienza delle carene, delle propulsioni e delle trasmissioni, ma c'è meno disponibilità a migliorare queste parti della barca perché il cliente s'interessa più alla bellezza degli interni e alla raffinatezza dei materiali che all'efficienza del prodotto. Il progettista di oggi è un sarto.

Con questo vuole dire che non c'è spazio per la ricerca pura?

Sì, c'è nelle corse: Fabio Buzzi ad esempio fa della ricerca. Chi



come avviene già da tempo nel settore delle automobili



In queste pagine, alcune immagini degli interni del Tigullio 27 metri (foto archivio cantiere).



È in atto un grande cambiamento nella tipologia degli armatori, perché oggi si avvicinano alle barche anche

corre in Classe 1 offshore usa barche fortemente innovative sotto molti aspetti, come Victory 50 piedi della Victory Team, su cui ho navigato, che raggiunge i 50 nodi in totale comfort e sicurezza. Si tratta comunque di barche estreme.

Arriverà sicuramente l'indotto e l'effetto degli studi che vengono fatti nelle corse, ma avranno un impatto inferiore rispetto a quello che c'è stato nel settore automobilistico.

Un designer può proporre qualcosa di nuovo e fare ricerca solo nel momento in cui lavora con un cliente privato. I cantieri devono fare i conti con il bilancio prima di stabilire se possono impegnarsi nella ricerca.

Questo vuol dire che ci sarà una sproporzione sempre maggiore tra i grandi cantieri che fanno ricerca e quelli piccoli che non possono permettersela?

Sì, credo che i piccoli cantieri siano destinati a essere assorbiti dai grandi o comunque ad accorparsi in gruppi come già è suc-

cesso negli Stati Uniti.

Andremo verso una omogeneizzazione dell'offerta sul mercato?

Perché usare il futuro? Se prescindiamo dai materiali di costruzione degli yacht credo che questa omologazione sia già in atto. Se parliamo di materiali diversi dalla vetroresina, come per esempio la lega leggera, che è uno dei miei materiali preferiti, forse può essere fatto ancora qualcosa di diverso nell'uso di strutture miste e di profili particolari. Io sono un fautore della costruzione in alluminio che però ha un senso solo per barche di dimensioni maggiori.

Com'è l'armatore moderno? Crede che sia giusto il luogo comune per il quale gli italiani non sono marinai?

Diciamo che è in atto un grande cambiamento, perché una volta comprava la barca solo chi aveva una competenza specifica, in linea di massima per una passione familiare, mentre oggi si



persone che non hanno alle proprie spalle una tradizione nautica familiare





M/Y 40 metri.

Si tratta di un nuovo disegno. L'inizio della costruzione è previsto per la primavera 2005. È una barca un po' particolare, almeno nel profilo. L'architetto ha cercato una linea «che opponesse pulizia formale al barocco imperante: barche con i vetri inclinati come una Ferrari F 40 per navigare a 30 nodi, griglie finte, tondi e ristondi, roll-bar ad alettone di aeroplano... tutti omologati in un'orgia di sciocco edonismo, sacrificando la funzionalità». Il profilo è quindi iper razionale, con

forme tecniche, da yacht-nave. Il fly è coperto da un tendalino estensibile sia verso prua che verso poppa e sono scomparsi gli "alettoni da aeroplano". È una nave con tre ponti completi: tutti gli annex sono finiti a prua, in due grandi garage che si aprono con la cerniera longitudinale, verso centro nave.

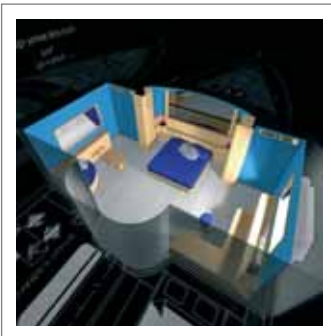
Ci sono delle "griglie", ma sono assolutamente funzionali all'aerazione della sala macchine: corrispondono a due grandi ventilation shaft che scendono dall'ultimo ponte fino in macchina.

Le zattere autogonfiabili sono alloggiato sull'aggetto del fly, come nelle navi vere. La motorizzazione è interessante: due diesel in vee drive per portare la barca a 18-19 nodi, regime nel quale serve più coppia che potenza e una turbina a gas in linea, da 5.000 cv e 700 kg di peso, per raggiungere e superare i 30 nodi. Ecco anche il perché dei due grandi vent shaft: la turbina mangia molta aria, pur avendo un consumo specifico paragonabile a quello dei diesel. La propulsione: tre Kameva jet.



M/N 45 metri. Si tratta di un ex rimorchiatore oceanico del quale Gregori sta progettando la trasformazione in superyacht. La nave è adatta a lunghissime crociere e al charter di lusso.

Sotto, in colonna, disegni preliminari al progetto di ristrutturazione di un vecchio motoryacht di Benetti di 50 metri, attualmente situato nel Golfo Persico. La nave ha avuto varie traversie che renderanno necessario un lungo e serio lavoro che l'armatore, affezionato alla nave, è pronto ad affrontare.



sono accostate alla nautica anche persone senza tradizione nautica alle spalle, che cercano nell'imbarcazione da diporto caratteristiche diverse da ciò che si richiedeva negli anni '60 e '70. Il diportista oggi va in barca come massimo una trentina di giorni all'anno e, dopo aver speso così tanti soldi per così pochi giorni, dalla barca vuole il massimo del comfort e dell'eleganza, mentre è meno interessato alle prestazioni e alla riduzione dei consumi.

Oggi c'è la tendenza a una discreta crescita delle barche dislocanti.

Amo molto questo fenomeno. Ci sono due scuole di pensiero. C'è chi vuole il massimo della velocità e chi invece vive il mare in maniera più simile al velista, per cui magari vuole provare emozioni diverse come vedere delfini e tartarughe, o osservare un temporale sentendone l'odore.

Questo secondo tipo di cliente preferisce le barche dislocanti.

Dunque il mercato nautico oggi è composto da clienti con le più svariate esigenze. Cosa caratte-



L'architetto navale immortalato all'ultimo Salone nautico genovese.

A lato, il Majestic 86, costruito negli Emirati Arabi Uniti da Gulf Craft. A destra, il Marchi Super Alfa 52', che supera i 35 nodi.



Gli italiani godono di una posizione privilegiata nell'assaporare la bellezza

risza l'Italia in questo senso rispetto ad altri paesi?

L'interazione tra natura e uomo in certe zone del nostro paese ha portato a una grazia e a un senso delle proporzioni che ha reso gli italiani decisamente più sensibili alla bellezza e all'arte. La storia d'Italia, e del Rinascimento in particolare, ci ha permesso di trovarci oggi in una condizione privilegiata da questo punto di vista.

Da molto tempo siamo infatti leader nel design, nella moda e nella cucina. Oggi, però, ci troviamo ad occupare una posizione importante anche dal punto di vista industriale, poiché offriamo al mercato nautico mondiale un prodotto che si distingue.

Quali sono le ragioni di questo fenomeno?

Innanzitutto l'Italia è uno dei paesi europei con il più grande sviluppo costiero e con un'importante tradizione di marineria. Un caso fortunato e fortuito quale la presenza di due grandi imprenditori abili e illuminati come Ferretti e Vitelli ha poi portato alla creazione di un prodotto di alta qualità con un design raffinato.

Qual è il progetto che le ha dato maggiore soddisfazione?

Più che un progetto sono stati alcuni rapporti umani che si sono sviluppati durante la fase di progettazione a regalarmi grandi emozioni. Ezio Marchi, per il quale ho progettato molte barche, era diventato un mio grande amico. La costruzione di una barca dura uno-due anni e durante questo periodo ci si trovava ad essere quasi un realizzatore di sogni del proprio cliente e spesso si stabilisce un rapporto di amicizia. Si tratta dell'aspetto più piacevole del mio lavoro.

Quali sono le linee guida dei suoi progetti?

Progettare una barca per me significa rispondere alle esigenze del proprio committente, lavorare sapendo di imparare sempre qualcosa, essere fedeli a una linea di pensiero, tener presente che la sicurezza in mare è un elemento fondamentale e creare delle opere che siano durevoli nel tempo.

Ci sono barche che rimarranno per sempre nella storia nautica?

Certo. Un esempio è il Tiger di Picchiotti, fatto da Paolo Caliani, che per primo ha rotto con la tradizione del vecchio motoryacht tipo l'Ischia di Baglietto. Si tratta del vero punto di partenza del design della nautica moderna.