

S CUSTOM LINE 100: L'UOMO AL CENTRO

designer

Intervista di Angelo Colombo
all'architetto Gianni Zuccon

E quali sono state le difficoltà?

Nelle intenzioni questa barca avrebbe dovuto sostituire la 97, ma nella realtà si è poi deciso di affiancarle per le ragioni che le ho appena illustrato. Questo significa che devono essere due prodotti diversi ma capaci di inserirsi entrambi nella gamma che ha avuto una storia così importante, poi come ogni cosa nuova deve avere qualcosa in più e deve rispettare l'identità del brand, elemento questo a me molto caro. Devo dire che le difficoltà per questo progetto sono legate anche a queste mie convinzioni, ossia, deve rappresentare un passo avanti senza perdere quello che le barche precedenti avevano. I passaggi in avanti nella progettazione possono anche essere pericolosi, a volte basta fare qualcosa totalmente nuovo, ma qui la grande difficoltà è innovare mantenendo l'identità. Siamo arrivati al progetto dopo vari mesi di lavoro, di ricerca, e il risultato è una barca che si differenzia dalle altre Custom Line proprio perché presenta la soluzione wide body a prora. Si vuole



Architetto, cosa è significato per lei e il suo staff, affrontare lo sviluppo di un progetto come questo.

Secondo me è uno dei progetti più difficili che abbiamo dovuto affrontare. I progetti sono tutti difficili, ma questo lo è stato particolarmente. Il motivo è che al momento esistono in produzione (presso Custom Line n.d.r.) delle barche come il 97 e il 112 Next, progetti nati nel 1995 e che ancora oggi non troviamo ragione di sostituire, o meglio, commercialmente piacciono ancora molto, in particolare il 97. Credo che il successo di questi yacht sia da ricercare su alcune considerazioni fatte anni addietro su come si riescano a trasferire i parametri di costruzione industriale in una fascia dimensionale che negli anni '90 era considerata davvero molto grande. Del resto la Custom Line nasce su quest'idea. Negli anni precedenti noi progettisti avevamo fatto il discorso sulla flessibilità legata alla modularità interna della barca, ma non avevamo mai affrontato il tema di quello che può significare la costruzione di una gamma su dei moduli. Fu su questa base di ragionamento che nacque la gamma composta dal 94, il 104 e il 112. Il 104 non fu mai realizzato perché tutti chiedevano o la più piccola o la più grande, ma pensi che secondo me era la più bella. In ogni caso, questa gamma dopo 15 anni trova ancora degli estimatori dai quali ricevo apprezzamenti. Devo dire che incontrarla in mare per me è sempre motivo di grande soddisfazione, ogni volta mi chiedo perché dovremmo sostituirla, ma ci sono ovviamente delle ragioni commerciali alle quali bisogna dare seguito. In ogni caso la 97, che è poi la più vicina dal punto di vista dimensionale a questa 100', resterà in gamma, questo proprio per la richiesta che tuttora il cantiere ottiene con questo modello. Consideri poi che siamo già usciti anche con la 124.

Abbiamo incontrato l'architetto Gianni Zuccon, titolare insieme alla moglie e ai due figli dell'omonimo studio Zuccon International Project. Ne abbiamo approfittato per farci raccontare lo sviluppo di uno dei suoi ultimi progetti, il CL 100, uno yacht che si inserisce nella ormai consolidata gamma Custom Line.



Custom Line 100: designer l'uomo al centro

differenziare dalla 97 e dalla 112 che erano state quelle con le quali avevamo introdotto il concetto del parziale wide body e non si poteva tornare indietro togliendo spazio. Quindi, abbiamo scelto di eliminare il piccolo passaggio che le precedenti CL hanno e questo a mio avviso rappresenta l'evoluzione. In termini di abitabilità offre maggiore spazio agli interni.

Da dove siete partiti per questo sviluppo?

Siamo partiti con una sezione delle vecchie barche e abbiamo visto dove era possibile lavorare per ottenere nuovi spazi, quindi, l'obiettivo con il nuovo 100 era quello di indirizzare il progetto verso un mercato solitamente riservato a imbarcazioni più grandi. Altro concetto che abbiamo voluto realizzare, anzi, portare avanti, è quello della trasparenza tra interno ed esterno. Trattandosi di una barca con uno sviluppo superiore di un ponte e mezzo, abbiamo cercato di dare continuità tra il ponte principale e quello superiore con una finestratura particolare, che è in grado di dare una vera sensazione di continuità tridimensionale, questo è stato molto complesso dal punto di vista progettuale, perché è geometricamente complesso. Siamo però riusciti a evidenziare la continuità, abbiamo creato un motivo sulla sovrastruttura per far leggere meglio la continuità del vetro e dall'interno trovi la spazialità verso l'esterno. Tutto è basato sul principio della continuità che noi abbiamo sempre utilizzato ma che su questo esemplare è stato ulteriormente sviluppato. In pratica è una continuità spaziale e al contempo estetica, ottenuta anche con l'impiego di materiali che hanno permesso di arrivare anche a una continuità funzionale. Come nelle grandi navi da diporto posso camminare in modo continuo da poppa a prora guardando una persona che segue il mio stesso percorso ma dal lato opposto. Lo schema di camminamento che abbiamo sviluppato è esattamente lo stesso che abbiamo già sperimentato su una navetta di 43 metri, la barca pur essendo un wide body si rifà a uno schema che si utilizza di solito su navi più importanti. La barca è percorribile in modo continuo da poppa a prora e la plancia, pur essendo incassata, dispone di un ingresso interno e di uno esterno dal quale si può accedere alla prora o scendere al ponte principale, come avviene sulle grandi navi.

Quali sono i concetti ispiratori di questo progetto?

Lo schema funzionale e quello distributivo sono rimasti pressoché gli stessi già collaudati in passato, ma abbiamo avuto maggiori spazi a disposizione, maggiori superfici vetrate a scafo e per questo maggiori possibilità di dotare la barca di comfort. Sono convinto che il piacere di stare in cabina potendo ammirare il mare sia un'esperienza unica. Lo schema funzionale e distributivo del ponte principale si basa sull'impiego del wide body, quello che abbiamo realizzato è proprio una continuità spaziale tra zona giorno e plancia, un tema che abbiamo già sperimentato sul Ferretti 800, plancia, cucina, salotto con zona pranzo. Questa continuità



è enfatizzata e resa percepibile con l'adozione delle superfici vetrate all'esterno, che da una parte aumentano i livelli di trasparenza della barca, dall'altra ci permettono di dare continuità all'esterno. Ritengo che il vetro stia giocando un ruolo molto importante nella progettazione, ma non è sempre semplice da utilizzare, non basta metterne tanto per fare la cosa innovativa, il problema è dove lo metti, perché bisogna sempre ragionare su dove queste architetture devono andare e nel nostro caso sempre sotto al sole, dove picchia di più, quindi, possiamo usarlo liberamente solo sulle superfici verticali. Sono convinto che ci troviamo in un momento in cui la tecnologia sta modificando fortemente le barche, questo anche per i temi che riguardano l'eco-compatibilità dei progetti, di cui tutti parlano. Si è parlato molto dell'ibrido e in molti oggi affrontano questo tema, il Gruppo Ferretti ci lavora alacremente da cinque anni ormai. Allora dobbiamo capire il concetto quale deve essere, perché se da un lato abbiamo questi obiettivi che rappresentano ormai dei punti fermi nell'etica progettuale, dall'altro abbiamo un uomo, che è l'elemento centrale quando si parla dei contenuti di una barca, il contenuto essenziale, la dimensione umana sta alla base, ma come avviene nell'architettura civile siamo portati ad avere maggiore rispetto dell'ambiente esterno. Oggi sarebbe inconcepibile realizzare case o barche come si faceva un tempo. Ci troviamo in un momento di passaggio, dove criteri che sembrano o che possono essere in contraddizione tra loro vanno invece messi in armonia, questo è il compito dei progettisti. Il vetro va messo nella dimensione maggiore possibile là dove incide meno su altri fattori, per esempio nel disequilibrio tra la temperatura esterna e quella interna. Molti armatori vogliono avere il contatto visivo con l'esterno ma vogliono l'aria fresca, non quella condizionata, dunque, aerare naturalmente gli ambienti è un elemento fondamentale e con il progetto devo risolvere anche questo. La tecnologia da un lato ci viene incontro, dall'altro però, come nel caso della scomparsa degli infissi, ci complica un po' le cose e siamo chiamati a nuove soluzioni progettuali. Oggi l'attenzione all'ambiente e il recupero di criteri più antichi e sani sono diventati degli imperativi, non possiamo far finta che certi parametri non siano fondamentali. La dilatazione dello spazio è una necessità e il vetro ci permette di ottenerla, ma bisogna trovare il giusto equilibrio tra le necessità che rispondono all'uomo di oggi.



S Custom Line 100: designer l'uomo al centro

Dunque i contenuti innovativi sul CL100 sono davvero tanti...

Un buon progetto per essere tale deve essere fortemente innovativo, se non ha dei minimi livelli di innovazione non si può parlare di un buon progetto, perché deve lavorare per domani. La difficoltà di questo lavoro per noi è stata rappresentata dalla convinzione che i prodotti vanno pensati per durare molto a lungo, questo vale oggi ancor più che in passato. Io mi auguro che anche il CL 100 possa durare come i suoi predecessori, ma mi accontenterei anche del 50%, 15 anni sono davvero tanti. Il difficile è trovare stilemi, linee e nell'insieme un linguaggio che riesca a durare molto a lungo, per questo ritengo sia necessario non seguire mai la moda del momento. Non è facile perché spesso l'utente cerca il prodotto all'ultima moda, ma anche qui bisogna cercare di riequilibrare. In passato bastava introdurre su alcuni progetti degli elementi che sapevi essere accettati dal mercato per prodotti dalla vita breve, oggi non è più così, i progetti degli ultimi due anni sono molto più complessi perché tengono conto del fatto che devono avere una durata temporale più estesa.

Certo che il risultato ottenuto con Custom Line è straordinario...

Assolutamente, è stata sicuramente un'intuizione fortunata, io non conosco altri prodotti nautici o navali che hanno avuto una durata così lunga, 15 anni sono tanti e le dirò un'altra cosa, sono convinto che la scelta di lasciare in produzione il 97 nonostante l'arrivo del 100 sia del tutto corretta, proprio perché oggi è presente una cultura sensibile a quello che è la tradizione, perché dà sicurezza, ha storia, rappresenta la continuità.

Quali sono le sue personali impressioni su questo progetto?

Quando sono entrato all'interno dello scafo in costruzione la cosa che mi ha colpito è stata proprio la spazialità, è fantastico, potevo aspettarmela avendola progettata ma percepirla è un'altra cosa. La cabina armatoriale sembra quella di un 40 metri almeno.

Quali difficoltà avete incontrato per la realizzazione di queste nuove forme?

La modellazione delle sovrastrutture e anche la ricerca dell'ottimizzazione delle superfici esterne hanno richiesto tanto lavoro, Paola (Galeazzi n.d.r.) ci ha lavorato per mesi, si tratta di un intenso lavoro di calibrazione, una specie di scultura. Quando ho visto il modello mi ha impressionato. Come ho detto considero questo progetto difficile, ma anche molto importante

perché rappresenta la volontà di evoluzione di una gamma che ha un successo consolidato da 15 anni, il tutto con l'obiettivo di introdurre temi attuali come quelli che abbiamo descritto prima. Uno degli obiettivi era quello di far partire due persone dal pozzetto verso prora sui due lati, fare in modo che non si perdano di vista e si incontrino nuovamente, il tutto permettendo a chi è all'interno di vedere l'esterno e viceversa.

Secondo lei la crisi contribuisce a stimolare l'innovazione?

Lo stato di crisi fa lavorare le menti, la crisi va vissuta in modo intelligente, in termini positivi e magari riuscendo anche a utilizzarla. Per essere superata per noi progettisti non c'è altro obiettivo che questo, utilizzare la crisi per pensare di più e introdurre nei progetti contenuti destinati a durare nel tempo. Questo ci costringe a lavorare su tante cose come il comfort, l'ottimizzazione dei costi, il contatto con il mare, insomma, l'obiettivo è realizzare oggetti sui quali vivere bene e a lungo. È giusto avere l'aria condizionata, ma insisto, è bello poter aerare la barca e stare bene. Personalmente ritengo la crisi una fortuna per certi versi, perché ha allungato i tempi della progettazione e questa è una risorsa se la sfrutti nel modo giusto, hai più tempo per fare ricerca.

Architetto, da quello che ci ha detto sinora comprendiamo che anche sul CL 100 è l'elemento umano e il suo benessere il fulcro del progetto...

Assolutamente, ma questo deve essere così, ci sarà sempre chi ama correre e non si preoccupa del piacere di stare in mare, ma non si farà mai uno yacht simile. Chi si avvicina a simili barche vuole poter contare sul massimo del piacere in tutte le condizioni e queste sono le linee guida del progetto. A bordo del CL 100 non c'è un solo elemento che non tenga conto di questo. Tutto ha come funzione l'uomo, come obiettivo l'uomo, poi ci sono temi che riguardano il rispetto ambientale, ma sempre in funzione di chi vivrà all'interno della barca.

