

Design su Misura

**Atti dell'Assemblea annuale
della Società Italiana di Design**

18,19 maggio 2017

005

SID

Società Italiana di Design

**Microstorie di didattica del progetto
Società Italiana di Design**

369

SID Società Italiana di Design

Design su Misura
Atti dell'Assemblea annuale
della Società Italiana di Design

A cura di

Luisa Chimenz

Raffaella Fagnoni

Maria Benedetta Spadolini

Microstorie di didattica del progetto
Società Italiana di Design

A cura di

Silvia Ferraris

Andrea Vallicelli

Progetto grafico e impaginazione
Plurale Visual Design
pluralevisualdesign.it

Copyrights

CC BY-NC-ND 3.0 IT



È possibile scaricare e condividere i contenuti originali a condizione che non vengano modificati né utilizzati a scopi commerciali, attribuendo sempre la paternità dell'opera all'autore.

Società Italiana di Design
societaitaliansdesign.it
ISBN 978-88-943380-8-9

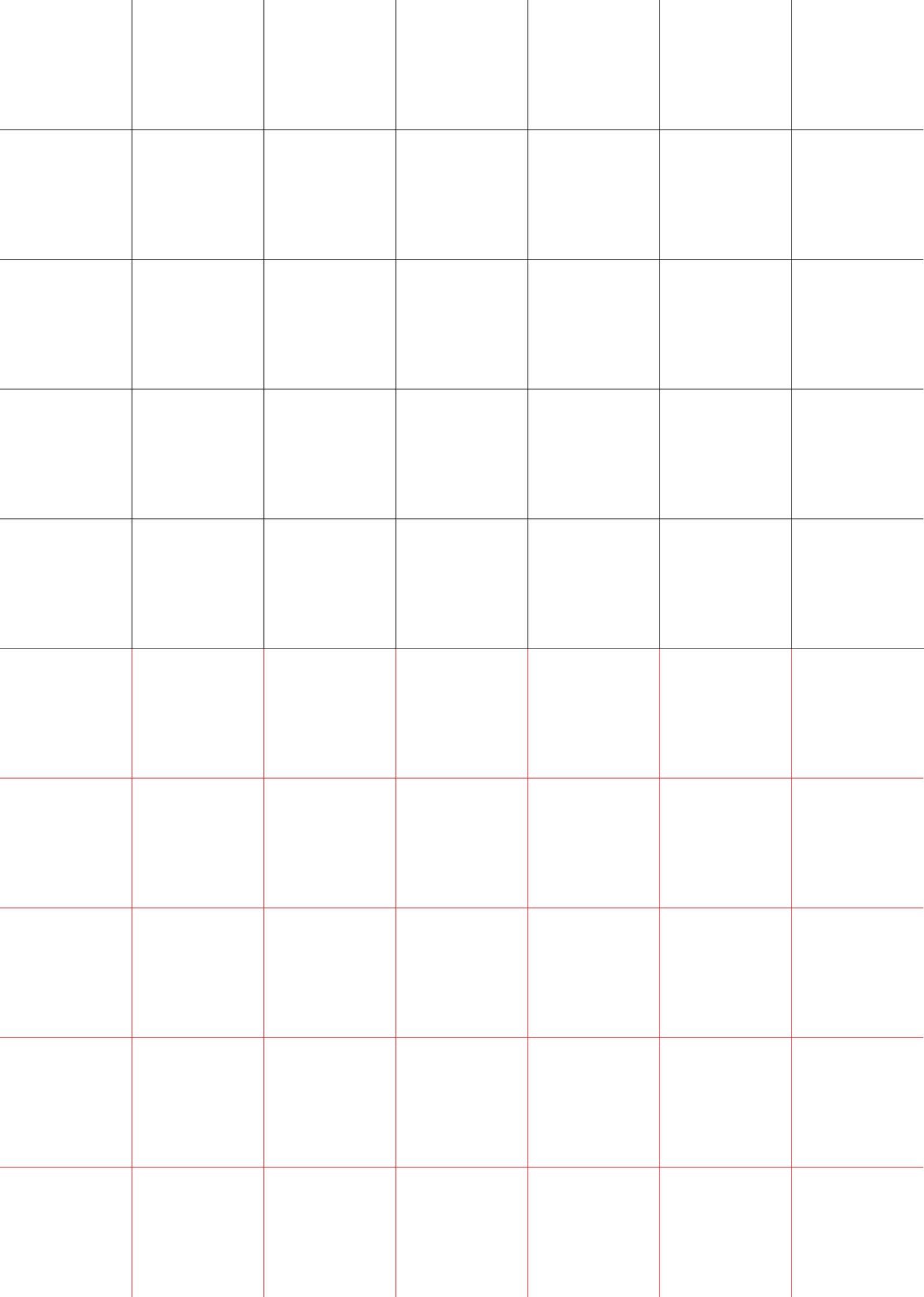
Medardo Chiapponi

Questa pubblicazione promossa dalla Società Italiana di Design raccoglie contributi di docenti e ricercatori delle diverse sedi in cui sono attivi corsi di studio e dottorati di ricerca in design. Si tratta di un modo concreto di contribuire alla costruzione della "Identità culturale e scientifica del design italiano" così come indica il sottotitolo della nostra Società scientifica che ci siamo dati al momento della ricostituzione nell'Assemblea di Torino del febbraio 2014.

A ben vedere, le nostre assemblee hanno giocato un ruolo fondamentale per il raggiungimento di questo risultato e si sono rivelate essere importanti momenti di produzione culturale. In quella di Napoli del marzo 2015 ci siamo organizzati in gruppi di lavoro tematici che hanno avuto un seguito di discussione a Ferrara nell'aprile 2016 e i cui risultati sono qui pubblicati. Infine, nell'assemblea di Genova del maggio 2017 sono stati presentati ulteriori contributi che, dopo una rielaborazione da parte degli autori, trovano posto in questo volume.

Quello che emerge è un panorama stimolante e variegato di interessi e temi di ricerca che consente di individuare specificità delle singole sedi connesse a peculiarità del tessuto istituzionale, socio-economico e produttivo di riferimento. Ciò rafforza l'immagine di una realtà policentrica del design universitario italiano e la presenza di numerosi contributi di docenti e ricercatori giovani e "diversamente giovani" da l'idea di una comunità scientifica vivace e in crescita culturale.

Credo che dobbiamo un sincero ringraziamento a tutti coloro che hanno condiviso con noi le loro riflessioni e a coloro che, col loro impegno nell'organizzazione delle assemblee e con la cura del volume, hanno reso possibile questa pubblicazione. È un vero piacere per me assolvere a questo obbligo come atto conclusivo del mio mandato.



SID

Design su Misura
Atti dell'Assemblea annuale
della Società Italiana Design
18,19 maggio 2017

Design **su misura**

c/o DAD Scuola Politecnica
Stradone Sant'Agostino 37
16123 Genova

Indice

t 01

t 01 — Cultura | Linguaggi | Territori

- 21 **Plug Social TV. Un esperimento su misura di collaborazione e narrazione di comunità**
Mariana Ciancia, Maria Luisa Galbiati, Francesca Piredda
- 31 **MATeriali per il design. A misura di progetto**
Beatrice Lerma
- 41 **Strumenti e metodi del design strategico per la valorizzazione degli itinerari culturali e dei percorsi tematici transfrontalieri tra Italia e Svizzera: il caso studio della "Via Regina"**
Roberto de Paolis
- 51 **Il Design per il museo su misura**
Claudio Germak, Luca Giuliano, Sara Khan
- 61 **Maestria artigianale avanzata e sistemi di customizzazione del prodotto moda di alta gamma**
Elisabetta Cianfanelli, Gabriele Goretti
- 73 **Design e territorio: un rapporto in evoluzione**
Marina Parente
- 85 **Fashion Design Networking. Il modello decentralizzato della Moda**
Maria Antonietta Spordone
- 97 **Design "su misura" per il nautical heritage. Dialoghi e considerazioni critiche con Stefano Faggioni**
Maria Carola Morozzo della Rocca con il contributo di Giulia Zappia
- 115 **La variabile e la sua misura. Ragione, sostanza e tema per l'oggetto immaterialmente materiale**
Niccolò Casiddu, Luisa Chimenz
- 131 **Handmade in Italy. Il design dei territori italiani**
Claudio Gambardella

t 02

t 02 — Innovazione | Sistemi | Servizi

- 147 **"Inclusive design – sustainable design": unità di ricerca dell'Università di Ferrara**
G. Mincoelli, S. Imbesi, G. A. Giacobone, A. Tursi, M. Marchi
- 157 **Design parametrico e processi di realizzazione in ambito digitale**
Annalisa Di Roma
- 167 **Design per la prevenzione e il monitoraggio di utenti affetti da disfagia. Caso studio: il progetto DayD**
Claudia Porfirione
- 175 **Il progetto della performance luminosa**
Alessandra Scarcelli, Vincenzo Minenna
- 185 **Sul metodo: un'indagine laboratoriale tra design e biologia**
Chiara Scarpitti
- 195 **Il Design per la Moda e l'industria culturale. Nuove strategie per il made in Italy**
Roberto Liberti
- 207 **Il design pensato ad hoc per i bambini. Studi progettuali e approfondimenti sul design per i bambini pensato**
Laura Giraldi
- 219 **Design e ricerca su misura delle imprese**
Luca Casarotto
- 229 **Su Misura? Prospettive del 'design for kids'**
Benedetta Terenzi
- 241 **(Video)giocare con il Design. Un'esperienza estetica significativa nel gioco di simulazione applicata**
Isabella Patti
- 251 **Le misure dei servizi**
Chiara Olivastri

t 03

t 03 — Produzione | Processi | Sostenibilità

- | | |
|-----|---|
| 261 | Design per un diverso presente
Benedetto Inerzillo |
| 273 | Design per un mondo migliore, con eudaimonia
Sabina Martusciello, Maria Dolores Morelli |
| 283 | Servizi di eco-design su misura per un'innovazione sostenibile
Jacopo Mascitti, Lucia Pietroni |
| 295 | Design per la post-industria: processi, conoscenze, professioni
Loredana Di Lucchio, Lorenzo Imbesi, Viktor Malakuczi |
| 307 | Protesi funzionali per arti superiori in stampa 3D.
Osservazioni progettuali sulle nuove tecniche di produzione singolare
Lorenzo Secco |
| 319 | Design ibrido su misura
Carla Langella |
| 333 | Gli yacht e gli interni: la progettazione ad hoc
Mariateresa Campolongo |
| 341 | Tecnologie digitali per la moda: da prodotti a esperienze su misura
Alba Cappellieri, Livia Tenuta, Susanna Testa |
| 353 | Misurata apparenza. Propulsioni innovative in vesti convenzionali
Mario Ivan Zignego |
| 361 | La cultura del design tra tradizione e innovazione
Mauro Ceconello |

Design “su misura” per il nautical heritage. Dialoghi e considerazioni critiche con Stefano Faggioni

Scenario

La capacità del design, come disciplina, di adeguarsi a mutevoli contesti d'azione e di evolvere nel tempo è un'esigenza contemporanea ben delineata e consolidata che trova ulteriore conferma nel concept dell'Assemblea Annuale della SID “Design su misura” organizzata a Genova nel 2017.

“Design” parola sfruttatissima che eccede – nel linguaggio comune – i propri confini disciplinari e che, a causa di questo uso inflazionato, spesso necessita di essere continuamente ri-puntualizzata; “misura” vocabolo che – a seconda degli accostamenti e dei contesti – può assumere molteplici sfumature e significati.

“Design” e “misura” due termini che associati alla tradizione del prodotto industriale in serie sembrano stridere... ma solo in apparenza. “Design su misura” si fa allora portatore dell'abilità e della versatilità della nostra disciplina: del saper cambiare, modificarsi e crescere rispetto allo scenario storico di riferimento, diversificando ed aggiornando le proprie competenze, senza tuttavia negare le proprie origini.

Un esempio significativo di queste capacità è sicuramente il settore nautico dove il design da sempre è stato portatore tanto di mediazione, quanto di innovazione confrontandosi con un ambiente viziato da tradizioni conservatrici non sempre propense al cambiamento.

“Imbarcazioni del patrimonio” e “su misura”

Il prodotto nautico – ormai universalmente riconosciuto come prodotto di design – in realtà ha origini antiche legate alla costruzione tradizionale delle imbarcazioni in legno che, ovviamente, precede l'era industriale. In un'epoca in cui il termine “prodotto” nella sua accezione moderna non esisteva ancora e quando la costruzione nautico-navale era considerata la massima espressione di un artigianato locale che culminava nella figura quasi mitologica del maestro d'ascia. Uno scenario affascinante quanto lontano dai comignoli fumanti delle prime industrie o dai principi del Bauhaus. Nell'epoca moderna l'eredità del fare e del costruire tradizionale ha reso la nautica una “terra di mezzo” in cui fianco a fianco convivono artigianato e industria senza che mai quest'ultima sia

riuscita definitivamente a surclassare la prima. I prodotti che scaturiscono dal loro connubio sono quanto di meglio l'italian style possa vantare e costituiscono un riferimento nel mondo per la progettazione nautica.

La cantieristica nautica contemporanea, neanche nei casi più fortunati, risponde pienamente alle logiche fordiste o alla realizzazione in serie di grandi numeri. Possiamo quindi affermare che il binomio "design" e "misura" in questo particolare ambito conserva un rapporto privilegiato e "su misura" si afferma nel suo significato più tradizionale di *custom made* o *ad hoc* per poi declinare alcune interessanti sfumature. Le imbarcazioni – a vela, a motore, a remi, etc. – per quanto avveniristiche siano, sono e restano il frutto di un compromesso fra industria e artigianato, fra tradizione e innovazione, fra grandi numeri e *one off*.

All'interno di questo scenario esiste poi un ulteriore piccolo segmento di settore che pare incarnare ancora più profondamente il significato di "su misura": è il mondo delle imbarcazioni storiche o del patrimonio. Unità queste ultime – siano esse da lavoro, tradizionali, militari o vele d'epoca – che costituiscono un patrimonio culturale da preservare e valorizzare. Si tratta di mezzi unici realizzati con materiali tradizionali e lavorazioni tipiche di antichi mestieri ormai quasi perduti. Il loro valore culturale è elevatissimo in quanto si tratta degli ultimi esemplari capaci di trasmettere e raccontare l'arte marinaresca, materiale e immateriale, che caratterizza il nostro territorio costiero e lacustre.

«Da sempre per ogni area geografica del nostro bel Paese, troviamo un tipo di imbarcazione che appartiene a quella specifica costa, e forma parte di quel particolare paesaggio, esattamente come un trullo appartiene al panorama pugliese o un dammuso a quello di Pantelleria»¹.

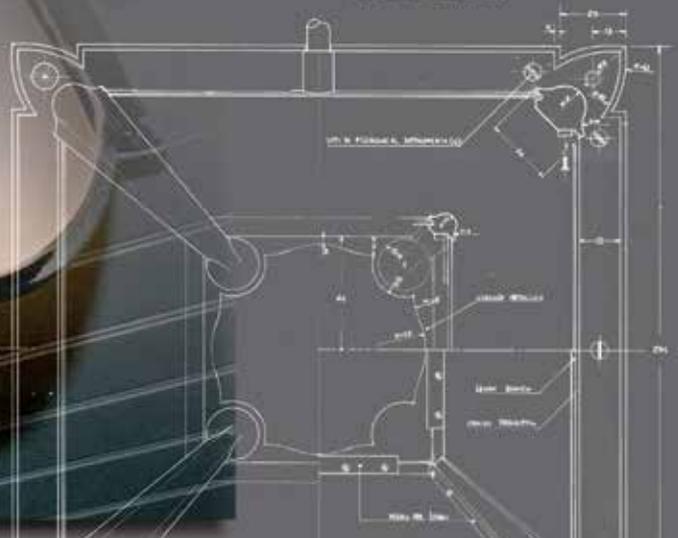
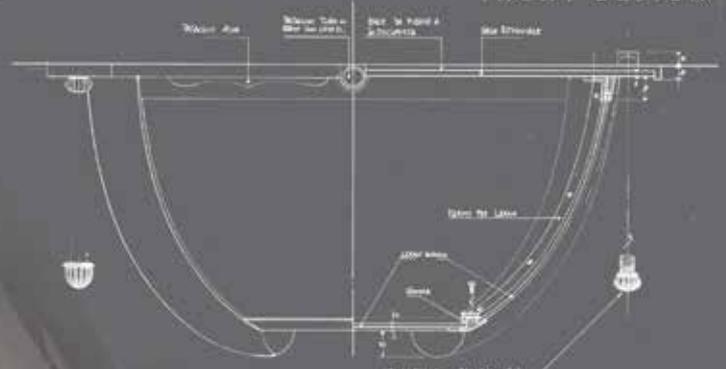
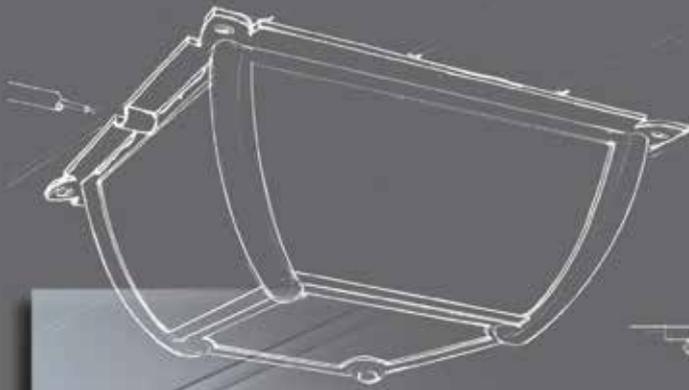
Le imbarcazioni del patrimonio, attualmente, costituiscono un'emergenza culturale a cui il design è chiamato a rispondere con una missione duplice. La nostra disciplina dovrebbe da un lato attivarsi per contribuire alla valorizzazione e diffusione della cultura nautica utilizzando gli strumenti propri del design strategico, della comunicazione, dei new media, etc. e dall'altro contribuire attivamente alla definizione di metodologie e prassi operative per il riconoscimento del bene e il successivo recupero delle unità ancora esistenti.

¹ Stefano Faggioni, LA RICOSTRUZIONE DI UN'ATMOSFERA PERDUTA. Il valore del dettaglio nel restauro delle barche d'epoca, lectio magistralis in occasione dell'attribuzione della Laurea Honoris Causa in Design Navale e Nautico, La Spezia, 2015.

3

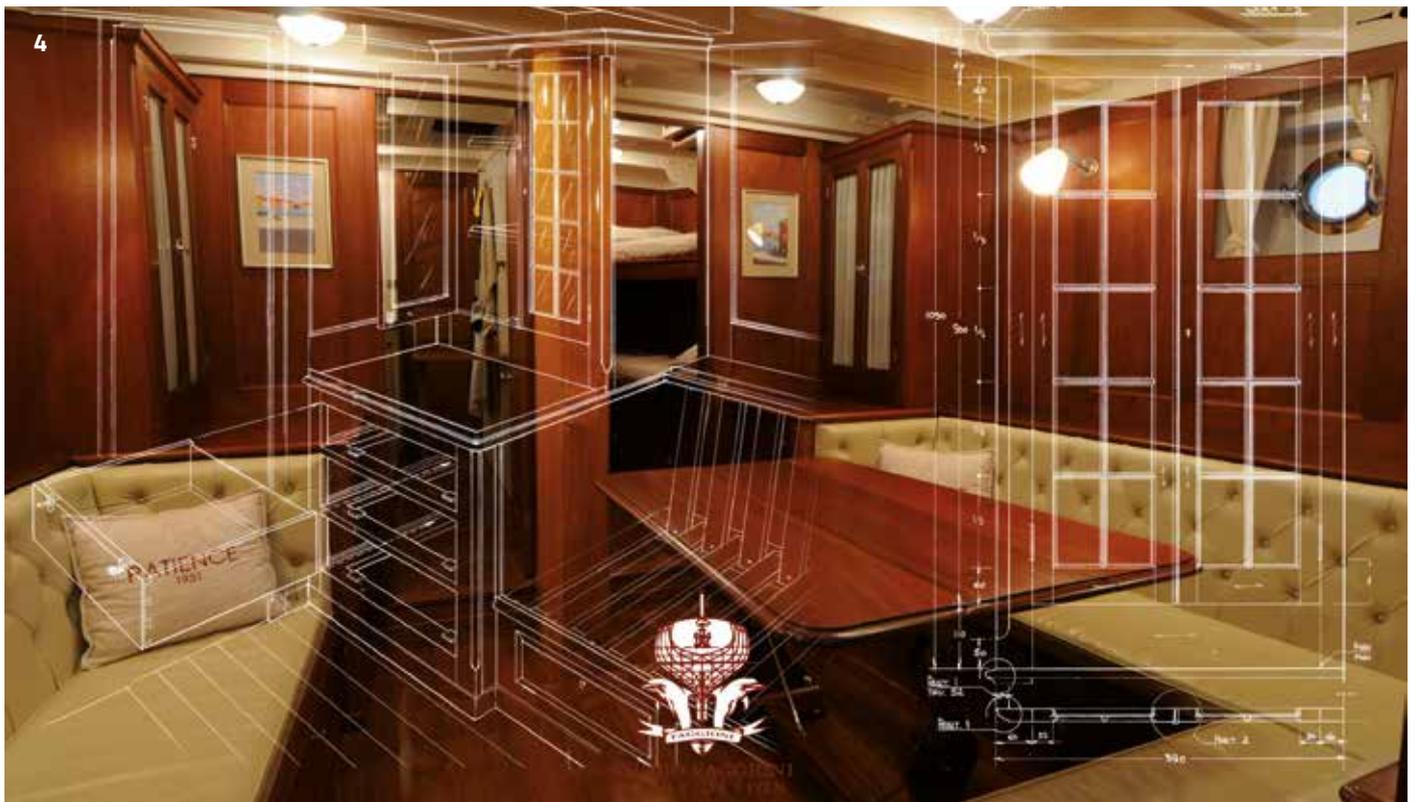


STUDIO FAGGIONI
YACHT DESIGN



archivio Studio Faggioni©

4



Ogni barca è diversa dall'altra, nulla è replicabile o riadattabile, ogni barca è testimonianza di un'epoca e di una storia quindi va studiata approfonditamente e merita un intervento dedicato esclusivamente ad essa. Il "su misura" per questi gioielli del mare, è insito nell'approccio del design alle strategie necessarie per la loro valorizzazione e al metodo per il loro recupero.

Limitandoci alla seconda missione, ovvero al contributo disciplinare nei confronti del progetto di recupero, il design è oggi chiamato ad individuare e indicare un metodo, definire un approccio critico al problema, riconoscendo poi a ogni singolo intervento la dignità e l'unicità del caso affrontato.

Lavorare sulle imbarcazioni del patrimonio, cercando una facile similitudine con il mondo della moda, è come cucire un abito di alta sartoria. Il sarto con perizia e dedizione, seguendo modelli e prassi ben delineate, è in grado di confezionare un prodotto unico che vestirà perfettamente solo ed esclusivamente il futuro proprietario. Il processo è sempre il medesimo, ma il risultato sarà sempre diverso: "su misura"! Analogamente il recupero di un'unità storica dovrebbe seguire un percorso ben delineato a livello disciplinare per poi sfociare in un risultato unico e perfettamente calzante sull'imbarcazione oggetto del restauro, come per l'abito anche in questo caso il progetto sarà "su misura"!

È innegabile, inoltre, che la sensibilità e le capacità del progettista di interpretare il metodo e di far propria l'imbarcazione contribuiscano pesantemente sulla buona riuscita dell'intervento.

A tale proposito è di grande interesse il confronto con chi ormai da anni opera nel settore del restauro nautico. Si tratta di pochi "pionieri" che, da circa un ventennio, per amore o per passione professionale quotidianamente affrontano il recupero di importantissime imbarcazioni in un contesto disciplinare ancora in corso di definizione, dove i riferimenti per il progetto sono spesso auto-referenziati e quindi dipendono fortemente dalle capacità del singolo.

Fra essi va citato Stefano Faggioni, il suo lavoro, le sue idee e il suo approccio al recupero delle imbarcazioni d'epoca e al progetto di nuovi scafi.

Il dialogo e il confronto con Stefano hanno evidenziato alcuni spunti ed elementi di riflessione che, proprio per la pertinenza con il contesto delineato, vengono riportati nel presente saggio: MCM: «L'idea di "design su misura" abbraccia una serie di tendenze, anche molto diverse fra loro, che rispecchiano il modificarsi del

concetto di design (industriale) dalle sue origini fino ai giorni nostri. Nella storia della disciplina, possiamo individuare con la seconda metà del XIX secolo quel particolare momento (peraltro piuttosto recente) in cui anche la nautica e il prodotto nautico entrano a pieno titolo a far parte del design. Introduzione che porta con sé una serie di peculiarità fra cui una cantieristica ancora legata a logiche artigianali piuttosto che industriali, il valore di un "saper fare" difficile da rimpiazzare, il permanere di un interesse per prodotti unici, l'utilizzo di materiali moderni come le VTR, ma anche di essenze antiche come il legno... tutti aspetti che, a mia avviso, abbracciano proprio l'idea del "su misura". In qualità di designer nautico e di professionista impegnato tanto nell'ideazione del nuovo quanto nel progetto di restauro del "vecchio", cosa ne pensi?»

SF: «Dalla fine del XIX secolo ad oggi è cambiato sostanzialmente il mondo, il mondo della nautica (nato proprio in quegli anni), la sua committenza e la maniera di andar per mare.

Nel mondo della marina mercantile, ad esempio, è importante citare il caso dei clipper che altro non erano se non un'evoluzione, portata all'estremo della superficie velica, della barca da carico per compiere il trasporto del tè dalle Indie nel minor tempo possibile. È il tipico caso dove le esigenze della committenza costringono all'evoluzione delle forme e delle tecniche di costruzione. Azzardo definire questo progresso come design navale, ovvero il frutto di un progetto realizzato per un determinato scopo e la volontà di cercare nuovi materiali o di applicarli in maniera più efficace.

Ritengo che la nautica nasca invece quando i primi facoltosi pensano di costruire barche al solo scopo di regatare, una sorta di re-tagging dal mondo della pesca quando si competeva per rientrare per primi in porto e decidere così il prezzo del pescato. Da qui la ricerca di materiali alternativi per essere più leggeri e performanti. Grazie ai continui stimoli della committenza (Lipton, Vanderbilt, Sopwith, etc.) che poteva permettersi i vari Whatson, Herreshoff o Nicholson, assistiamo ad una evoluzione delle forme che portano dalla goletta America agli straordinari J Class. Da questo momento in poi, ritengo si possa parlare di design nautico.

Almeno fino al secondo dopoguerra le barche di qualsiasi dimensione erano prodotti di artigianato e come tali erano prodotte "su misura" dagli stessi maestri d'ascia che possiamo considerare dei designer navali ante litteram.

Solo in tempi relativamente recenti l'avvento di nuovi materiali hanno dato vita ad un prodotto nautico su scala industriale interamente progettato per un mercato più vasto dove il committente si adatta alla proposta disponibile.

In questa evoluzione del mercato, il legno smette di avere un ruolo da protagonista nella nautica. Ancora oggi l'utilizzo del legno nella nautica è erroneamente considerato non conveniente, anche perché vittima di una sorta di pigrizia mentale e di decenni di comunicazione dove il legno continua ad essere etichettato come materiale classico e tradizionale ma con un'accezione negativa, quasi a volerlo elegantemente definire vecchio e obsoleto.

Oggi invece le tecniche di applicazione del legno nella nautica ha fatto passi da gigante e siamo quasi in grado di annullare le differenze che lo vedevano soccombere alla VTR nei tempi di produzione e nei costi di mantenimento.

Anche se i tempi di realizzazione di uno stampo in fibra rimangono sempre più rapidi rispetto alla produzione in legno, è dovere del design spingere verso un materiale eco-compatibile e comunicare alla committenza che questo atteggiamento è l'unico veramente "alla moda". Di fatto, anche i grandi marchi del passato che devono la loro fama e fortuna a scafi di legno, oggi basano la loro produzione (o parte della stessa) sulla memoria dell'eleganza trascorsa inserendo piccole parti di legno a mo' di citazione per nobilitare alcune parti dello scafo e ricordare un'eleganza irripetibile con altri materiali.

Ritengo inoltre che si possa essere moderni o classici utilizzando qualsiasi materiale per soddisfare la committenza che arriva direttamente al progettista per un prodotto che calzi perfettamente le proprie esigenze, una barca "su misura", qualcosa che non si incontra nella produzione in serie.

Questo atteggiamento di una certa committenza escluderebbe automaticamente l'utilizzo delle fibre per le quali è richiesto un numero minimo di pezzi al fine di ammortizzare il costo dello stampo. Purtroppo il concetto di barca su misura scatta da una certa dimensione in poi, ovvero dai 24 metri a salire, e ciò escluderebbe anche il legno come materiale possibile.

Quasi nessuno pensa al legno o ad altri materiali per imbarcazioni di piccole dimensioni; si preferisce quindi concentrare il concetto di "su misura" all'unica parte modificabile del prodotto in serie: gli interni.

Qui, entriamo in un mondo dove però impera un "non stile" che deve adattarsi alle esigenze di produzione industriale che taglia i pannelli a controllo numerico e dove l'intervento dell'artigiano, anche laddove è necessario, è impercettibile.

Si dovrebbe avere il coraggio di proporre interni più articolati che coinvolgano maggiormente l'artigiano i cui pezzi nobilitano gli ambienti ed in qualche modo li umanizzano facendoli uscire da schemi globali. Sì... questo avviene sui grandi yachts, ma mai su piccole

imbarcazioni. Sarebbe ideale riuscire a fare qualche passo indietro e lasciarci ispirare anche dallo spirito della Wiener Werkstätte dove un gruppo di disegnatori e architetti del calibro di J. Hoffmann o Kolo Moser formavano giovani artigiani alla produzione in serie di straordinari pezzi di arredo. È troppo, lo so forse sogno troppo, ma rivedere i tempi di produzione, rallentandoli un po', giocherebbe tutto a favore della qualità e del perfetto prodotto "su misura".»

MCM: «Facendo un piccolo inciso, occupandoti tu di nautica a 360°, credi che il progetto di restauro sia a tutti gli effetti competenza del designer nautico o che debba essere demandato ad altre figure professionali? O a giovani con titoli universitari differenti?»

SF: «Mi sento molto legato al restauro nautico e penso che questa mia passione sia stata accesa da una serie di fattori tra cui i trascorsi anche professionali con mio padre ed i miei studi alla Facoltà di Architettura. Non mi dilungherò sul primo perché non pertinente alla domanda, ma per ciò che concerne il secondo, ritengo che gli studi di Architettura, in particolare gli indirizzi di Storia, siano i più idonei per educare lo studente all'armonia delle proporzioni ed al rispetto per la storia e chissà, accendere la curiosità dello studente nel campo nautico. In tal caso il corso di laurea in Design Navale e Nautico sarebbe l'ideale per introdurre definitivamente l'allievo al mondo della nautica. Se poi quest'ultimo provvedesse anche ad un'ampia formazione storico-umanistica (arte, architettura, design, etc.) sicuramente sarebbe il luogo ideale per formare designer nautici sensibili e capaci di affrontare anche il difficile mondo del restauro.

Il restauro è una materia che necessita di grande sensibilità, estetica e storica, che coinvolge molti aspetti dell'Architettura e delle cosiddette Arti minori. È senza dubbio una materia umanistica che esige grande responsabilità e non può essere affrontata senza un'adeguata preparazione che dovrà essere comunque completata con l'esperienza diretta sul campo. Dubito che corsi di laurea squisitamente tecnici possano preparare ad affrontare progetti di restauro che abbraccino a 360° tutti gli aspetti del design chiamati ad applicare le infinite esigenze del nostro tempo all'epoca della barca da restaurare.

L'amore per la storia dell'Arte e dell'Architettura, non deve abbandonare mai chi affronta il restauro, solo così la potrà ritrovare riflessa in ogni oggetto progettato, solo così ogni oggetto ed ogni ambiente parleranno un linguaggio comune di uno stile unico progettati con una visione globale monolitica che affronta il progetto dalla distribuzione degli spazi al più piccolo dei particolari.»

MCM: «La nautica ha dimostrato nell'ultimo ventennio un interesse crescente verso il recupero di quelle imbarcazioni che hanno decretato la storia dello yachting² da un lato e la memoria delle nostre tradizioni marinaresche³ dall'altro. In questo particolare segmento di settore, a mio avviso, il concetto di "su misura" si esplica in maniera potente e completa. Potrebbe essere addirittura lo "slogan" che guida il buon progetto di restauro dalla sua visione d'insieme fino all'ultimo dettaglio. Sei d'accordo? Mi faresti qualche esempio?»

SF: «Quello del restauro è un concetto di design su misura così come lo è la riforma di una casa appena acquistata per la quale sentiamo di dover rispettare ed esaltare il suo valore storico e dove il risultato finale calzi perfettamente al committente, esattamente come lo è la casa costruita di fondazione.

L'armatore/amatore della barca d'epoca e il proprietario di un immobile antico (non a caso definito di pregio) condividono un destino molto simile. Lo sforzo di entrambi consisterà nell'adattare il bene ad esigenze attuali ma con l'occhio sempre rivolto al valore storico della casa o della barca dal quale non si può prescindere.»

Dunque, anche dal dialogo con Stefano Faggioni, si evince come il "su misura" nel contesto nautico acquisti sfumature diverse. La prima legata alla tradizione pre-industriale quindi a un design capace di mutuare le proprie radici disciplinari per riadattarsi ad un prodotto che innegabilmente gli appartiene, ma che allo stesso tempo è caratterizzato da regole e *modus operandi* diversi. Il design per il prodotto nautico storico è una disciplina che non può escludere dal confronto il saper fare artigiano, le prassi della costruzione tradizionale e l'estetica di un oggetto (la barca storica) ormai superato dai linguaggi del progetto contemporaneo. È una disciplina nuova che non può esclusivamente o banalmente mutuare quanto già acquisito e consolidato in altri settori (architettura, pittura, auto d'epoca, mobilio, strumenti musicali, etc. etc.), ma deve inevitabilmente definire proprie regole e confini.

La seconda riguarda l'oggetto in sé che è sostanzialmente esemplare unico di se stesso o prodotto in quantità limitate per un armatore quasi sempre ben preciso, quindi si tratta necessariamente di un oggetto "su misura". E questo oggetto "su misura" una volta utilizzato dopo il primo varo e poi dismesso o abbandonato, quando viene riabilitato ad una seconda vita – peraltro in un'epoca che non gli appartiene più – necessita ancora una volta di un intervento progettuale "su misura". Un intervento che a gran voce chiamiamo "progetto di restauro nautico" nonostante la disciplina sia tutt'altro che definita e consolidata.

2 Unità che oggi chiamiamo comunemente vele d'epoca o signore del mare, nate per la competizione velica e il divertimento di pochi illustri personaggi o teste coronate.

3 Unità che oggi definiamo imbarcazioni tradizionali o del patrimonio e che alle origini erano destinate ad attività commerciali quali pesca, cabotaggio, etc.

Proseguendo il dialogo con Stefano Faggioni:

MCM: «Nel caso delle imbarcazioni storiche "su misura" è anche sinonimo di artigianato e di recupero di tutta una serie di maestranze e maestrie professionali attualmente a rischio di estinzione?»

SF: «Qui ci riallacciamo alla prima domanda. Effettivamente la produzione di massa degli interni attuali si è impigrita su forme standard per adattarsi alle esigenze delle macchine. Non è un caso che gli interni degli yachts si somiglino un po' tutti. E anche se ultimamente i macchinari di taglio si sono molto evoluti, per decenni le maestranze artigiane si sono piegate ad una produzione che continua a richiedere un certo tipo di mercato.

Chissà, forse complice anche una sorta di "imbarbarimento" della committenza che non riesce più a capire perché un prodotto di artigianato si debba pagare di più e, soprattutto, che lo si debba aspettare qualche mese in più, ha provocato la progressiva scomparsa dell'artigianato, quello vero.

Molti giovani hanno abbandonato l'idea di mestiere, oppure non hanno completato la loro formazione con la pratica in cantiere a causa della scarsità del lavoro. Lavoro, quello del maestro d'ascia, per intenderci, che non si è estinto, ma che semplicemente continua a vivere e a re-inventarsi su altre sponde.

Non è indispensabile, dopotutto, avere una barca da restaurare per riattivare il mestiere di maestro d'ascia. Con l'amico Nino Aprea stiamo progettando e costruendo una serie di barche da 10, 12 e 14 metri in legno lamellare in serie. Le vedremo presto in acqua.»

MCM: «Quando sostieni che "Il restauro genera cultura, non solo perché rimette in vita un pezzo di storia, ma anche perché ri-attiva tutta una serie di mestieri in pericolo di estinzione" ipotizzo che tu ti riferisca a mestieri quali il maestro d'ascia o il calafato, etc. etc. Pensi che questi mestieri vadano reintrodotti "ora come allora" o che sia possibile una mediazione con le esigenze del fare contemporaneo?»

SF: «I mestieri dell'artigianato nautico come i maestri d'ascia, i falegnami, gli attrezzatori ed i restauratori non hanno mai smesso di lavorare, anche se difficilmente organizzabili a catena di montaggio per una vera e propria produzione in serie. Sono persuaso che queste straordinarie maestranze messe a sistema per una produzione speciale di imbarcazioni, riuscirebbero a creare qualcosa di veramente speciale; il nostro obiettivo, effettivamente è quello di applicare l'estrema cura del dettaglio personalizzato propria del restauro, alla produzione in serie.

Tuttavia, non è facile riuscire ad incontrare una committenza che decida di lanciarsi in qualcosa di nuovo. C'è come una sorta di paura a commissionare un oggetto diverso da ciò che propone il mercato dei grandi numeri; spaventa non aver mai visto quel nuovo in prestigiosi show room e se poi non ha il brand che lo sigilla come oggetto del desiderio, diventa ancora più difficile riuscire a proporlo. Forse è una questione di mancanza di sensibilità o di cultura, ma ho la sensazione che oggi si ami di più l'idea di artigianato e della sua bella immagine abilmente confezionata, che propone il be spoke o il tailor made in Italy, piuttosto che l'artigianato vero e proprio al quale poter commissionare un manufatto unico.

Purtroppo, quello che realmente manca all'artigianato nautico, quello che crea barche in legno, è una buona comunicazione per riuscire a vendere il prodotto. Difficile da credere senza un'operazione di marketing adeguata, l'artigianato (che per abitudine o cultura comunica solo attraverso la sostanza del proprio lavoro) non riuscirebbe ad uscire dalla propria bottega per vendere il sapere attraverso il prodotto. Il giorno in cui un armatore vorrà investire non solo nel prodotto fine a se stesso, ma anche su una produzione in serie sostenibile, andremo incontro ad un vero cambio nella nautica. Rendere di moda e quindi appetibile sul mercato la barca di legno, è solo una questione di comunicazione e superamento di un tabù.»

Appare chiaro, allora, come la duplice sfida sia per una riflessione sulle tendenze contemporanee del "progetto nautico" sia su una prima definizione del "progetto di restauro nautico" per quanto possa apparire ardua e difficoltosa, non sia più procrastinabile. Il lavoro appassionato di tutte quelle figure professionali che si dedicano prevalentemente al restauro e di cui Stefano Faggioni è un esempio stimola l'accademia ad attivare una riflessione critica sull'argomento e a compiere i primi passi verso la definizione dello scenario di riferimento e la successiva proposta di una metodologia condivisa che guidi il buon progetto di restauro nautico. In questo senso l'Ateneo genovese ha visto nascere all'interno della Scuola di Dottorato in Architettura e Design alcune proposte interessanti. Una di queste è testimoniata direttamente, nelle righe a seguire, dalla dottoranda Giulia Zappia.

Processo controllato e design “misurato” nel progetto di restauro nautico

“Design su misura” allude a una progettazione estremamente controllata e precisa che – volendo continuare l’analogia di Maria Carola Morozzo – cuce ogni singolo centimetro dell’abito sul proprietario che lo andrà ad indossare.

Le imbarcazioni d’epoca rappresentano una nicchia esclusiva contraddistinta da costi elevatissimi, eleganza e unicità. Tali caratteristiche fanno sì che l’armatore di uno qualsiasi di questi oggetti esiga una barca “cucita” sulle proprie esigenze. Così, anche al restauro nautico in quanto “design su misura” dovrebbe corrispondere a un procedimento controllato in ogni fase.

Eppure oggi in quest’ambito non esiste nulla di codificato se non pochi tentativi di fornire delle linee guida di buon senso generale. Fra essi merita citare la “Carta di Barcellona”⁴ dell’EMH, il “Registro Storico Nautico” e il relativo “vademecum dell’armatore”⁵ di ASDEC. In sostanza qualunque intervento di recupero sulle imbarcazioni è tutt’ora affidato quasi esclusivamente alla capacità e alla sensibilità del progettista.

La ricerca per la tesi di dottorato di chi scrive⁶ affronta proprio questa problematica cercando di definire un protocollo di azioni che guidino, senza vincolare eccessivamente, il progetto di restauro nautico⁷.

Protocollo, che per quanto ancora in forma di definizione, già individua il susseguirsi di alcune fasi irrinunciabili al progettista nautico per impostare il progetto di restauro.

La prima fase che segue l’individuazione dell’imbarcazione da restaurare è la ricerca storica, analisi che conferma o smentisce il valore dell’unità su cui intervenire e fornisce elementi chiave per la comprensione e la conoscenza del bene stesso. Un passo complesso, ma necessario, che può essere svolto con modalità differenti a seconda della tipologia di imbarcazione oggetto del

⁴ La Carta di Barcellona, Carta europea per la conservazione e il restauro delle imbarcazioni tradizionali in attività è un documento contenente definizioni e linee guida di carattere generale relative al restauro delle imbarcazioni del patrimonio. Essa è stata redatta nel 2001 in occasione del quarto congresso dell’EMH (European Maritime Heritage) tenutosi a Barcellona. (<http://european-maritime-heritage.org/docs/Barcelona%20Charter%20IT.pdf>).

⁵ ASDEC, Associazione Scafi d’Epoca e Classici è un’associazione di appassionati di scafi d’epoca e classici che ha costituito e promosso il Registro Storico Nautico ASDEC. Questo contiene regole di classificazione delle barche storiche e sezioni relative alle definizioni, alla certificazione, all’attestazione ed ai punteggi attribuibili alle barche a seconda di diversi parametri come lo stato di conservazione, la patina etc. (http://www.asdec.it/it_IT/home/registro_storico_nautico/introduzione).

⁶ Tutela, valorizzazione e recupero delle imbarcazioni del patrimonio di Giulia Zappia, è una tesi di dottorato in corso di svolgimento del Corso di Dottorato in Architettura e Design, curriculum Design Navale e Nautico dell’Università degli Studi di Genova.

recupero. Gli esiti della ricerca e le fonti utilizzate, in ogni caso, porteranno al conseguimento del medesimo obiettivo: la ricostruzione della storia della barca quale punto di partenza per qualsiasi restauro nautico.

A conclusione della parte preliminare del protocollo vi è la fase di rilievo, caratterizzata da un iter più standard e meno variabile, quindi si passerà al progetto. Nella parte relativa alla progettazione il "design su misura" acquisisce un ruolo protagonista. Qui, infatti, il dialogo fra progettista, armatore è strettissimo, e il rapporto con la storia della barca è di centrale importanza.

La progettazione del restauro di un'imbarcazione difatti non può essere esclusivamente cucita sulle esigenze dell'armatore, ma deve, in ogni sua fase, essere rapportata all'identità della barca stessa che dovrebbe essere tutelata e valorizzata al meglio.

Fin dalle primissime tappe, seguendo il protocollo, il designer è guidato nell'indirizzare le scelte dell'armatore verso la valorizzazione della barca stessa. Il progetto è costituito da diversi momenti che vanno dall'assimilazione delle richieste dell'armatore, alla stesura del progetto preliminare, alla valutazione dei costi fino alla stesura del progetto definitivo. In questo frangente, quindi, il concetto di design su misura si applica sì all'armatore, che otterrà in questo modo un oggetto unico e che risponde appieno alle proprie esigenze ma, anche e soprattutto, alla barca, alla sua storia e alla sua identità.

Considerando poi il "design su misura" dal punto di vista dell'ideazione e del controllo di ogni dettaglio, il lavoro di Stefano Faggioni torna ad essere esemplare:

GZ: «Mi racconteresti la complessità di un progetto di restauro in ambito nautico? Pensi sia possibile sintetizzarne le fasi fondamentali e gli aspetti imprescindibili?»

SF: «Forse l'unica complessità è quella di dover adattare e talvolta re-inventare, le proprie regole ad ogni progetto. Come uno psicologo che cambia e adatta la terapia a seconda del paziente. L'obiettivo è conservare quanto più materiale pregiato possibile e metterlo in evidenza per garantire il miglior risultato.

7 La definizione di "imbarcazioni del patrimonio" è contenuta nella sezione Definizioni della Carta di Barcellona, Carta europea per la conservazione e il restauro delle imbarcazioni tradizionali in attività: «La nozione di patrimonio marittimo galleggiante comprende sia la singola nave tradizionale nella quale si può ritrovare testimonianza di una particolare civiltà, sia un'evoluzione significativa della tecnica di navigazione tradizionale, dell'arte marinaiasca o della cantieristica navale. Ciò si applica sia alle navi più grandi del passato, sia alle imbarcazioni più modeste, che con il trascorrere del tempo hanno acquisito un valore culturale.»

Così come, per arrivare al miglior risultato è necessario demolire tracce di interventi maldestri non pertinenti. Quegli interventi che definirei di riparazione che semplicemente assolvono al proprio dovere di sostituzione passiva del “vecchio” con il nuovo senza alcun senso critico, senza un obiettivo finale e privo di una coscienza di restauro. Mi è capitato di dover sostituire parti ancora in buone condizioni ma realizzate in una maniera più consona ad una barca da pesca che ad uno yacht d’epoca. Per intenderci, soffrono di questo – che per me è un difetto – molte barche che si pensa siano state restaurate, ma che invece sono state solo riparate e “rappezzate” con maldestre sostituzioni di pezzi, spesso a discapito di pezzi originali che vengono irrimediabilmente distrutti. E qui arriviamo ad un aspetto veramente imprescindibile del restauro: il progetto. Non mi stancherò mai di ripetere che il progetto è la guida per tutti, soprattutto laddove le parti superstiti sono inconsistenti e dannose ai fini del restauro, dove non rimane traccia di nulla, quando la barca ci arriva solo con il suo bel guscio vuoto in dote. È il progetto che custodisce le informazioni storiche della barca e dialoga con la barca che fu e quella che sarà, il progetto fa da mediatore con l’armatore ed è il progetto che riesce ad adattarsi alle esigenze del cantiere. E come potrebbe un intervento improvvisato adattarsi al cantiere quando già per definizione è appiattito sul *modus operandi* dei carpentieri o, nei casi più fortunati, dei maestri d’ascia. Il cantiere ha sempre necessità di una figura guida che progetti ogni cosa, nella stessa misura in cui il progettista ha bisogno del buon cantiere per realizzare un restauro. A fronte di quanto detto fin’ora sulla formazione del designer, etc., possiamo affermare che il cantiere da solo senza un progetto esegue una riparazione, non un restauro. Meglio discernere i due tipi di intervento.»

GZ: «Nel caso delle imbarcazioni storiche “su misura” è anche sinonimo di “unico” o “inimitabile?»

SF: «Fortunatamente esistono anche armatori che amano giocare a ricreare atmosfere d’epoca chiamando all’appello tutti gli elementi di personalizzazione che offre il progetto di design attraverso la realizzazione di particolari accessori di bordo. Qui entra in gioco la capacità del designer-restauratore che dovrà adattare la propria creatività (che non esisterebbe senza una adeguata formazione) ad un determinato periodo storico senza dimenticare che il tutto si applica al mondo nautico dove la funzione pratica costituisce un importante ingrediente.

Giocando con questi componenti si dà vita ad oggetti, anzi a gioielli, veramente unici che nascono non come copie di qualcosa, ma come nuovi originali che, attraverso moderne tecniche di disegno e modellazione e tecnologie attuali, parlano di un'epoca.

L'importante è non cedere alla riedizione di modelli antichi ma lasciarsi ispirare, essere permeabili a tutto ciò che una determinata epoca ci suggerisce, quando l'amore per il bel dettaglio era onnipresente, anche laddove non necessario o invisibile. Con questo spirito nascono i disegni per paratie, porte, arredi e accessori. Anche il materiale e la sua finitura giocano un ruolo importante per la loro attitudine o meno ad ossidarsi e quindi a ricevere brevemente ed in forma naturale una patina del tempo; questo è uno stratagemma che spesso aiuta l'ospite a "calarsi" appieno in un ambiente autentico che parla di un'epoca passata. Si ricostruisce in sostanza un'atmosfera unica ed inimitabile, modellata attorno alla barca e al suo armatore.»

La progettazione di ogni nuovo elemento andato perduto avviene a partire da quel che rimane della barca. Nel caso di *Lulworth*⁸, ad esempio, tutti i piani generali si riprogettarono attorno al salone e alle paratie superstiti originali, il sapore delle quali venne riprodotto per tutta la barca. In casi fortunati come questo, gli elementi di arredo rimasti fungono da modello di stile.

Quando invece non si ha questa fortuna è la storia della barca che detta le regole. In ogni caso non si tratta di copiare qualcosa che già esisteva, ma di progettare *ex novo* secondo lo stile dell'epoca della barca, secondo la ricerca storica fatta a priori, secondo il gusto e il sapore che si vuole trasmettere. Una progettazione meticolosa fino al dettaglio, perché è nella più piccola rifinitura che si nasconde l'"anima"⁹ della barca. Anche le metodologie costruttive assumono in questo caso un'importanza rilevante: lo stesso Stefano Faggioni chiese espressamente alle maestranze di finire lucernai e osteriggi del *La Spina*¹⁰ con lavorazioni a mano, con strumenti come la pialla, in modo da dare, tramite quelle piccole imperfezioni derivanti dall'operare della sola mano dell'uomo, quel valore aggiunto di pezzo unico impossibile da ottenere con lavorazioni meccaniche.

8 *Lulworth* imbarcazione della tipologia Big Class Gaff Cutter varata nel 1920 dei cantieri White Bros (UK). Fra il 2002 e il 2006 fu oggetto di restauro ad opera dello Studio Faggioni Yacht Design. Per maggiori informazioni sul restauro si rimanda a: <http://www.studiofaggioni.com/barca-epoca.php?barca=2>.

9 Sciarrelli C. (1970), *Lo Yacht*, Mursia, Milano. pp. 458. La presenza dell'"anima" della barca è, in una visione romantica dell'autore, la *conditio sine qua non* per decidere se intervenire con un restauro su una barca.

10 *La Spina* imbarcazione della tipologia 12 Metre-Class varata nel 1929 dei Cantieri Baglietto. Fra il 2005 e il 2008 fu oggetto di restauro completo ad opera dello Studio Faggioni Yacht Design. Per maggiori informazioni sul restauro si rimanda a: <http://www.studiofaggioni.com/barca-epoca.php?barca=1>

È evidente quindi come il concetto di “su misura” si applichi a diversi livelli di lettura nella progettazione del restauro di un'imbarcazione: a partire dalle più generiche metodologie di approccio al progetto, fino all'ideazione del più piccolo dettaglio.

In questo frangente il “protocollo per il progetto di restauro” consentirebbe un controllo adeguato delle fasi del progetto senza incorrere nel rischio di togliere unicità allo stesso e pur mantenendo essenziale il ruolo del progettista nel suo compito di riportare all'imbarcazione storica il suo valore originario.

Didascalie immagini

1 Lavorazioni di dettaglio e disegni per la realizzazione dei golfari del 12 metri SI La Spina restaurato dallo Studio Faggioni Yacht Design (Archivio Studio Faggioni e fotografia Francesco Rastrelli).

2 Plafoniere con disegno esecutivo di Stefano Faggioni realizzate in occasione del restauro del cutter bermudiano Camper&Nicholson Patience (Archivio Studio Faggioni e fotografia Francesco Rastrelli).

3 Plafoniere con disegno esecutivo di Stefano Faggioni realizzate in occasione del restauro del gaff cutter big class Lulworth (Archivio Studio Faggioni e fotografia Francesco Rastrelli).

4 Disegni e successiva realizzazione del quadrato del cutter bermudiano Camper&Nicholson Patience restaurato dallo Studio Faggioni Yacht Design (Archivio Studio Faggioni e fotografia Francesco Rastrelli).

Crediti

Faggioni S. (2015) La ricostruzione di un'atmosfera perduta. Il valore del dettaglio nel restauro delle barche d'epoca. Lectio Magistralis in occasione dell'attribuzione della Laurea Honoris Causa in Design Navale e Nautico, La Spezia.

Intervista a Stefano Faggioni, Studio Faggioni Yacht Design, Cà di Mare, La Spezia, Dicembre 2017.

Riferimenti bibliografici

Cappai A., Luxich L. (2013) Barche in legno. Guida al restauro e alla manutenzione. Roma, Nutrimenti mare.

Morozzo della Rocca M.C. (2013) Sviluppi e tendenze della ricerca nautica contemporanea. In: Grossi F. (a cura di) (2013) Il rilancio della nautica tra nuove tipologie di marketing e d'innovazione tecnologica. Udine, GTC editrice, pp. 39-56.

Morozzo della Rocca M.C. (a cura di) (2014) Yachts Restoration. Stato dell'arte, problematiche e prospettive. Torino, Umberto Allemandi & c., pp.1-264.

Morozzo della Rocca M.C. (2006) Un'esperienza assoluta, Lulworth raccontata da Stefano Faggioni. In: gud, Genova Università Design, n°6 luglio 2006. Firenze, Alinea editrice, pp.82-93.

Sciarrelli C. (1970) Lo Yacht. Origine e evoluzione del veliero da diporto. Milano, Mursia, pp 458.

Zappia G. (2017) Il recupero delle imbarcazioni. Assonanze, dissonanze e trasposizioni fra diversi (e nuovi) ambiti del restauro. In: Biscontin G. e Driussi G. (a cura di) (2017), Le nuove frontiere del restauro. Trasferimenti, Contaminazioni, Ibridazioni. 33° convegno di studi internazionale Scienza e Beni Culturali. Treviso, Edizione Arcadia ricerche, pp. 861-869.

Carta di Barcellona, carta europea per la conservazione e il restauro delle imbarcazioni tradizionali in attività. (2002) Gruppo di lavoro E.M.H.,Enkhuizen (NL).

Nautica Report, Barche e Navi d'Epoca. LULWORTH, 1920. <https://www.nauticareport.it/dettnews.php?idx=4808&pg=4823>

Nautica Report, Barche e Navi d'Epoca. LA SPINA, 1929. <https://www.nauticareport.it/dettnews.php?idx=4808&pg=6048>

<http://www.studiofaggioni.com/barca-epoca.php?barca=1>

<http://www.studiofaggioni.com/barca-epoca.php?barca=2>

http://www.asdec.it/it_IT/home/registro_storico_nautico/introduzione

http://www.asdec.it/it_IT/home/restauri/vademecum_dell_armatore

