

YACHT DESIGN E PAESAGGIO MARINO: CONTINUITÀ NELLA CULTURA ARTIGIANA

YACHT DESIGN AND MARITIME LANDSCAPE: CONTINUITY IN ARTISAN CULTURE

Eleonora Trivellin*

ABSTRACT - L'articolo evidenzia le matrici della navigazione mediterranea, il rapporto con i processi di lavorazione artigianale e come questi hanno continuato a caratterizzare il mondo della nautica fino ai nostri giorni. Inoltre rileva come la ricerca abbia, in molti casi, anticipato temi che oggi sembrano poter essere caratterizzanti per un settore economicamente e culturalmente importante, come quello della produzione degli yacht da diporto.

The paper highlights the matrices of Mediterranean navigation and the relationship with artisan work processes, as well as how they have continued to characterise the nautical field and how research has identified themes which today seem to be able to characterise a culturally and economically important sector such as that of the production of sports yachts.

KEYWORDS: Cultura artigianale, paesaggio marino, imbarcazioni.

Artisan culture, maritime environment, boats.



Fig. 1 - Gli strumenti del maestro d'ascia, Museo Pietro Ricci di La Spezia.

Così Omero nell'*Odissea*: «Una scure grande gli diede, da impugnare a due mani, di bronzo, affilata a due tagli: v'era infisso un bel manico di legno d'ulivo; gli diede, inoltre una lucida ascia. S'avviò verso il bordo dell'isola dov'erano gli alberi alti: l'ontano, il pioppo e, alto fino al cielo, l'abete, stagionati, secchi, che galleggiassero lievi»¹. L'archetipo del rapporto uomo-mare trova l'inevitabile riferimento nei versi omerici non solo per quanto riguarda la navigazione nel Mare Mediterraneo, ma anche per quelle azioni che tale attività accompagnano come, appunto, la costruzione delle imbarcazioni. Alessandro Aresu in *Filosofia della navigazione* ricorda che «già in Platone la navigazione ha senso non soltanto in quanto metafora, ma anche come esperienza di vita vissuta, che riporta con forza alla prassi, al fare» (Aresu, 2006). Un fare pensato, potremmo dire, progettato, e per questo concreto; è questo un fare in funzione della navigazione e non per la navigazione in sé. In questo sta il discriminante di molto andare per mare contemporaneo rispetto a quello dell'epoca pre-industriale.

Lo scenario di riferimento: l'arte del fare, l'arte del navigare - La relazione tra fare e navigare, e ancor più tra progetto e navigazione, ha un carattere estremamente attuale che sembra poter soddisfare indirizzi di ricerca scientifica. Il verbo fare perde la sua genericità diventando capace di restituire processi complessi, in cui il progetto di design riesce ad avere un ruolo sempre più determinante. Non solo, quindi, progettare un'imbarcazione o uno spostamento (inteso come somma di azioni complesse), ma anche comunicare e valorizzare l'ambiente, trovare un rapporto con le reti di servizi, connettere entità diverse materiali e immateriali. I versi dell'*Odissea* testimoniano una costanza d'uso di materiali e strumenti; in particolare si sottolinea l'importanza data alla buona fattura degli utensili e alle competenze trasversali del navigante e del maestro d'ascia, due operatori questi tipici della cultura artigianale, dove le figure di chi progetta, di chi fa e di chi usa l'artefatto non sono sempre distinte con chiarezza.

Proprio sugli strumenti, ecco ciò che ha scritto Christian Barman nel 1948: «Chiunque abbia sensibilità per le caratteristiche dei materiali, ama il legno e, in molti manici, il legno è lavorato in modo tale da formare un tipo particolarissimo di scultura tattile, fatta per essere apprezzata dal toc-

co della mano [...] Mi ricordai che gli antichi artigiani, quando dovevano comprare una serie nuova di scalpelli più moderni, gettavano via i manici e vi sostituivano i propri. Si trattava di manici lucidi e levigati dall'uso fattone per tutta una vita e che facevano parte della vita di chi li possedeva [...] In generale, comunque è difficile riscontrare che un utensile artigiano di tipo tradizionale abbia, anche oggi, un cattivo disegno perché questo è spesso frutto di secoli e secoli di sperimentazione» (Singer, 1963). Tra il bel manico in legno di ulivo, che la luminosa Calipso porge a Ulisse, e quello degli scalpelli tramandati da generazioni di maestri d'ascia a Viareggio e, in alcuni casi, ancora oggi presenti e usati nei cantieri, non siamo in grado di riscontrare rilevanti differenze; la cura per la fattura e la manutenzione dell'oggetto da lavoro è massima: essendo cose in grado di generare cose, assumono un'importanza di prim'ordine (Figg. 1, 2).

Questi elementi rappresentano quella cultura artigianale in grado di garantire la continuità tra diversi saperi e diversi ambienti: tra il bosco e il mare, tra la terra e l'acqua. Il maestro d'ascia, come tutti gli artigiani del legno, sceglieva il suo materiale nei boschi in funzione del pezzo da modellare; così come il lavoratore carpentiere di bordo era una figura professionale che assicurava il mantenimento della nave fuori dal cantiere (e cioè quando la barca era in navigazione), non solo quando queste erano costruite in legno ma anche quando le strutture divennero metalliche. Esso garantiva la continuità tra costruzione e manutenzione, rapporto che, in tempi recenti, è stato rimesso al centro del processo nautico seppur con diverse modalità. L'insistenza con cui intendiamo trattare gli aspetti della cultura materiale di matrice artigianale, che si esprime attraverso la naturalità che esalta i materiali locali e le forme spontanee, è motivato dal fatto che questa in ambiente Mediterraneo rappresenta una componente non meno importante della cultura aulica di matrice greco-romana. Una mediterraneità, quindi, espressa non tanto nelle forme ma nello spirito² e capace di reinventare e di trasfigurare la pluralità di culture, di etnie e di linguaggi che essa rappresenta³. A tal proposito Franco La Cecla scrive: «Al contrario di quanto una visione banale della cultura materiale potrebbe far pensare, è in un luogo dell'attività pratica che troviamo i livelli di distinzione più astratti, i parametri di un'estetica esigente.



Fig. 2 - Banco da lavoro con modelli di scafi in legno pieno (foto F. Rastrelli, 2013).

Il mondo del mare, di cui la cultura dei maestri d'ascia fa parte, è un mondo di modelli alti non di sub-cultura» (2003).

Fino all'avvento della civiltà industriale il mare può essere interpretato sempre come territorio di lavoro che unisce le terre tra loro, un luogo con caratteristiche pressoché uniformi, dove l'acqua è un tramite e l'imbarcazione è il prolungamento della terra e, proprio come la terra, può essere posseduta a differenza dell'acqua⁴. C'è chi ha scritto, a ragione, che una delle principali caratteristiche della navigazione mediterranea è quella di essere una navigazione di cabotaggio, «dove i mari sono rappresentati o come sfondo del palcoscenico sul quale la vera azione si svolge - cioè la terra - o raffigurati semplicemente come anello di congiunzione fra le attività che si svolgono tra le coste e l'entroterra» (Mack, 2014). È un fattore questo che influisce sulla progettazione in modo evidente, sia quando il mezzo è pensato come parte dell'ambiente marino, sia quando questo

assume il valore di oggetto decontestualizzato, analogamente ad altri mezzi di trasporto. Va però evidenziato come oggi più che mai, soprattutto a causa delle grandi migrazioni che avvengono nel bacino mediterraneo, ma non solo, che «la storia dei mari diventa rapidamente anche la storia di altri popoli ed è innegabile il suo contributo fondamentale al processo contemporaneo per la comprensione dei meccanismi di globalizzazione» (Mack, 2014); sono aree che non favoriscono l'uniformità ma gli interscambi transnazionali (Klein, Mackenthun, 2004).

Ricerche operative e Prodotti - Uno dei più tipici oggetti nautici che per secoli ha permesso questa unione e che è esso stesso prodotto di questa cultura condivisa è il gozzo. Esso può essere considerato qualcosa di più di una semplice imbarcazione, in quanto esprime il senso di appartenenza al Mediterraneo (Figg. 3-5). Presente in tutta l'area del bacino pelagico con numerosissime varianti è

la barca artigianale per eccellenza, che ha saputo adattarsi con una certa malleabilità ai vari tipi di propulsione (remi, vela, motore) e che, nelle interpretazioni ottocentesche, ha permesso lo sviluppo della cantieristica viareggina divenuta famosa per un particolare tipo di goletta chiamata 'barcobestia' (Fig. 6), la cui etimologia richiama quella della bistecca fiorentina in quanto a metodi e creatività linguistica⁵. Tra i primi cantieri fondati a Viareggio all'inizio del sec. XIX c'erano *Benetti* e *Codecasa*, marchi che oggi rappresentano ancora l'eccellenza della cantieristica sul territorio. L'equilibrio tra ambiente e officine in Italia si protrae più che altrove per il tardo avvento industriale e, quindi, l'aver mantenuto viva la conoscenza artigianale, è stato sicuramente un elemento fondamentale per l'affermazione della nautica contemporanea che, paradossalmente, è andata a contraddire, non tanto nella prassi, quanto nello spirito, principi e processi consolidati nel tempo.

In questo senso possono essere individuati due importanti passaggi: quando nella navigazione si è sviluppato il diportismo e l'andare per mare è passato dall'essere un mezzo a un fine e, successivamente, quando il possesso del mezzo ha prevalso sul navigare. Nel momento storico che ha coinciso con la nascita dell'industria del divertimento, della categoria sociale dei giovani e, più in generale, dell'affermazione della civiltà dei consumi, come negli altri settori produttivi, il saper fare degli artigiani italiani, assieme agli indirizzi dei progettisti, ha permesso l'affermazione del *Made in Italy* anche nella produzione degli yacht, interpretando la nautica di serie con una forte originalità e «contaminando un settore antico e conservatore, con criteri tipici dell'approccio tecnologico, condizionanti la progettazione del miglior *industrial design*» (Musio Sale, 2009). Sono due gli elementi da mettere in evidenza a questo punto, e cioè l'affermazione del diportismo diffuso con mezzi a motore, che impone un ripensamento generale dell'andare per mare e dell'imparare il mare, e la presenza della competenza artigiana che rimane una costante anche nella produzione di serie per la nautica più che per altri settori. L'applicazione del motore completa, con l'elemento più importante, una progressiva semplificazione della navigazione che, diffondendosi su larga scala, ha



Fig. 3 - Gozzo in legno dipinto (foto M. Minnella, 2003).



Fig. 4 - Gozzo in legno dipinto con tuga (foto M. Minnella, 2003).

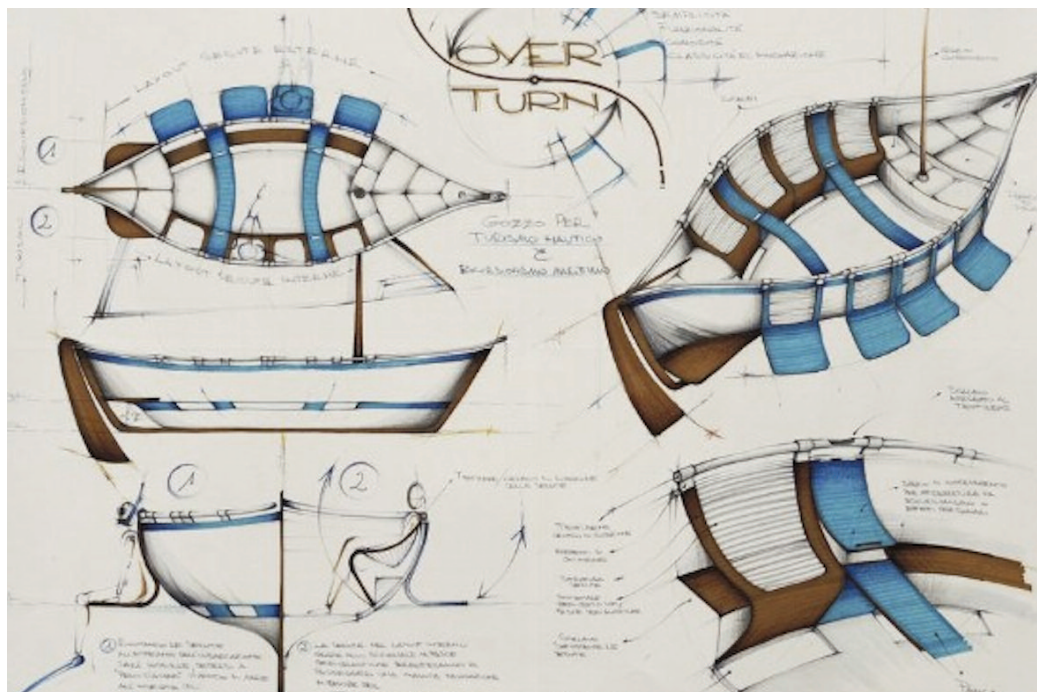


Fig. 5 - Gozzo per turismo nautico giornaliero, Premio Seatec. Abitare la Barca 2012: progetto Daniele Andreotti.

indebolito, in molti casi, quel rapporto organico tra barca e ambiente marino. Nella concezione della nuova tipologia nautica del *motor yacht* in modo naturale, sono stati i mezzi da lavoro e quelli militari (non solo marini) a rappresentare i maggiori riferimenti formali.

Benché oggi il 'tipo' yacht, cioè l'imbarcazione da diporto, a vela o a motore, sia molto ben definito, indipendentemente dal fatto che stia dilatando le proprie dimensioni, si assiste comunque ciclicamente a un rinnovato interesse verso le imbarcazioni di tipo archetipico citate poco sopra: sono dei nostri giorni il refit del *Promotej* di Alberta Ferretti, ex rompighiaccio russo, e ancora l'*Altair* di Diego della Valle varata nel 1974, che ha un passato come nave spia della NATO. Ma anche l'imbarcazione di Giorgio Armani, il *Main* dei cantieri Codecasa, o il *Sea force One* (Fig. 7) dei cantieri Mariotti di Genova, pur essendo scafi di nuova concezione, interpretano un'estetica con forti suggestioni militari sia nelle forme che nei colori. Mentre il *Tribù*, l'*Explore Vessel* di Benetton dei cantieri Mondomarine (Fig. 8) nell'interpretare la robustezza e il senso di una nuova accoglienza senza ostentazioni, sembra inserirsi a pieno in quella che può essere considerata una nuova tendenza seppure da consolidare. Questi esempi sembrano indicare che l'idea estetica di velocità, che è stata l'elemento più caratteristico di molte imbarcazioni, sta evolvendo a favore di un uso cosciente e facile del mezzo dove l'attenzione alla sostenibilità non è rivolta esclusivamente alla riduzione dei consumi dell'imbarcazione, ma anche a un rapporto consapevole con l'ambiente.

Proprio su queste basi è stato possibile impostare alcuni dei progetti che l'area del *design* di Firenze ha sviluppato dalla sua formazione a oggi. La presenza dei grandi cantieri situati in prevalenza sulla costa nord della Regione Toscana e delle numerose piccole aziende, a carattere artigianale, in grado di fornire prodotti e servizi, costituiscono un tessuto produttivo di grande qualità e ricchezza che conta circa 15.000 addetti, pari cioè a circa lo

0,6% di tutta la popolazione attiva della Regione. Il 25% della produzione mondiale di *super yacht* viene costruito in Toscana e sulla costa di Livorno vengono prodotte navi da diporto di una lunghezza anche superiore ai novanta metri. Venendo ora a trattare dell'attività del *Design Campus* dell'Università degli Studi di Firenze, se si escludono la progettazione e la realizzazione di tre *skiff* da regata (Guelfa, Gibellina e Guelfa Bianca; Figg. 9, 10) per l'evento interuniversitario *Mille e Una Vela Cup*, i progetti elaborati all'interno della struttura hanno avuto come principale campo di indagine la progettazione degli interni, andando a confermare l'interesse in un settore di ricerca che, tradizionalmente per la scuola fiorentina, spazia dalle abitazioni temporanee, alle *motor home* fino, appunto, alle imbarcazioni.

Tra le esperienze che ci sembra utile citare c'è il progetto *T.I.M.O.N.A.*, finanziato dalla Regione Toscana, che tra gli obiettivi aveva quello di creare sinergie tra le aziende del mobile, dell'artigianato artistico e della nautica, attraverso la creazione di una rete che coinvolgesse strutture di ricerca, centri di servizi, imprese ed enti pubblici. In questo caso il settore nautico era l'elemento trainante rispetto agli altri che vivevano momenti di maggior sofferenza. Tra gli obiettivi strategici ricordiamo: favorire il dialogo fra centri di ricerca e aziende; favorire il salto culturale e organizzativo delle imprese in particolare rafforzando le posizioni in reti sovralocali, accorciare la filiera, diminuire l'impatto ambientale attraverso l'applicazione di nuove tecnologie e materiali ecosostenibili e, in generale, favorire la diffusione della tecnologia della conoscenza. Tra i risultati ottenuti si cita la progettazione e la realizzazione di oggetti per gli interni di bordo (Fig. 11). *Scenari di innovazione*, invece, è un progetto finanziato dalla Provincia di Pisa, che è stato orientato a prefigurare scenari competitivi per i settori produttivi del territorio, per la costituzione di un *network* stabile, capace di innescare strategie evolutive per l'innovazione formale e per il trasferimento di competenze

(Figg. 12-15). Tra i risultati ottenuti, i progetti elaborati all'interno del programma hanno proposto modelli d'uso d'imbarcazione, in grado di superare il binomio charter/barca armatoriale con allestimenti dedicati ad usi specifici (spettacolo, esposizione, ricerca, ecc.) con una forte attenzione alle pratiche del fare artigianale, tipiche delle aziende coinvolte e alla sostenibilità.

Conclusioni - I casi riportati evidenziano non solo una costante ricerca sul prodotto e sul processo all'interno della filiera della nautica, ma anche il ruolo strategico della disciplina del *design*. Da un punto di vista operativo i temi della riduzione dei pesi e dei consumi di bordo, l'impiego di energie rinnovabili e di materiali ecocompatibili, la possibilità di disassemblare e differenziare i materiali a fine vita del prodotto, temi ormai consolidati in ambito accademico, sempre con maggior frequenza sono condivisi dai cantieri e, in generale, dalle aziende della filiera, permettendo una collaborazione non solo nelle attività di ricerca ma anche nella formazione.⁶

La barca solida in grado di navigare lungamente muovendosi tra diversi contesti ambientali, la barca che supera la breve stagionalità d'uso, la barca dislocante dai bassi consumi e dal contenuto impatto ambientale, sono temi che rappresentano la convergenza di obiettivi ad ampio raggio che non riguardano quindi solo l'oggetto *yacht*, ma anche il suo uso e il rapporto con l'ambiente marino, figurando azioni davvero innovative per la nautica che non interpreta più il diportismo di lusso in antitesi con un'innovazione ecosostenibile con la navigazione consapevole. Sviluppare questi contenuti culturali e ambientali non significa soltanto favorire il settore produttivo e quindi economico delle aziende del territorio, ma investire nel nostro futuro.

ENGLISH

In Odissea, Omero said: «She gave him a heavy bronze ax that fit his grip, both blades well-honed,

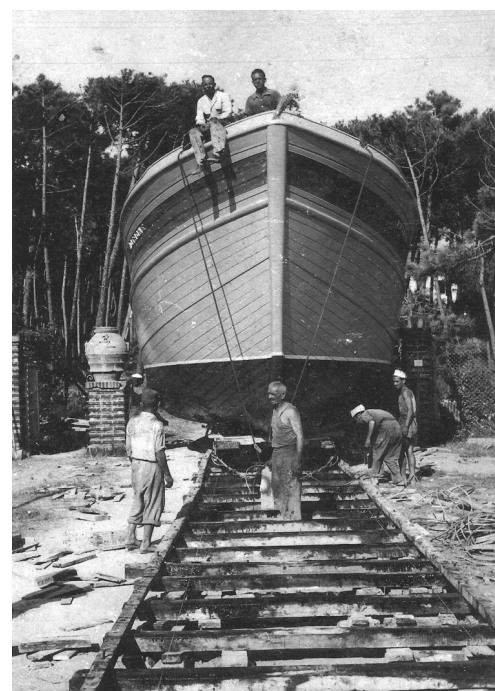


Fig. 6 - Una tipica barca viareggina in costruzione.



Fig. 7 - Il Sea Force One, progetto Luca Dini (per concessione Studio Luca Dini).



Fig. 8 - Il Tribù in navigazione, progetto dello scafo Luca Dini (per concessione Studio Luca Dini).



Fig. 9 - I due skiff Guelfa e Ghibellina in navigazione.

with a fine olive haft lashed firm to its head. She gave him a polished smoothing-adze as well and then she led the way to the island's outer edge where trees grew tall, alders, black poplars and firs that shot sky-high, seasoned, drying for years, ideal for easy floating»¹. The archetype of the relationship between man and the sea finds an inevitable reference in Homeric verses not only concerning navigation in the Mediterranean Sea, but also those actions that are related to this activity, such as the building of ships. Alessandro Aresu, in his *Filosofia della navigazione* recalls how «already in Plato navigation has a meaning not only as metaphor, but also as living experience, which relates to praxis, to doing» (Aresu, 2006). A doing which is planned, designed, and therefore concrete. It is doing in function of navigation and not for navigation itself. Herein lies the difference between much of contemporary navigation, when compared to that of the pre-industrial era.

The frame of reference: the art of doing, the art of sailing - The relationship between doing and navigating, and even more so between design and navigation, has an extremely contemporary nature which seems able to satisfy orientations of scientific research. The verb to do loses its general connotation and becomes capable of restituting complex processes in which the design project manages to play an increasingly essential role. It is therefore not only a question of designing a ship or planning a voyage (understood here as the sum of complex actions) but also of communicating and ascribing value to the environment, of establishing a link with the networks of services, and of connecting a variety of tangible and intangible entities. The verses from the *Odyssey* attest to a continuity in the use of materials and tools. And in particular they highlight the importance of good quality in the production of tools and in the transverse competencies of the navigator and of the shipwright, two typical elements of artisan culture in which the figures of those who design and make the artifact, on the one hand, and he who uses it, on the other, are not always clearly differentiated.

Precisely concerning tools, this is what Christian Barman writes commenting on an exhibition of English instruments: «Whoever has a sensitivity for the features of materials loves wood and, in many handles wood is worked in such a way as to create a very special type of tactile sculpture, made so as to be appreciated by the hand that grips it [...] I recalled that ancient craftsmen, when they bought a new series of more modern chisels they would throw away the new handles and replace them with their old ones. These handles were smooth and polished with a lifetime of use and were part of the life of their owners [...] In fact, in general it is difficult to find, even today, a faulty design in a traditionally handcrafted instrument, since it is usually the result of centuries and centuries of trial and error» (Singer, 1963).

Between the beautiful olive-wood handle that the luminous Calypso gave to Ulysses and that of the chisels handed down for generations by the shipwrights of Viareggio and still occasionally used today in the shipyards, there is hardly any difference. The care in the making and maintenance of the work-tool is of the highest level:



Fig. 10 - Lo skiff Guelfa bianca in costruzione.

being things that are capable of making things, they take on a primordial importance (Fig. 1, 2). These elements represent that artisan culture which is capable of guaranteeing the continuity between various fields of knowledge and various environments: between the woods and the sea, land and water. The shipwright, like all craftsmen who work with wood, sought his materials in the forest in function of the piece to be modelled; in the same way as the carpenter on board of the ship was a professional figure who ensured the maintenance of the ship outside the shipyard (in other words when it was at sea) not only when ships were entirely in wood but also when the structures became metallic. This ensured the continuity between construction and maintenance, a relationship which has of late returned to its central place in the nautical process, although in different ways. The insistence with which we intend to treat the aspects of material culture derived from an artisan matrix that expresses itself through the naturalness exalted by local materials and spontaneous forms is motivated by the fact that in the Mediterranean context it represents a component that is not less important than that of the high or refined culture of Greco-Roman derivation. A Mediterranean-ness, in other words, expressed not so much through form as through spirit² and capable of reinventing and transfiguring the plurality of cultures, ethnicities and languages that it represents.³

To this respect, Franco La Cecla writes: «Contrary to what a banal perspective on material culture could suggest, it is in a place of practical activity that we find the most abstract levels of sophistication, the parameters of a demanding aesthetics. The world of the sea, to which the culture of the shipwrights belongs, is a world of high standards, not a subculture» (2003). Until the arrival of the industrial civilisation the sea could be interpreted as the realm of a type of work which connected lands together, a place with almost uniform features where water is a means and the ship is the

extension of the land, and the ship, exactly like the land, and unlike water, can be possessed.⁴

Some have rightly pointed out that one of the main features of Mediterranean navigation is that of being a coastal navigation «in which the sea is represented either as the backdrop to where the real action takes place - land - or simply represented as a link between the activities that take place between the coasts and the backcountry» (Mack, 2014). This is a factor that has an evident

incidence on design, both when the ship is considered as part of the maritime environment and when it is considered as a decontextualised object together with other means of transportation. It must be highlighted however that today more than ever, especially due to the great migratory flows taking place in the Mediterranean basin, that «the history of the seas swiftly becomes the history of other peoples as well, and its fundamental contribution to the contemporary process of understanding the mechanisms of globalisation is undeniable» (Mack, 2014), these are areas that do not tend to uniformity, but rather toward transnational interaction (Klein, Mackenthun, 2004).

Products and research - One of the most typical nautical objects which for centuries has permitted this union, and which is itself a product of this shared culture is the gozzo, or Mediterranean skiff. It can be considered as something more than a simple boat since it represents the sense of belonging to the Mediterranean (Fig. 3-5). Present in the entire area of the basin and with numerous variations, is the artisan ship par excellence which has managed to adapt with a certain degree of flexibility to the various types of propulsion (oars, sail, motor) and which, in its 19th century interpretations permitted the development of the Viareggio shipyards which became famous for a special type of schooner called the 'barcobestia' (Fig. 6), whose etymology recalls that of the bistecca alla fiorentina in terms of linguistic creativity.⁵

Among the first shipyards in Viareggio at the beginning of the 19th century were those of Benetti and Codecasa, companies which still today represent high quality standards in the sector. The balance between industry and the environment, which in Italy was prolonged more than in other places

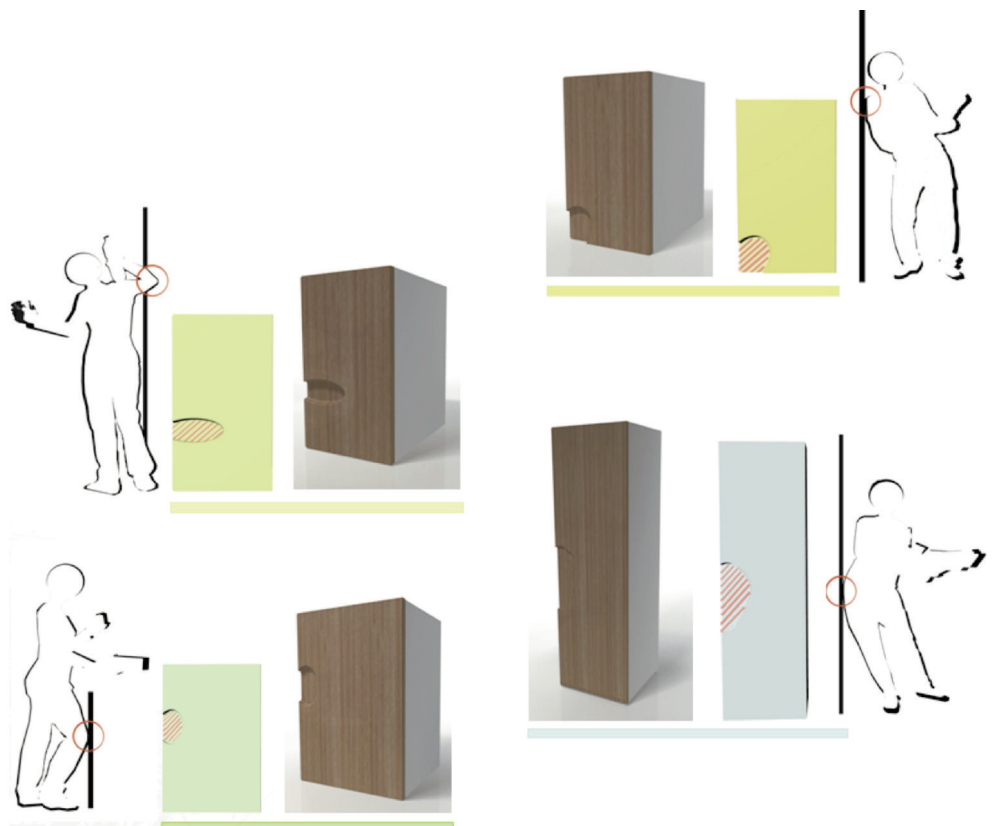


Fig. 11 - Progetto TIMONA, oggetti per la vita di bordo: stipi con apertura senza uso delle mani.

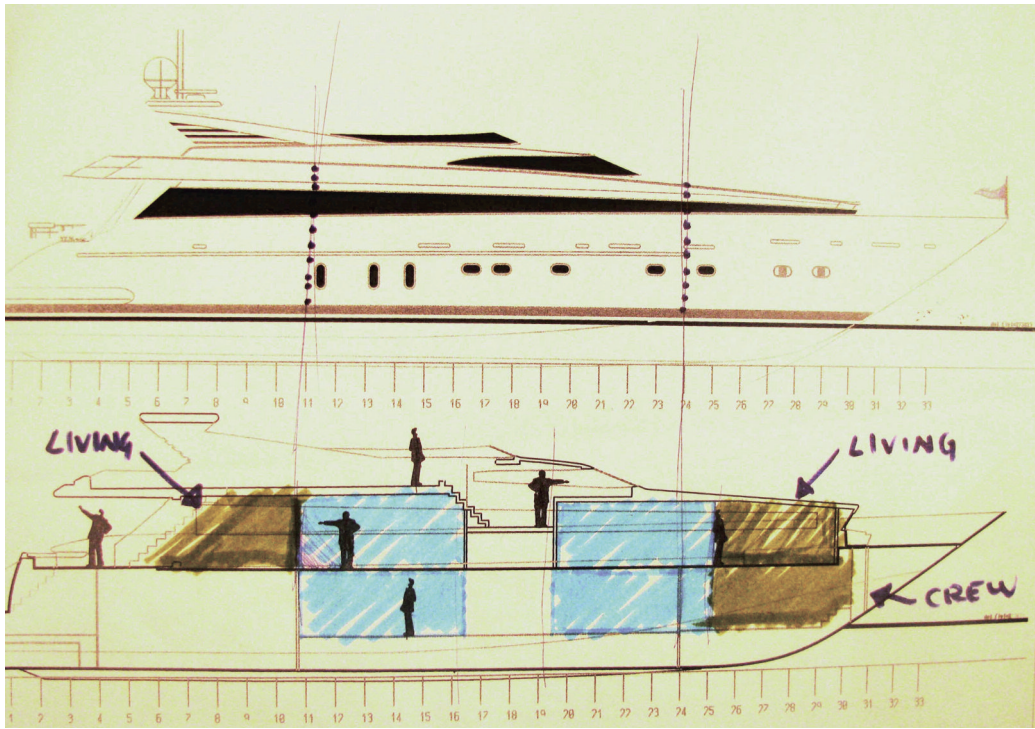


Fig. 12 - Scenari di Innovazione: studio per un allestimento di yacht con moduli-cabina.

due to the lateness of the arrival of the industrial revolution, with the consequent maintenance of crafts know-how, was surely a fundamental element for the affirmation of a contemporary nautical industry which, paradoxically, has eventually contradicted, more in spirit than in praxis, principles and processes that had been established over the centuries.

In this sense two important moments can be identified: the first is the development of navigation as a sport, which transformed navigation from a means to an end in itself, and the second is when the possession of the ship became more important than navigation itself. In this historical context, which coincides with the birth of the leisure industry and of the social category of youth, and more generally with the emergence of consumer society, as in other productive sectors, the know-how of Italian artisans, together with the guidance from designers, permitted the affirmation of the Made in Italy also in the production of yachts, interpreting serial nautical production with great originality and «contaminating an old and conservative sector with the use of criteria typical of the technological approach that characterizes the highest quality industrial design» (Musio Sale, 2009). Two elements are to be highlighted here, on the one hand the affirmation of sports with motor vehicles, which forces a general re-thinking of navigation and of learning the sea, and the presence of the artisan expertise that remains as a constant, more than in other sectors, even in serial nautical production. The use of the motors completed a process of progressive simplification of navigation which, becoming widespread at a large scale in many cases weakened the organic relationship between the ship and the maritime environment. Furthermore, in the conception of the new nautical typology of the motor yacht the main formal references naturally came from work and military-oriented vehicles (and not only maritime).

Although the typology of the yacht, that is of the sports boat, whether sail or motor propelled, is clearly defined, and independently of the fact that yachts tend to have grown larger in size, there is a cyclic recurrence of an interest for archetypal boats such as the ones mentioned above: two examples are the former Russian ice-breaker turned luxury yacht Promotej, or Altair, which was launched in 1974 and has a past as a NATO spy-boat. Others are Main from the Codecasa shipyards, or Sea force One (Fig. 7) from the Mariotti shipyards in Genoa: although newly designed boats, they interpret an aesthetics with a strong military influence, both in their forms and colours. As for Tribù, the Explore Vessel from the

Mondomarine shipyards (Fig. 8), in its combining of robustness and a new form of hospitality without ostentation, it seems to perfectly reflect what may be considered as a new trend which is gradually becoming consolidated.

These examples seem to indicate that the aesthetic idea of speed, which had been the main feature of many yachts, is evolving in favour of a use of boats that is characterized by a greater awareness, where the attention to sustainability is not focused exclusively on the reduction of energy consumption but also on the establishing of a more organic relationship with the environment. It is precisely on these bases that it was possible to set up some of the projects that the design sector in Florence has developed from its origins to this day. The presence of large shipyards especially on the northern coast of Tuscany and of numerous small artisan companies which provide for them products and services constitute a productive network of great quality with a workforce of approximately 15,000 representing 0.6% of the entire working population in the region. Incidentally, 25% of the world production of super-yachts is Tuscan-built, and in the coast of Livorno yachts are built that are longer than 90 metres. Regarding the activities of the Design Campus of the University of Florence, if one excludes the design and construction of three regatta skiffs (Guelfa, Gibellina and Guelfa Bianca; Figg. 9, 10), for the inter-university event Mille e Una Vela Cup, the projects developed at the Design Camps of the University of Florence focused especially on the interior design, thus confirming the interest in a traditional field of research of the Florentine school, ranging from temporary dwellings, to motor-homes and boats.

Among the experiences worth mentioning is the project T.I.MO.N.A., financed by the Tuscan Region, which had the aim, among others, of creating synergies between companies involved in the sectors of furniture, artisan and nautical production, through the creation of a network involving research centres, service providers, enterprises

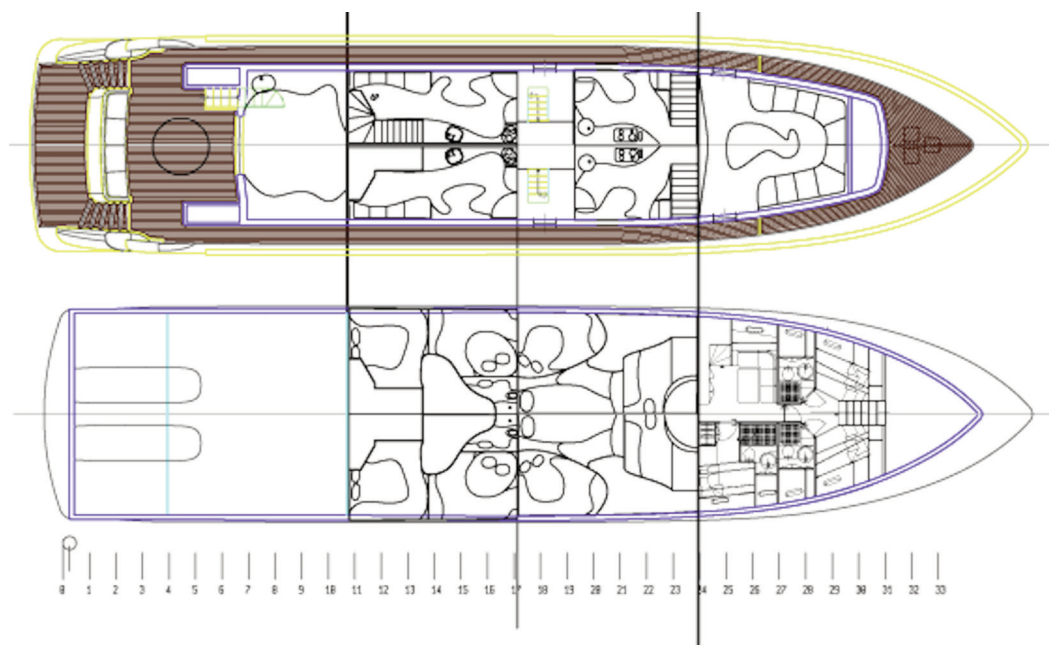


Fig. 13 - Scenari di Innovazione: studio per un allestimento di yacht con moduli-cabina.

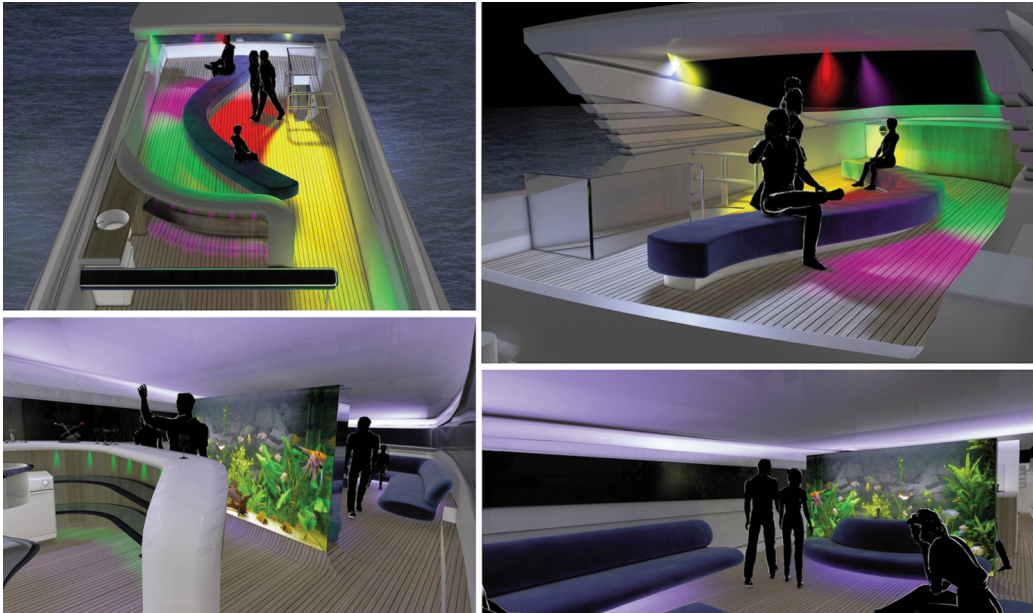


Fig. 14 - Scenari di Innovazione: studio per un allestimento di yacht per spettacoli ed eventi.



Fig. 15 - Scenari di Innovazione: studio per un allestimento di yacht per un geografo.

and public entities. In this case the nautical sector was the driving force, since the other sectors were undergoing moments of difficulty. Among the strategic aims were: promoting the dialogue between research centres and companies; favouring the cultural and organisational leap of enterprises, in particular by strengthening their positions in supra-local networks, reducing the production chain, lessening the environmental impact through the applications of new eco-sustainable materials and technologies and, in general, favouring the diffusion of the technology of knowledge. Among the results obtained is the design and production of objects for the interior of ships (Fig. 11). Innovation scenarios, instead, is a project financed by the Province of Pisa, and oriented to determine competitive scenarios for the production sectors in the region aimed at establishing a stable network capable of triggering evolutionary strategies for formal innovation and the transfer

of competencies (Figg. 12-15). Among the results obtained, the projects undertaken by the programme proposed models for the use of the ships capable of overcoming the duo charter/private luxury yacht through set ups intended for specific uses (shows, exhibitions, research, etc.) with careful attention to artisan practices (which characterize the companies involved) and sustainability.

Conclusions - The cases mentioned highlight not only a constant research concerning product and process within the nautical industry, but also the strategic role of the field of design. From an operational point of view the issues concerning the reduction of weight and consumption on board, the use of renewable energy and eco-compatible materials, the possibility of disassembling and differentiating materials at the end of the life-cycle of the product, which have become increasingly consolidated in academic circles,

are now increasingly shared by the shipyards and, in general, by the companies active in the sector; thus allowing a collaboration not only in terms of research but also of training activities.⁶

The solid ship that can navigate for long periods and in different environmental contexts, the yacht that surpasses the brief seasonal use, the boat with low energy consumption levels and a reduced environmental impact, are all topics that represent the convergence of wide range objectives that do not concern only the yacht as an object, but also its use and its relationship to the maritime environment, and which are capable of generating innovative actions that can reconcile high quality products with eco-sustainable innovation and navigation with awareness. To develop these cultural and environmental contents does not only mean to favour the productive and therefore economic dominion of the companies active in the region, but also to invest in our future.

NOTES

- 1) Omero, *Odissea*, libro V, vv. 234-240.
- 2) Gruppo 7 (1926) "Architettura" in *Rassegna Italiana*, dicembre 1926, pp. 853-854.
- 3) È evidente che tra le forme di artigianato e arte locale e la cultura classica esistono elementi condivisi, che si esprimono soprattutto con il senso della misura e della proporzione (cfr. Gravagnuolo, 1994).
- 4) Ci riferiamo ovviamente all'ambito della cultura occidentale. Come evidenzia John Mack non in tutte le culture il concetto di proprietà acquatica e terrestre è concepito in modo uniforme (Mack, 2014, p. 95).
- 5) Il termine viene dall'inglese *best bark*, trasformata poi in *barcabest* per poi arrivare al termine *barcobestia*.
- 6) Ci riferiamo non solo ad attività svolte all'interno dei percorsi universitari, ma anche alle attività formative finanziate dagli Enti Locali per la formazione di figure tecnico-professionali.

REFERENCES

- Aresu, A. (2006), *Filosofia della navigazione*, Bompiani, Milano, 2006.
- Bistagnino, L. (2009) *Design sistemico*, Slow Food Editore, Bra (CN).
- Cavallini, I. (ed.) (2013), *Portualità turistica e nautica da diporto in Toscana*, Franco Angeli, Milano.
- Freddani, S. (ed.) (2013), *Il maestro d'ascia*, Edifir, Firenze.
- Gravagnuolo, B. (1994), *Il mito mediterraneo nell'architettura contemporanea*, Electa, Napoli.
- Klein, B., Mackenthun, G. (eds.) (2004), *Sea Changes: Historicizing the Ocean*, Routledge, London.
- La Cecla, F., Minnella, M., (2003), *Barche da Pesca*, L'Epos, Palermo.
- Lotti, G. (2016), *Interdisciplinary Design*, Didapress, Firenze.
- Mack, J. (2011), *The Sea. A cultural History*, trad. it (2014), *Storia del mare*, Odoya Bologna.
- Marini, M., Spani, G. (2016), *Visioni Mediterranee*, Carabba, Lanciano (CH).
- Musio Sale, M. (2009), *Yacht Design*, Tecniche Nuove, Milano.
- Salaman, R.A. (1957), "Utensili artigianali", in Singer, C. (ed.), *A History of Technology*, trad. it. (1963), *Storia della tecnologia*, Boringhieri, Torino.
- Sciarrelli, C. (2001), *Lo yacht*, Mursia, Milano.
- Tinteri, O. (2011), *Barche nella storia*, La Linea, Bologna.
- Thoreau, H.D. (1861), *Walking*, trad. it. (1999), *Camminare*, Milano.
- Vincent, M. (1995), *Mediterraneo mare interiore*, Feltrinelli, Milano.



Fig. 16 - Una vista della darsena viareggina.



Fig. 17 - I Cantieri Benetti a Viareggio.



Fig. 18 - Fase di lavorazione del compensato curvato nell'azienda partner del progetto CS Curvati di Pistoia.

* ELEONORA TRIVELLIN, Dottore di Ricerca, è Docente a contratto con Borsa di Studio presso il Dipartimento di Architettura DIDA della Università di Firenze. Le sue ricerche indagano in particolare il rapporto design artigianato, con specifica attenzione al settore tessile e all'interior design per la nautica e, in generale, per gli spazi in movimento. Cell. +39 338/43.09.621. E-mail: eleonora.trivellin@unifi.it.