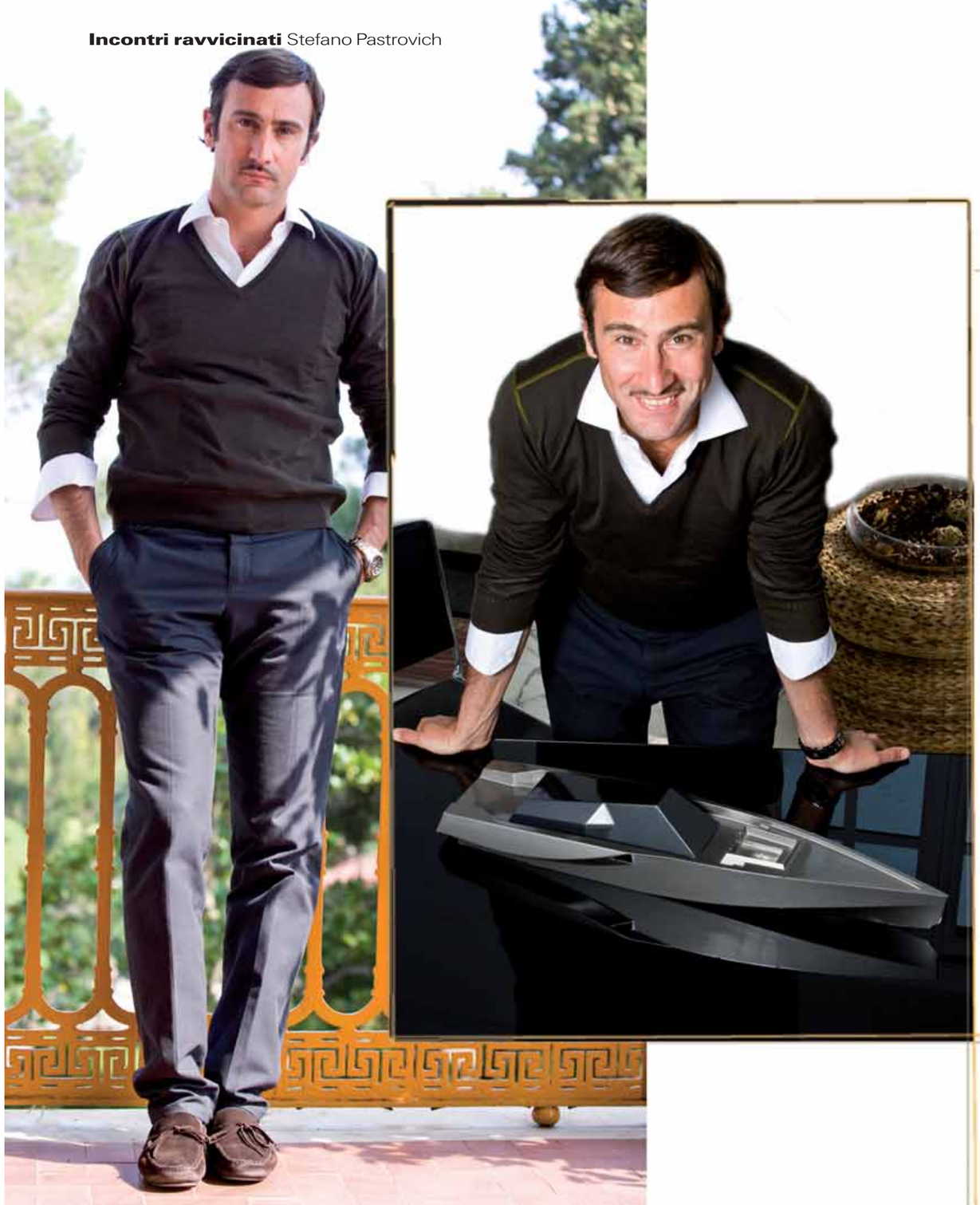
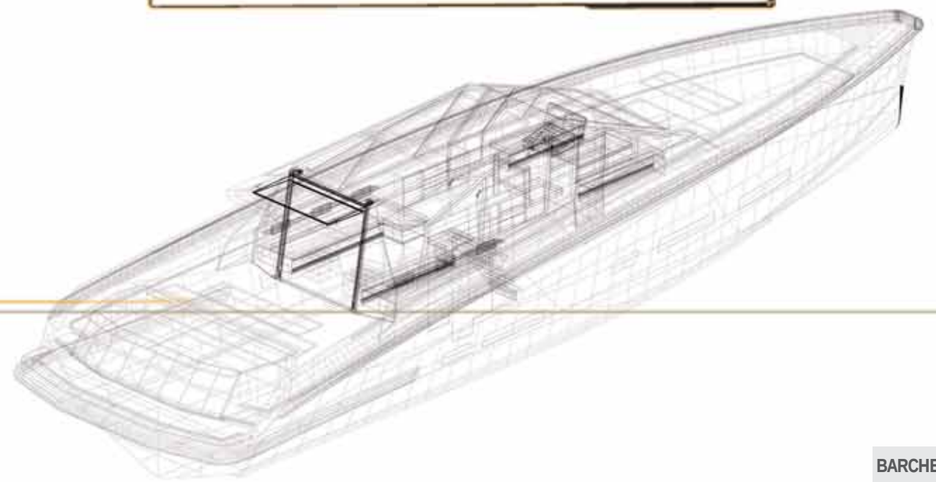


PAZZI per il **custom**

Progetta qualsiasi imbarcazione, nessun genere escluso, **purché sia fuoriserie**. AMA LAVORARE IN TEAM e conoscere persone nuove con cui **confrontarsi**, ma è alla ricerca di quella **bellezza eterna** delle cose che si impara dal passato o SI INTUISCE DALLA NATURA. E sta aspettando che finiscano le guerre per costruire **una barca in titanio**...

pensieri e parole raccolti da **Silvia Montagna**
ritratti di **Andrea Muscatello**



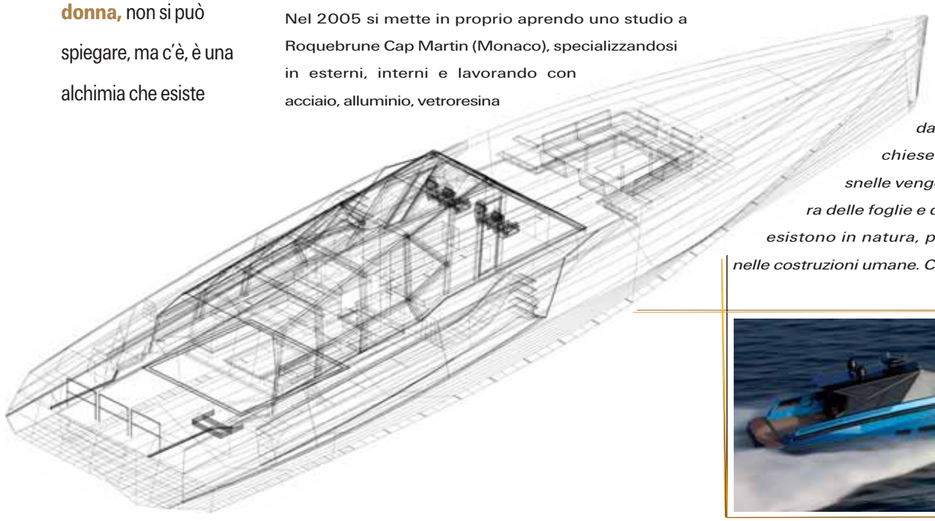
Ciò che è bello nasce dalla congiunzione tra la moda e le esigenze, tra il designer e l'ingegnere. **Se si riesce a unire queste due figure** l'oggetto è più durevole nel tempo. È come l'attrazione tra **uomo e donna,** non si può spiegare, ma c'è, è una alchimia che esiste

Lo studio di Bogliasco, a due passi da Genova, è una villa tra verde, fiori e mare che regala un panorama mozzafiato. Ed è qui che Stefano Pastrovich, in una bella giornata di primavera, ci accoglie con un sorriso aperto e inizia a parlare come se ci conoscessimo da sempre. Classe 1973, il giovane architetto non è però alle prime armi considerato che dopo la laurea in Architettura con specializzazione in Yacht design è approdato subito nel mondo reale della nautica. Dal 1996 al 2000 lavora con Martin Francis per il quale, tra altri, disegna il motoryacht di 70 metri *Satana* e *SenseS* (57 metri).

Nel 1998 è incaricato da Claus Kusch di progettare e sviluppare un colosso di 104 metri, *Le Grand Bleu*. Nel 2000 approda in Wally e fino al 2004 lavora in cantiere come responsabile designer per il 118, il 70' e il 47 Wally Power. «Wally stava cercando una persona che avesse conoscenza di motore, dettagli costruttivi esterni e design. In quegli anni abbiamo costruito le barche, che sono un "mondo" di particolari, nel cantiere Intermarine che produce navi militari e con cui è nata una sinergia molto particolare che ha realizzato una macchina complessa come il Wally Power, un "mostro" tecnologico».

Nel 2005 si mette in proprio aprendo uno studio a Roquebrune Cap Martin (Monaco), specializzandosi in esterni, interni e lavorando con acciaio, alluminio, vetroresina e fibra di carbonio e solo pochi mesi fa si trasferisce nella Riviera Ligure.

Continua la sua collaborazione con il cantiere di Luca Bassani come responsabile stile e segue la progettazione di tutta la gamma Wally.



Al giorno d'oggi sono tanti coloro che si definiscono "architetti nautici" solo perché hanno disegnato una barca, magari senza avere le conoscenze tecniche necessarie per un oggetto che non è solo estetico, anzi. Non crede che ingegneria e design debbano andare di pari passo?

Assolutamente. Anzi, l'ingegneria è fonte ispiratrice del design. L'architetto "alla Philip Starck" è difficile che riesca a disegnare una struttura con un'interconnesione tra tanti elementi: idraulica, elettronica, statica ecc...

L'architetto navale deve sapere un po' di tutto. Per esempio, la struttura reticolare interna del Wally Power non l'ho calcolata io a livello di quantità di fibra di carbonio, però ho deciso come posizionare le travi, quale forma e dimensione dovevano avere. L'ingegnere ti dà la soluzione tecnica che tu plasmi esteticamente, ottimizzandola.

Tante volte, però, le idee di architetti e designer, bellissime sulla carta, non sono poi applicabili alla realtà...

Bisogna partire sempre dalla natura. Per esempio, le chiese gotiche, così filiformi e snelle vengono proprio dalla nervatura delle foglie e dei rami. Tutte le cose che esistono in natura, possono essere applicate nelle costruzioni umane. Ci sono molte intuizioni che l'architetto, come l'esteta, trova in natura e può riprodurre, ma di volta in volta bisogna capire quali sono gli elementi che servono e l'ingegnere diventa una figura fondamentale.

Le tecniche costruttive sono in continua espansione e sperimentazione. Secondo lei quali sono i principi strutturali che stanno cambiando le barche?

Se consideriamo le imbarcazioni sotto i 50 metri dobbiamo pensare al carbonio, ma è un materiale usato da una decina di anni. Il prossimo passo per me sarebbe costruire in titanio. Dal punto di vista del mare è una sostanza eccezionale: prima di tutto non ossida (come l'acciaio), non galvanizza (come l'alluminio), è molto duttile e ha un rapporto tra resistenza e peso molto simile al carbonio. Le navi sarebbero anche più veloci, ma non dovrebbero essere costruite con uno stampo, perché il titanio è un metallo e si potrebbe intervenire anche in corso d'opera.

Il problema è che si fa fatica a trovarlo per le continue guerre perché viene comprato quasi tutto dai grossi produttori di armi (Russia e America). Il giorno in cui finiranno le guerre lo potremo utilizzare per le barche!

Tornando ai progetti, ha già qualche idea in proposito?

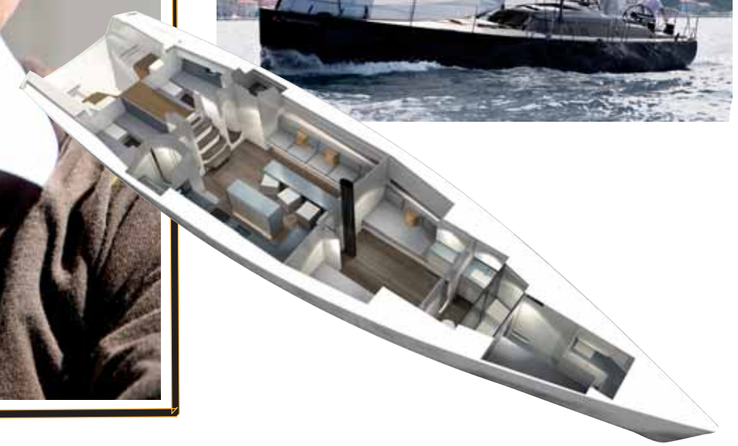
Mi immagino una barca molto bella con lo scafo in carbonio e la tuga in titanio. Anche perché alcuni materiali, come il vetro e la fibra di carbonio, non sono compatibili tra loro naturalmente. Per esempio, è difficilissimo trovare una colla che attacca la gomma al vetro. Anche architettonicamente non si attaccano.

E a livello estetico?

C'è tanto da scoprire, anche se molte innovazioni hanno un tempo limite: seguono la moda del momento ma non durano. Altre invece sono classiche ma allo stesso tempo moderne e riescono a essere apprezzate anche con il passare del tempo. Bisognerebbe evitare di copiare spudoratamente qualcosa che ha avuto successo in un momento preciso (per esempio molte soluzioni nautiche derivano dal settore dell'automobile), ma recuperare il passato riadattandolo al fun-

Qui sopra, il 341' *Le Grand Bleu*. Sotto, alcune idee per gli interni del 374' Lgb. Nella pagina di sinistra, lo "scheletro" del 118 Wally Power e il 64 in navigazione.

Il titanio dal punto di vista del mare è una sostanza eccezionale: **non ossida, non galvanizza, è molto duttile** e ha un rapporto resistenza-peso molto simile al carbonio. Quindi le navi **sarebbero anche più veloci** e, come per tutti i metalli, si potrebbe intervenire in corso d'opera, senza utilizzare stampi. **Purtroppo oggi viene comprato quasi tutto dai grossi produttori di armi** e si fa fatica a recuperarlo



zionamento di oggi. È così che la storia ci insegna. È sufficiente plasmare le cose in relazione al ruolo che devono avere.

È il designer che impone delle mode oppure sono le esigenze a farlo?

Il bello è la congiunzione tra le due cose ed è quella che c'è tra il designer e l'ingegnere. Se si riesce a unire queste due figure l'oggetto è più durevole nel tempo. È come l'attrazione tra un uomo e una donna. Non è spiegabile ma c'è, è una congiunzione che esiste.

Segue qualche criterio nello scegliere i lavori o li considera di volta in volta?

Io mi occupo di cose completamente diverse: grande, piccolo, vela e motore.

Il comune denominatore è che sono imbarcazioni fuoriserie. Dal primo momento in cui ho incominciato a lavorare sul SenseS *ho scoperto che mi piaceva il custom. Ci sono state delle società, tra cui le due grosse italiane, che mi hanno chiesto di disegnare per loro, ma ho rifiutato perché adoro ogni volta ricominciare da capo, confrontarmi con nuove persone. È molto difficile perché devi riallacciare rapporti lavorativi interpersonali con clienti e cantieri, però è più stimolante e conosci delle persone molto interessanti. Per esempio, ho realizzato alcune idee estetiche interne per Abramovich, anche se poi per i disegni esecutivi è stato utilizzato un'altro architetto. Sto disegnando un 60 metri per un uomo tra i più influenti al mondo e facendo refitting di un 77 e di un 88 metri. Queste ultime sono navi per ricerche scientifiche che appartengono a un ambito completamente diverso rispetto alla nautica che viene concepita nel Mediterraneo. Non è un progetto totalmente estetico. Bisogna ricordarsi però che chi vuole fare custom, non è solo contro tutti, ma è tra tutti.*

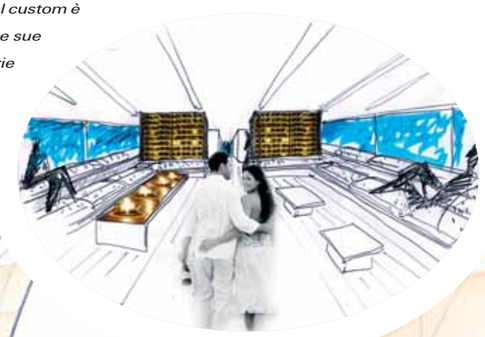
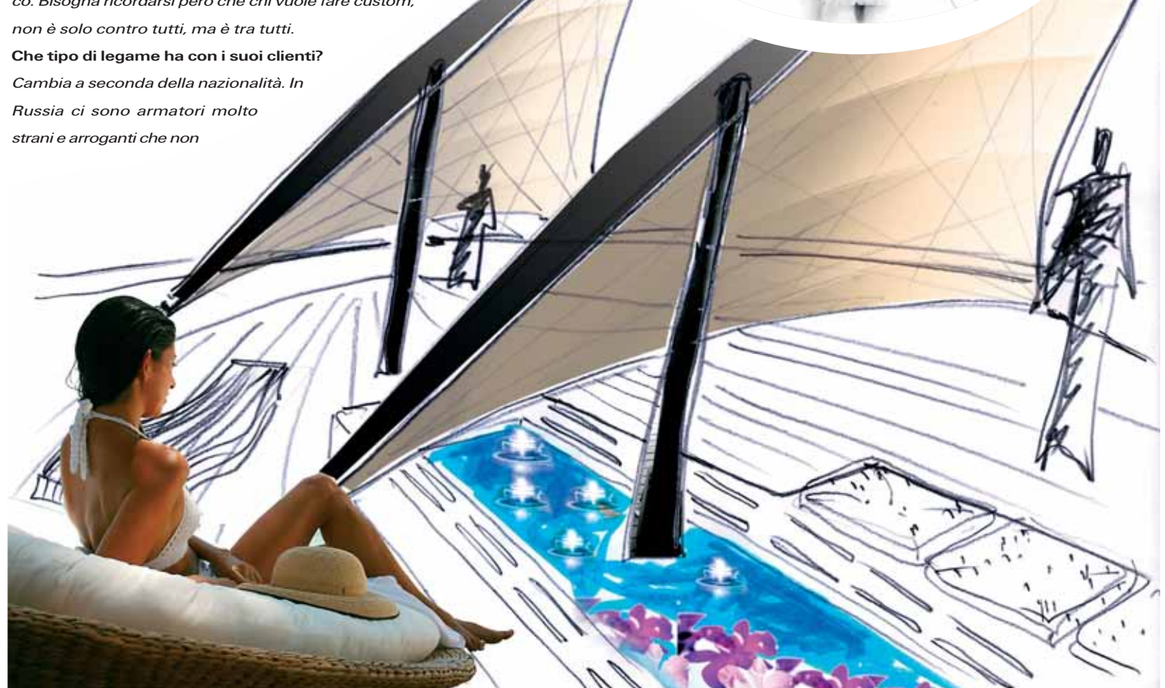
Che tipo di legame ha con i suoi clienti?

Cambia a seconda della nazionalità. In Russia ci sono armatori molto strani e arroganti che non hanno idea di cosa sia il rapporto tra il denaro e la vita, per cui pensano che con i soldi si possa risolvere qualsiasi cosa.

A differenza loro, gli americani sono molto tranquilli, tutti "famiglia e braciole" la domenica, anche se miliardari.

Gli italiani sono simpatici, i tedeschi sono squadrati, pensano di essere un po' gli unici che sanno fare barche che funzionano, ma se li sai prendere sono divertenti anche loro. Ho lavorato per un sultano di Dubai che ci ha accolto in un palazzo reale gigantesco con sedie d'oro e velluto...

L'unica eccezione al custom è la Wally, anche se le sue sono barche di serie per modo di dire: sono comunque pochi pezzi.



Qui sotto, idee per il megayacht in multiproprietà PerAquum Resorts & Spas, un vero e proprio centro benessere galleggiante. A sinistra in alto, il 187' *SenseS*, progettato al Francis design studio. In basso, 63' Shipman.