Ottagono

Rivista trimestrale
di architettura arredamento
industrial design

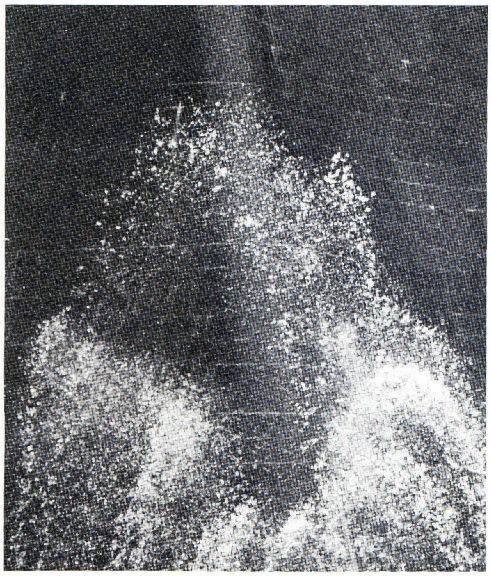
CO.P.IN.A
Via Melzi d'Eril 26, Milano
Spedizione in abbonamento postale
gruppo IV / anno 19 / giugno 1984
Lire 6.500

73

Giugno 1984

Ottagono

Rivista trimestrale
di architettura arredamento
industrial design



In questo numero di Ottagono dedicato all'acqua presentiamo, a pagina 90, una "scultura" di Marta Pan, di cui vediamo un particolare in copertina.
Si tratta di una soluzione di arredo urbano in quanto l'acqua e la musica traggono vita in uno spazio concluso, e definito da un alto muro, entro un gruppo di case nel centro parigino.
(Foto Olivier Wogenscky).

Sommario

Giovanni Klaus Koenig	18	Dialogando con l'acqua
Pier Carlo Santini	34	"Costruire" con l'acqua
Luciano Consigli	42	Abitare sull'acqua
Maria Cristina Tonelli Michail	46	Per navigare alla grande
Luca Pettinari	54	House boat con idrojet Piaggio
Edgardo Angelini e Rosario De Salvo	56	Aliscafo ad uso turistico
Giuseppe Chigiotti	60	Corazzate e Gran Mondo
Maurizio Romanò	66	Con l'acqua: Nostra Signora della Salute
Luigi Bearzotti	74	WC: un caso di emarginazione
Francesco Di Cataldi e Maria Letizia Pili	82	Igiene in pubblico
Antonino Alagna	84	La cabina balneare
Gardino, Grande, Falcetti, Farinatti, Schnorf	88	Una piazza allo specchio
Marta Pan	90	In un patio fra musica e acqua
	92	Miscellanea
Roberto Pamio	102	Nella campagna veneta
Branzi, Cappelli, Ranzo	108	Negozio di scarpe
Signorelli, Lancetti, Lorenzelli	112	Uffici di rappresentanza a Milano
	116	In occasione dell'ICSID
Wolfgang Müller-Deisig	120	Vit
Marcello Cuneo	124	Mac T
Gigi e Pepe Tanzi	127	Pianeta B
Ernesto Gismondi	130	Teseo parete
Alberto Fraser	131	Eubea
Ezio Didone	132	Ciao
Pier Giuseppe Ramella	134	Look

The english translations of the texts are given at the back of the review

Direzione: Sergio Mazza
Redazione: Giuliana Gramigna
Grafica: Salvatore Gregorietti (Unimark)

Editrice CO.P.IN.A. s.r.l.
Sede sociale, amministrazione, pubblicità:
20154 Milano, via Melzi d'Eril 26, telefono 315508
Direzione, redazione:
20145 Milano, via Ippolito Nievo 10, telefono 4696021
Distribuzione in edicola:
Dipress srl, Viale Lombardia 42, S. Giuliano (Milano)
Distribuzione esclusiva per l'estero:
Messaggerie Internazionali, Via Calabria 23
Fizzonasco di Pieve Emanuele (Milano)
Esclusività, distribuzione e abbonamenti per il Giappone:
Yohan, 170 Nishi Okubo, 4 chome, Shinjuku-Ku-Tokyo 160.
Esclusività, distribuzione e abbonamenti per il Brasile:
Livraria Leonardo da Vinci Ltda,
Rua Sete de Abril, 127, 2 andar, Sao Paulo.
Carta: R 400 Satin 115 gr. prodotta dalle Cartiere Burgo.
Fotocomposizione: Compfoto, Milano.
Fotolito: Black & Color, Milano.
Stampa: Crosignani Arti Grafiche, Pero (Milano).

Direttore Responsabile: Sergio Mazza
Autorizzazione Tribunale di Milano n. 55/1966 del 22.2.66
Un numero lire 6.500
Pubblicità inferiore al 70 per cento.
Printed in Italy

Abbonamento annuo
Lire 24.000 (Italia) e Lire 48.000 (Estero)
da inviare con assegno o usando il C.C.P. 00296277 intestato a CO.P.IN.A. via Melzi d'Eril 26 Milano.
Un numero arretrato Lire 8.000

Annual subscription abroad
Lire 48.000 to be paid into postal current account 00296277 in the name of CO.P.IN.A. via Melzi d'Eril 26 Milano by international money order.
One back issue Lire 12.000

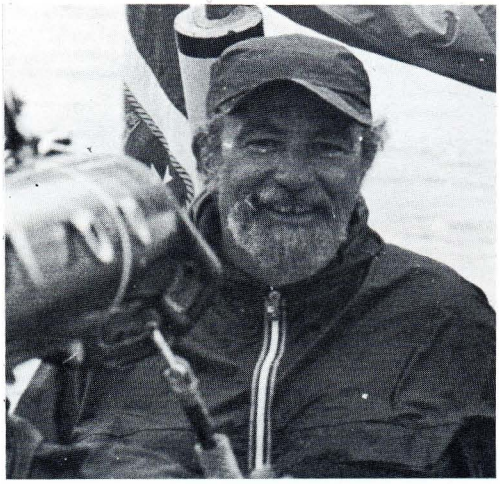
ISSN: 0391-7487

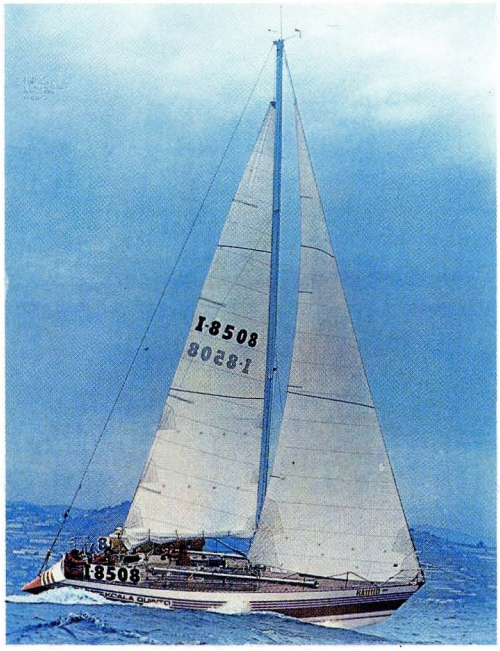
PER NAVIGARE ALLA GRANDE

Pier Luigi Spadolini dal 1961 progetta per i Cantieri di Pisa

di Maria Cristina Tonelli Michail

Una scelta di deontologia professionale spinge Pier Luigi Spadolini a interrompere la propria consulenza per alcune grandi aziende (Magneti Marelli, Grez, Lesa, ICS) quando all'inizio degli anni Sessanta prende la libera docenza in Progettazione Artistica per l'Industria e assume (o per, meglio dire, fonda) a Firenze una cattedra di tale materia presso la facoltà di Architettura. Lo sganciarsi dalla pratica operativa per privilegiare il momento didattico non sottendeva una sfiducia nell'esercizio progettuale dell'oggetto, ma implicava una richiesta di libertà pedagogica nell'analisi della problematica industriale e una ricerca di maggior dialettica nell'affrontare la lettura dei prodotti. La profonda conoscenza dell'argomento, poi, si traduceva in un tipo d'insegnamento estremamente vivace che affrontava l'oggetto nei suoi connotati storici e formali, nonchè nelle sue ragioni tecnologiche e di mercato, il ruolo del progettista nella dinamica della realtà sociale e produttiva del paese, e il problema metodologico anche nel referente delle teorie critiche contemporanee. Se in seguito alla avvertita crisi dell'oggetto Spadolini puntualizza l'evoluzione dei metodi di produzione da quelli di tipo artigianale a quelli di tipo industriale soprattutto nell'ambito dell'edilizia, quale campo di possibilità ancora tutte da verificare, tale problematica, di insospettata perizia teorica e progettuale, diviene motivo stimolante di un più dichiarato intervento sul sociale, sia pur nei rigidi limiti dettati alla operatività. Ma non poteva, certo, un personaggio della vivacità intellettuale di Spadolini, nell'individuare e nel risolvere i nodi stilistici e tecnologici della progettazione dell'oggetto, appagarsi di una didattica antesignana, se pur difficoltosa negli anni più caldi della contestazione universitaria, né di una professionalità in campo edilizio appagante per l'importanza delle commissioni, ma spesso rigidamente impostata e priva del *divertissement* della continua sfida intellettiva. E l'occasione per restare legato alla progettazione dell'oggetto nasce in situazioni del tutto occasionali, mediata dall'unico *hobby* di Spadolini, la vela: l'interesse per il mare guida quindi il ritorno ad un'operatività

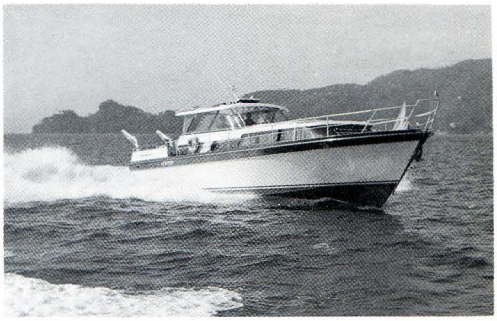


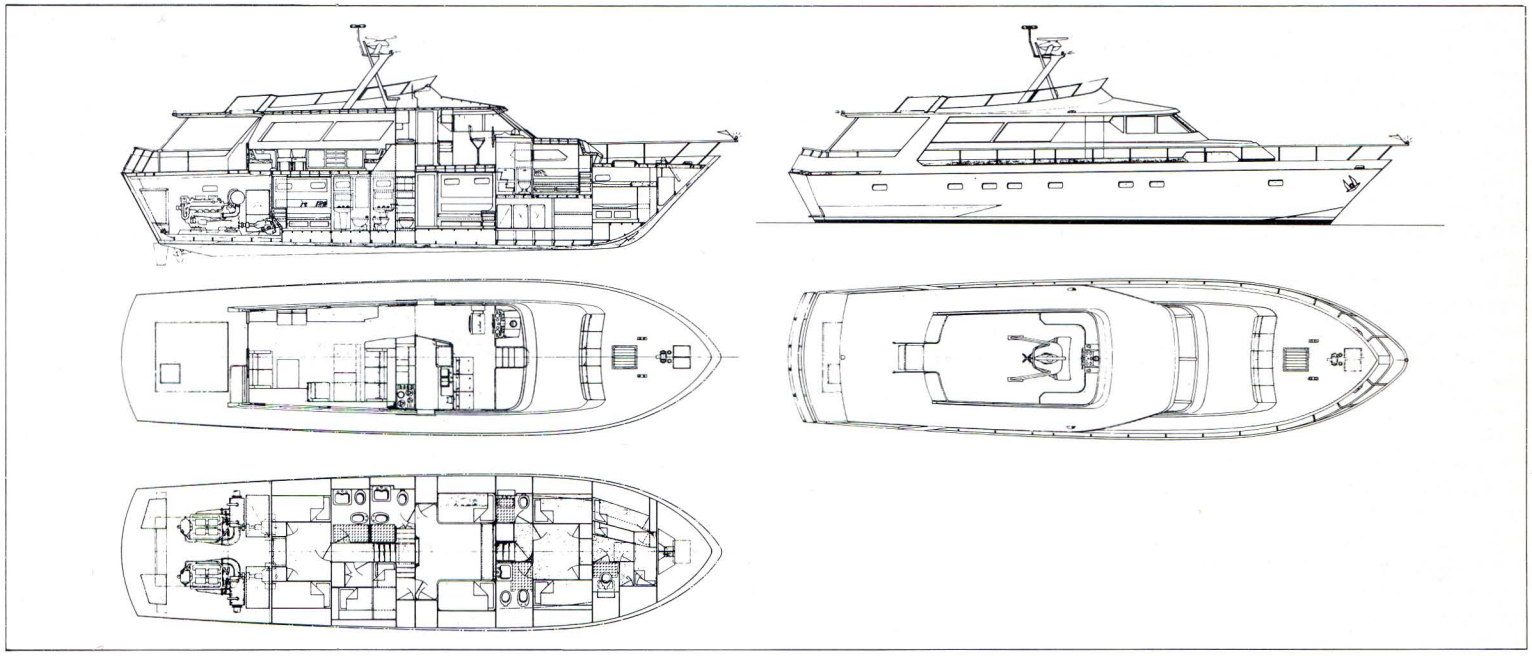


Pier Luigi Spadolini e, sotto, Koala V, *seconda classe IOR, progettata da Andrea Vallicelli e Pier Luigi Spadolini, realizzata dai Cantieri De Cesari di Cervia, 1978.*

sull'oggetto intesa come divertimento occasionale, pausa feconda al ben più definito esercizio architettonico. La conoscenza della tecnologia dei materiali, da un lato, e l'esperienza del mare, dall'altro, spiegano l'inizio della sua collaborazione, nei primi anni Sessanta, con i Cantieri di Pisa, sottolineata dal desiderio di portare avanti un discorso progettuale sulla barca a motore che, perché non ancora di moda, poteva garantire una ricerca applicata da condursi per tappe successive.

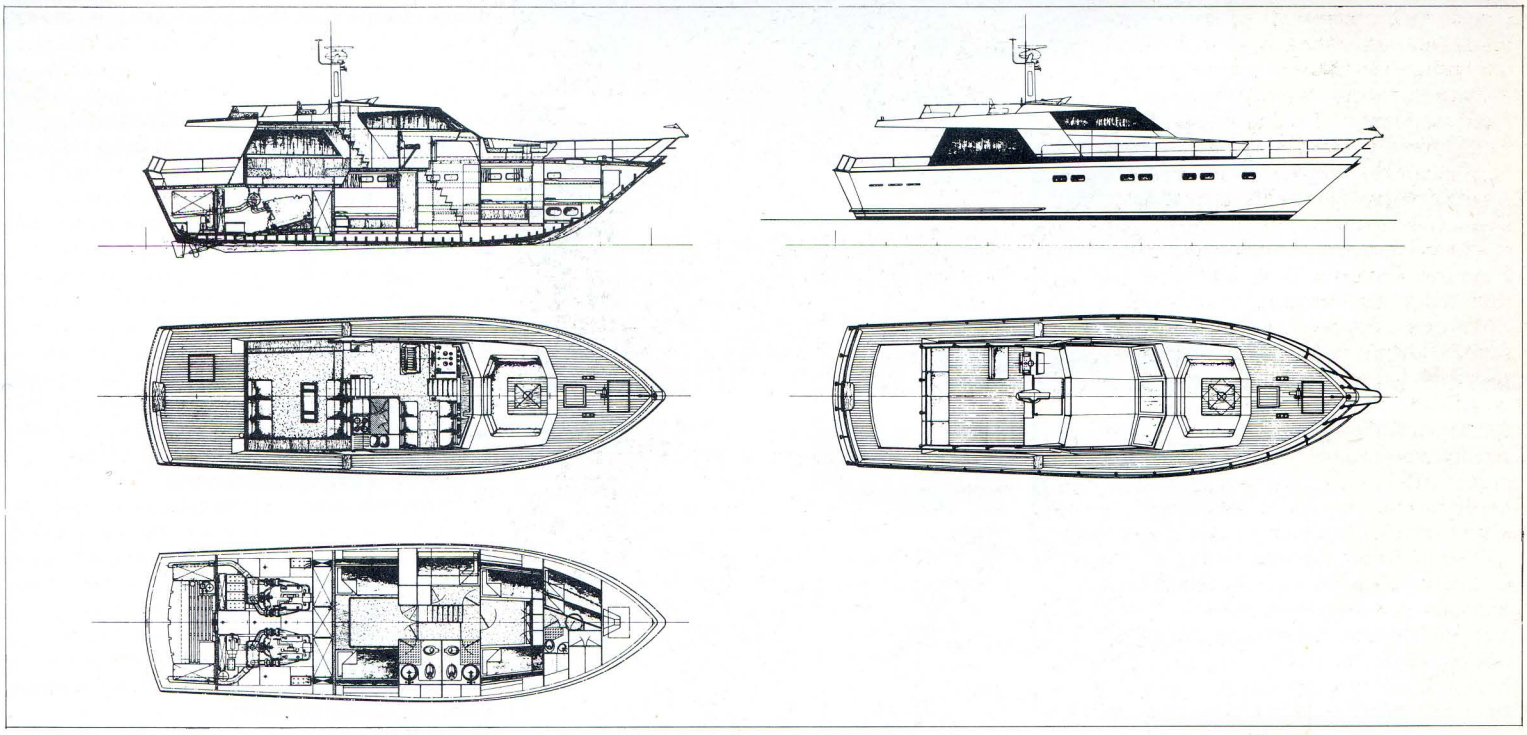
Se la passione per la vela ha spinto Spadolini ad un esercizio sportivo inteso quale "miglior riposo attivo", momento aggregante per la vita familiare, disciplina al rispetto reciproco e della natura, tale esperienza lo ha anche guidato a un tipo di progettazione, limitato agli interni di barche a vela sue proprie o di amici, avvertito quasi come un'azione naturale, un istintivo e sincero racconto di quelle funzioni tanto attentamente analizzate nella pratica nautica. Un esempio riassuntivo è il *Koala V*, sua attuale barca, progettata nel 1978 per le linee d'acqua e i volumi da Andrea Vallicelli e per gli interni e le soluzioni di coperta dallo stesso proprietario: barca rivoluzionaria negli intendimenti e nelle soluzioni presentate perchè confuta la prassi ormai generalizzata che vuole nettamente distinte la vela agonistica da quella da diporto. Il *Koala V* cerca e ottiene una felice soluzione di compromesso fra la vita di bordo e le eccezionali richieste della regata per tornare all'originario intendimento delle barche da altura, comode per la crociera e scattanti per la competizione. Realizzata in legno lamellare incollato e incrociato per garantire leggerezza allo scafo, nonchè quel senso di calore interno imprescindibile alla piacevolezza del soggiorno, l'imbarcazione conferma nel materiale prescelto la filosofia nautica di Spadolini, interprete consapevole di funzioni che richiedono un continuo affinamento alla risposta progettuale, attento interlocutore di un sistema che ha leggi precise e inderogabili. Forte di questa esperienza velica, Spadolini si è quindi rivolto all'oggetto-barca a motore come occasione di verifica delle possibilità di intervento in un tema progettualmente non ancora sistematizzato: al contrario della barca

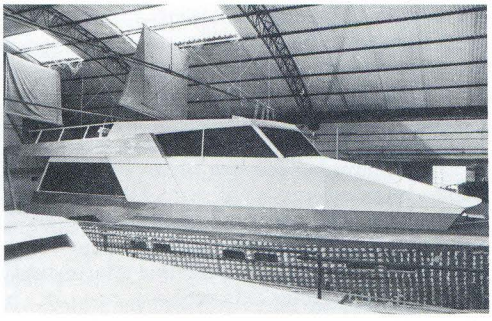


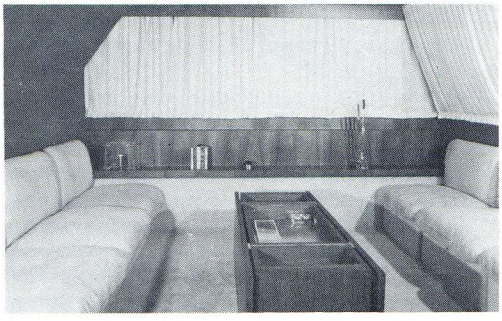


In alto, tre cabinati del 1963. Da sinistra Jupiter, *cabinato di m 10, in cui l'intervento di Spadolini si limita al riesame degli oblò e delle linee della tuga.*
Al centro, Polaris, *cabinato di m 13, nella versione dei Cantieri di Pisa, prima dell'intervento di Spadolini e infine, sempre* Polaris, *nella versione corretta e alleggerita da Spadolini.*
Nel disegno è il progetto del motoryacht *di m 21,* Pegasus *interamente progettato da Spadolini, che vediamo anche nel fotocolor qui accanto.*

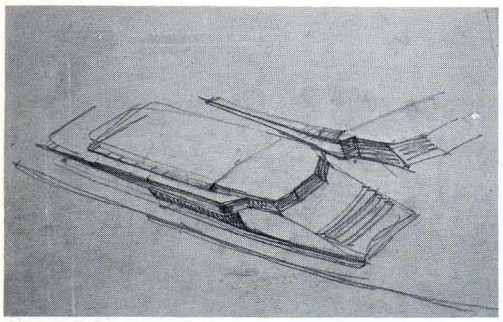
a vela per la quale il mare è un referente vincolante, la barca a motore non è costretta a un simile rispetto e rischia facilmente di perdere i suoi connotati per privilegiare altri aspetti, legati all'estetica e alla ricercatezza formale, a vantaggio di un pubblico tutto da conquistare. Si trattava, infatti, per Spadolini di dare un senso ad un oggetto la cui identità era troppo vicina a quella della casa galleggiante e di segnare con un'immagine netta — stilisticamente logica, ma autorevole — una struttura difficile, perchè eccessivamnte disponibile, al fine di recuperarla ai valori etici del navigare.
All'inizio degli anni Sessanta nasce quindi la collaborazione con i Cantieri di Pisa, fondati pochi anni prima da due appassionati che, ottenuto uno spazio sulla darsena di Pisa con l'intento ideale di ristabilirne l'antica tradizione marinara, avevano iniziato — valendosi della storica cultura carpentiera delle maestranze di Limite sull'Arno — una piccola produzione di barche a motore senza precisi studi progettuali. Quasi per caso, e in via amichevole, Pier Luigi Spadolini viene interpellato nel 1961-62 per ristudiare le linee della cabina superiore di una barca di dieci metri, lo *Jupiter*. Con decisione egli elimina l'oblò precedentemente pensato dal cantiere agganciandolo in modo più logico alle altre superfici vetrate e ne alleggerisce tutta la linea volumetrica con un intervento simile a quello che applicherà nello stesso anno sul *Polaris*, un'imbarcazione di tredici metri che presentava una struttura abbastanza simile allo *Jupiter*. Anche in questo caso, trovandosi di fronte ad un *motoryacht* già interamente progettato, Spadolini ha una ben limitata possibilità di intervento che, ancora una volta, concentra sulla sovrastruttura. Cerca — con sottili accorgimenti al limite dell'illusione ottica — di ridurne l'altezza, intuitivamente avvertita come sproporzionata da un punto di vista estetico, e il senso di massività: adotta quindi sul fronte della tuga vetri curvi per eliminare la rigida schematicità dei raccordi angolari e un diverso andamento della superficie vetrata laterale, mentre ricerca una continuità più ferma tra questa e la parete lignea. A tale scopo riduce il nastro della finestratura, muta la precedente soluzione sporgente a orecchia della presa d'aria in un segno all'apparenza bidimensionale, grazie al gioco di lamelle abilmente disposte sulla fiancata e raccolte da una manica a vento laterale appena visibile, e viene, di conseguenza, ad utilizzare in modo più coerente l'effetto cromatico della fascia di legno lasciato al naturale. Questa segna il limite inferiore della cabina in modo da accentuarne i valori formali e grafici, e serve contemporaneamente ad impostare la linea del tetto della tuga e a conferirle — grazie all'uniformità cromatica del materiale — una nuova scioltezza e un più proporzionato rapporto con il *flying bridge*. Con analoga finalità un segno più robusto delinea, poi, l'attacco dello scafo al ponte di coperta.
L'intervento di Spadolini quindi si serve di sottili accorgimenti che valorizzano dal punto di vista estetico l'imbarcazione e le garantiscono una più decisa incisività, nonchè una diversa caratterizzazione simbolica: in tal senso la prima versione del *Polaris* diviene paradigmatica del significato della presenza di un progettista all'interno di una struttura produttiva e delle possibilità di risoluzione, da parte di un esperto, di un problema progettuale (in questo caso l'altezza della sovrastruttura in una barca a motore) che, benché non strettamente funzionale, poteva incidere sulla fortuna di mercato dello stesso prodotto.
E fu proprio il successo di vendita del *Polaris*, che arrivò ad essere realizzato in ben oltre sessanta esemplari, a determinare da parte dei Cantieri di Pisa la richiesta di un rapporto più preciso e integrato fra il cantiere e l'architetto fiorentino. Inoltre, proprio sulla metà degli anni Sessanta erano usciti due *motoryachts*, il *Pegaso* e l'*Atlas*, che cercavano una nuova fascia di pubblico con la proposta di un cabinato superiore ai dodici-tredici metri.
Ancora una volta l'incertezza nella definizione della sovrastruttura — parte fondamentale per suscitare l'attrazione del mercato —, nonché i diversi problemi legati alla progettazione degli interni confermano la necessità di una collaborazione esterna: il desiderio di spostarsi sulla produzione di *yachts* di dimensioni maggiori del normale *cruiser*, destinati quindi ad un mercato più esigente ed elitario che chiedeva un'alta caratterizzazione formale e stilistica, oltre che funzionale, dell'imbarcazione perchè investita di tutte le possibili connotazioni di *status-symbol*, muove la risoluzione da parte dei Cantieri pisani di delegare a Spadolini il compito dell'intera progettazione. E le prime idee del *Pegasus*, un cabinato sui ventun metri, nascono tra il 1966 e il 1967 proprio da una riflessione sul precedente *Pegaso*, la cui linea pesante e marcata doveva trovare una più felice definizione.
Da questa data la collaborazione dell'architetto fiorentino all'attività dei Cantieri pisani si avvale di una metodologia progettuale che alla analisi stilistica e funzionale tradotta nei tradizionali mezzi grafici collegherà una continua e costante verifica, condotta su modelli in scala opportunamente aggiornati. Dagli schizzi iniziali, che nervosamente tracciano le prime indicazioni formali dell'imbarcazione, si giunge al progetto esecutivo con un iter esemplare che verifica la correttezza di ogni proposta e di ogni dettaglio grazie alla diretta esperibilità sul campione e al perfetto sodalizio instaurato fra progettista e struttura produttiva. L'imbarcazione non si definisce, perciò, per postulati teorici, ma perviene, all'interno del cantiere stesso, alla sua definizione ottimale come prodotto di una mente progettuale fermamente indirizzata alla corretta qualificazione di una sua immagine. È anche il risultato di un rapporto dialettico e sincronico fra le diverse forze esecutrici.
L'idea informatrice del *Pegasus* nasce dal desiderio di collegare in modo più stretto la timoneria al "quadrato": ponendole allo stesso livello, sul ponte di coperta, Spadolini non solo riesce a conferire alla tuga un assetto più unitario in rapporto allo scafo, ma ottiene di impostare il *flying bridge* in senso più coerente e meno velleitario. Si giustifica così la forma plastica della copertura della tuga perchè prepara la zona del pilotaggio esterno, restituendole una dignità formale, troppo spesso dimenticata in nome di uno strumento simbolico ed appagante, a scapito anche dell'armonia logica dell'intero *yacht*. Inoltre il collegamento verso poppa del tettino della tuga allo scafo, risolto con una sorta di braccio di sostegno obliquo, nonché il prolungamento dello stesso tettino a poppa, sì da coprire parte della zona esterna di soggiorno, valorizzano la loro ragione funzionale nel divenire elementi di definizione stilistica. In tale accezione l'attenzione rivolta allo studio degli oblò comporta un ulteriore arricchimento all'immagine dell'imbarcazione. Realizzato con legni selezionati e di gran pregio — dal mogano al cedro, al teak, al larice, all'acacia — con quella capacità di esecuzione tipica dei Cantieri pisani, il *Pegasus* dimostra una particolare cura anche nella compartimentazione degli interni, ben lontani dalle scialbe e civettuole soluzioni dello *Jupiter*. Spadolini, infatti, ancora una volta, indica un cammino di pulizia formale e di razionale eleganza con alcuni suggerimenti essenziali nell'uso dei legni di rivestimento, nel modo di risolvere la copertura dei soffitti, nell'incasso dei letti, nel prevedere l'allungamento del tavolo del quadrato. Uscito nel 1968, il *Pegasus* raggiunse un tale successo di mercato e di critica da giustificare una versione di ventiquattro metri e da confermare al progettista la fiducia dei Cantieri non tanto nelle sue possibilità progettuali quanto, piuttosto, nella necessità della sua attiva partecipazione a qualificarne l'immagine.
Quasi contemporaneamente al *Pegasus* nel 1969 escono altre due barche, il *Kitalpha* e il *Saturno*: concepite come un aggiornamento dello *Jupiter* e del *Polaris*, si propongono come meno felici nel loro intero assetto, forse — e non è un giudizio di parte — per il limitato intervento di Spadolini alla loro progettazione. Nonostante la coeva esperienza del *Pegasus*, infatti, entrambe le imbarcazioni presentano ancora una netta diversificazione fra la plancia di comando con timoneria e la

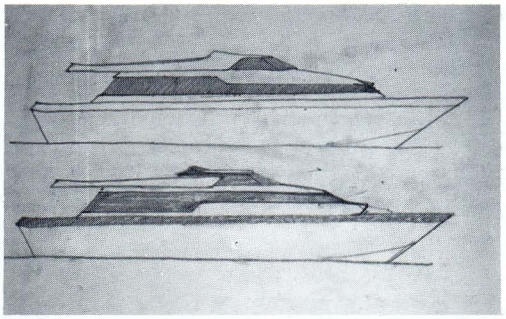


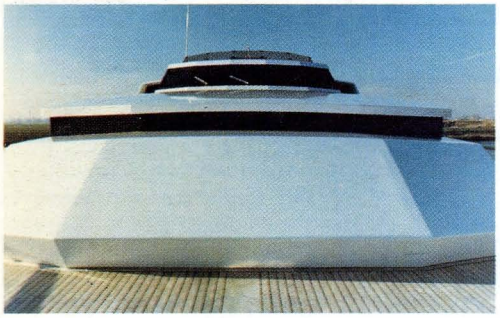


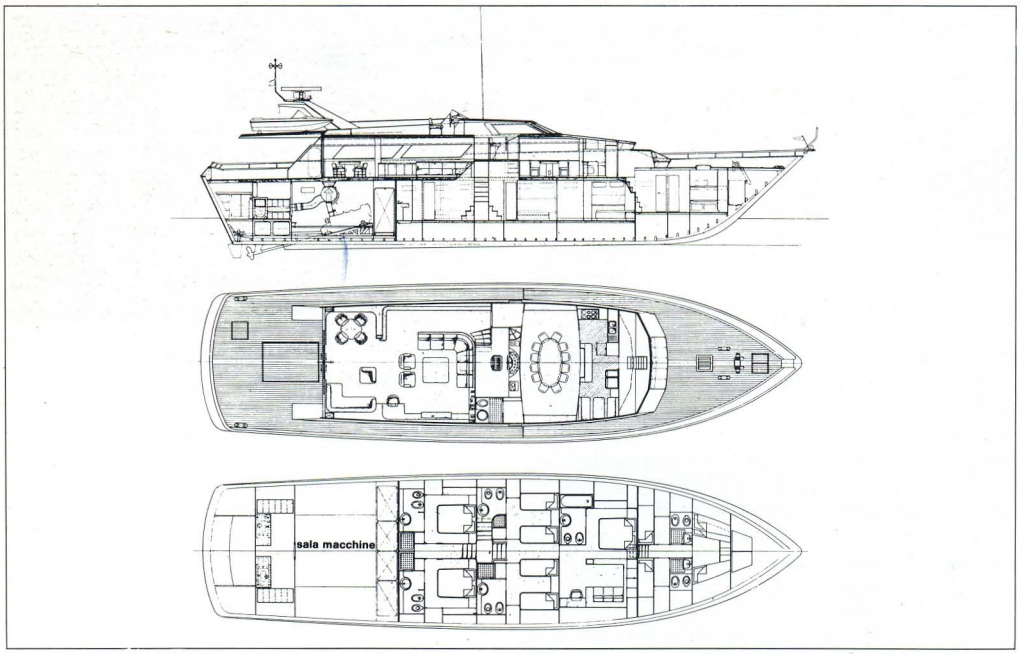


Akhir 16 *visto in navigazione, nei disegni di progetto, nel modello realizzato al vero e in un interno.*
Si tratta di un cabinato di m 16, interamente progettato da Spadolini nel 1972.
L'interno, razionalmente studiato, non manca di personali ed eleganti caratterizzazioni.



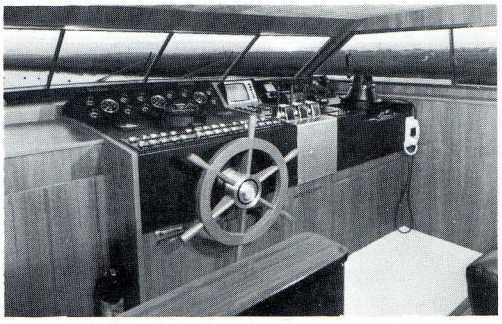


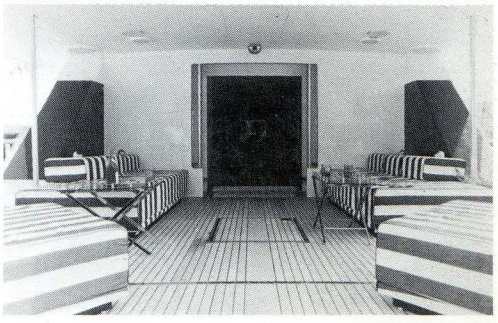




sottostante zona designata al soggiorno. Se nel *Kitalpha* — un cabinato di quindici metri destinato alla crociera e alla pesca sportiva — questa sorta di dicotomia si avverte con minor pregnanza per il rilievo conferito al *flying bridge* e per la linea aggressiva impressa alla prua (ove tra l'altro è situata la baleniera), tale diversificazione appare totalmente inappagante per il *Saturno*, un sedici metri previsto con e senza controplancia.
Massiccio e privo di scioltezza, soprattutto nel confronto con il coevo *Pegasus*, questo presenta incredibili soluzioni d'arredo ancora legate ad una concezione della barca come civettuola casa galleggiante. Il gusto per *l'applique*, per la sedia stile "vecchia Inghilterra", per il tavolinetto, per il cassettone con maniglia in ottone decorato, attestano una scorretta interpretazione dell'ambiente nautico e appaiono anche più equivoche ed ingenue di fronte alla sapiente gestione degli interni spadoliniani.
L'entusiasmo suscitato dal *Pegasus* spinge allora i Cantieri di Pisa a dare nuovamente un incarico globale a Spadolini, che riprende il suo personale discorso stilistico e la sua già collaudata metodologia operativa. Anzi, forte della precedente esperienza, affianca al modello in scala la realizzazione di un *prototipo di studio in dimensioni reali* al fine di verificare momento per momento, con la massima sicurezza, ogni scelta progettuale e ogni dettaglio formale. Nasce con simile puntualità, nel 1972, l'*Akhir*, un cabinato di sedici metri dalle linee severe ed essenziali che, utilizzando la ormai affermata qualità esecutiva dei Cantieri di Pisa, si propone di collegare allo studio delle funzioni la ricerca di un'immagine stilistica ancor più incisiva. Con questa aspirazione Spadolini riprende in esame la sovrastruttura per conferire all'analisi distributiva degli spazi di soggiorno un'interpretazione esterna più consapevole del rapporto uomo-imbarcazione e di questo con il mare. Privilegia allora la cabina di pilotaggio: impostandone la volumetria fin quasi da prua e lasciandola allargarsi ed ergersi, le conferisce un ruolo preminente, avvalorato dallo stacco degli oblò fumé sulle pareti chiare e dal senso di contenuta aggressività suggerito dalle sue linee squadrate.
Ponendo le prese di ventilazione dei motori alle estremità laterali della ampia finestratura della timoneria, ha anche l'occasione di interrompere con un segno drastico il tetto della tuga per connettere all'insieme in modo più netto il *flying bridge*. Ne deriva una sovrastruttura dalle linee allungate, benché compatte, dove la presenza verso poppa di una parete vetrata fumé, a chiusura della zona del quadrato, si offre come logico complemento che distoglie dall'imbarcazione, eliminando il concetto di finestra, ogni possibile riferimento di casa galleggiante. Tale sapiente gioco di

volumetrie viene poi sottolineato da una fascia scura che delinea lo stacco della sovrastruttura dal ponte di coperta confermandole un'autorevole autonomia formale.
Interessante la distribuzione degli spazi interni, condotta con razionale esemplarietà e riportata idealmente alla zona della timoneria. L'ampia saletta nautica consente infatti la compresenza della zona di guida a una zona per il carteggio con divani e un tavolo estraibile utilizzabile anche per comode colazioni, nonchè a una cucina di perfetta progettazione, delimitata fra i divanetti del carteggio e l'imbocco della scala di accesso al *flying bridge*. Scendendo due gradini, il soggiorno si apre verso poppa con un grande ambiente caratterizzato da pochi elementi d'arredo: contenitori a murata, ampi divani e un tavolino ripiegabile che con pratiche soluzioni di ampliamento permette il pranzo.
A *pendant* della tradizionale zona di soggiorno esterno a poppa ne è stata poi prevista un'altra, a prua, ricavata proprio dall'impostazione della tuga. Mentre Spadolini persegue un'articolazione di spazi varii che suggerisce un preciso modo di fruire l'imbarcazione ed evita la riproposta dell'ambiente domestico; in coperta distribuisce le diverse cabine in forma nuova, con accesso e disimpegno centrale, e ricerca la confortevolezza risolvendo le necessità funzionali con un linguaggio castigato, fatto di contrappunti cromatici e di studiate proporzioni. Si delinea quindi con *l'Akhir 16* una ricerca linguistica che affronta il dato funzionale con una netta qualificazione espressiva volta a caratterizzare stilisticamente l'imbarcazione e a confermarle dei connotati formali simbolici, consapevoli di un'utenza sempre più esigente. Al tempo stesso i Cantieri di Pisa, con tale *yacht*, colgono l'occasione per specializzare la loro produzione utilizzando l'esperienza dell'*Akhir 16* — cioè di un'imbarcazione altamente qualificata ma ancora limitata a una certa stazza — come verifica di un mercato aperto a proposte raffinate e di più ampio tonnellaggio, sia pur sempre nell'ambito di una produzione di piccola serie più che di prototipi. E a tale specializzazione l'appoggio di Spadolini appare imprescindibile, avendo la stessa utenza confermato la correttezza della sua proposta progettuale, rivoluzionaria nel disegno ma tradizionale nel costante riferimento costruttivo del legno.
Il successo dell'*Akhir 16* e il desiderio di rispondere a una domanda più specializzata spingono quindi alla realizzazione nel 1976 dell'*Akhir 19* e dell'*Akhir 20*, due *motoryachts* del tutto simili al modello del 1972, eccetto per una diversa collocazione dell'albero verso poppa e per una più ampia distribuzione degli spazi interni.
Ma l'imbarcazione che conferma l'impegno





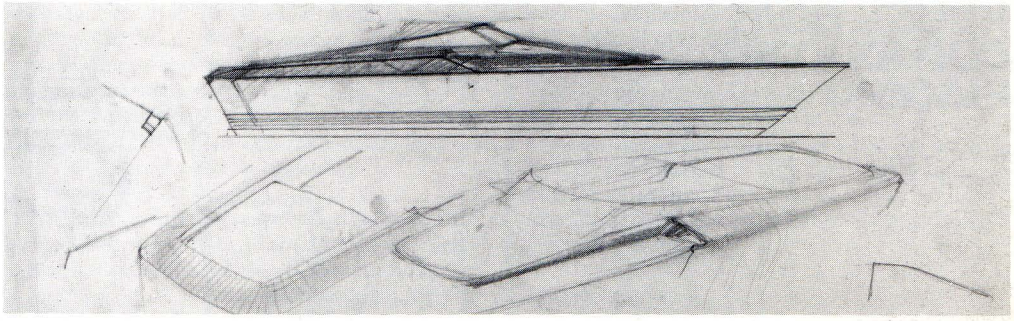
Qui, e nella pagina accanto: Akhir 30, *cabinato di m 30, progettato interamente da Spadolini nel 1977.*
Ne vediamo nella pagina accanto gli schizzi preparatori dove è evidente la ricerca sulla sovrastruttura e il delinearsi della soluzione aereonautica delle prese d'aria. Oltre le immagini di Akhir 30 *in navigazione e due particolari del cabinato, sempre a pag. 50, è presentato un disegno esecutivo della imbarcazione stessa.*
Qui sopra alcuni dettagli dell'interno: dal posto di guida, al soggiorno, al pranzo, dove fra le attrezzature di arredo, tutte studiate in dettaglio per il caso specifico, sono stati impiegati alcuni arredi di serie (qui le poltroncine e il divano di produzione Cassina), che si inseriscono nel contesto con elegante naturalezza.

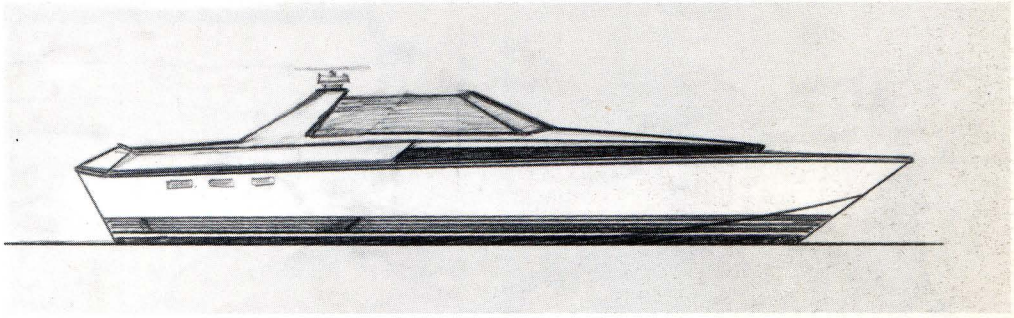
In alto Esterel 42, *progettata da Mauric e Bannenberg e realizzata dai Chantiers Navals de L'Esterel di Cannes.*
Al centro Akhir 28, *cabinato di m 28, 1978, progettato da Spadolini, che utilizza in chiave sperimentale uno scafo in vetroresina; e quindi* Akhir 22, *cabinato di m 22, 1983.*

progettuale di Spadolini è l'*Akhir 30*, un trenta metri che esce nel 1977 attestando la dinamica di una ricerca linguistica che ancora una volta trova una formalizzazione talmente puntuale da divenire un punto di riferimento per tutti gli *yachts* di lusso. Il progettista si impone un riesame della sovrastruttura quanto mai necessario, date le notevoli dimensioni della barca, per non farle acquistare falsi e presuntuosi connotati di nave miniaturizzata. La zona della timoneria — come già nei precedenti *Akhir* — assume un ruolo privilegiato ed è situata con simbolica preminenza quasi nel centro ideale dell'imbarcazione, come cardine nella zona del quadrato, a sua volta molto esteso verso prua. Tale presupposto distributivo degli spazi determina una tuga molto compatta che riesce a smorzare il suo sviluppo in altezza grazie ad un accorto gioco di volumetrie appiattite e sfalsate e ad un sapiente uso di intervalli materici e cromatici. Spadolini, infatti, non solo segna con prepotenza l'unitarietà della sovrastruttura con le linee nette delle aperture vetrate fumé, ma ingloba anche gli oblò lungo lo scafo in un segno scuro continuo che li annulla visivamente. Con tale accorgimento perviene a una forma serrata ma filante, scandita da questi tratti scuri che sottendono l'indicazione dell'abitabilità dell'imbarcazione e trovano il loro contrappunto nell'albero nero di poppa. Ancora una volta, poi, l'attenzione del progettista si concentra sulla formalizzazione delle prese d'aria: ponendole nella già nota posizione alta, a lato dell'oblò continuo della timoneria, presceglie una forma di derivazione aeronautica che utilizza per impostare e sottolineare il tetto stesso della tuga, raccordandole il *flying bridge* e appiattendolo in prospettiva ottica.
All'impressione di aggressiva incisività degli esterni si contrappone una proposta di spazi interni quanto mai gradevole. Data la collocazione sopraelevata della saletta nautica, la zona del quadrato occupa l'intero ponte di coperta: dal soggiorno all'aperto a poppa, senza stacchi, si organizzano gli ambienti interni di relax e di conversazione, l'ampia stanza da pranzo con tavolo ovale per dodici persone e la grande cucina molto attrezzata, che trovano come virtuale delimitazione a prua la proposta — già sperimentata nell'*Akhir 16* — di una zona esterna di riposo e di meditazione ricavata dall'impostazione della tuga. Sottocoperta la zona notte comprende la cabina armatoriale con bagno e piccolo studio, quattro cabine doppie con relativi servizi, oltre alla cabina del comandante, del direttore macchine e — a prua — dei marinai, per le quali è proposto un arredo sobrio e privo di eccentricità giocato fra le concordanze cromatiche dei legni e dei rivestimenti.
Considerata perfino dalla esclusiva rivista inglese "Yachting World" (agosto 1983) una barca *"top of the class"*, l'*Akhir 30* propone un nuovo stile alla nautica a motore da diporto. Se è evidente che le sue dimensioni consentono e pretendono soluzioni d'eccezione, riservate a un'utenza particolare, preme sottolineare come si pervenga a ciò per un attento e consapevole iter progettuale impostato sulla necessità di qualificare formalmente, in modo decisivo, un oggetto per sua natura duttile a qualsiasi proposta. E la fortuna stilistica internazionale di tale barca — al di là del suo successo commerciale confermato dalla realizzazione di ben otto esemplari — ha una riprova nella risonanza che le indicazioni offerte da Spadolini nell'*Akhir 30* hanno trovato presso altri progettisti: il gusto degli stacchi scuri lungo la sovrastruttura, certo appiattimento della volumetria ed il tentativo di ripulire e collegare il *flying bridge* alla tuga sono diventate, per barche di un certo prestigio, delle costanti, anche se spesso orecchiate o mal comprese nella loro reale e più intima ragion d'essere. Come segni formali o preziosismi alla moda, quindi, non hanno risparmiato né gli ultimi *yachts* di Shead né quelli di Bannenberg o di Sieger e de Vries Lentsch o di Mauric: l'*Esterel 42* di Mauric e Bannenberg per i *Chantiers Navals de l'Esterel* di Cannes ne è una conferma al negativo.
Dall'*Akhir 30* il discorso progettuale di Spadolini per i Cantieri di Pisa si muove con maggior serenità limando le felici indicazioni già realizzate. Nasce così nel 1978 l'*Akhir 28* che, pur utilizzando in chiave sperimentale uno scafo in vetroresina, conserva una sovrastruttura tagliente e raffinata vicina a quella dell'*Akhir 30*; nel 1979 l'*Akhir 27* ancora con soluzioni stilistiche assai vicine ai due precedenti modelli; e nel 1983 l'*Akhir 22* le cui più contenute dimensioni consentono un intervento formalmente più morbido.
Ma è nel 1979 che Spadolini presenta un diciotto metri di disegno altamente innovativo: un oggetto-barca molto unitario, dalla linea agile e slanciata, privato del *flying bridge* proprio per la particolare e nuovissima valorizzazione data alla timoneria e, quindi, al rapporto pozzetto di poppa-quadrato. Proprio quel preciso interesse per il rapporto fra la zona di governo e quella di soggiorno che aveva guidato i primi interventi spadoliniani, trova nell'*Akhir 18* la sua più alta formalizzazione e spiega la soluzione del tetto scoperchiabile della tuga e del grande diaframma vetrato apribile verso poppa: interno ed esterno vengono così ad avere un limite solo ideale, mentre le diverse necessità della vita di bordo si fondono in modo più diretto e meno formale. Timoneria e *living* acquistano quindi una relazione più strettamente dialogica, mentre sottocoperta i diversi sistemi di compartimentazione previsti risolvono le svariate possibili richieste

dell'utenza. Ponendo infatti la sala motori al centro dello scafo, a poppa è ottenibile sia una cabina doppia con bagno sia un'ulteriore zona di soggiorno con relativa cucina; in ragione di ciò verso prua o una cucina con zona pranzo e cabina armatoriale, oppure la cucina con due cabine padronali, oppure ancora le sole cabine. A tale serrata distribuzione spaziale fà riscontro una volumetria di grande proporzione, compatta e asciutta, eppur di implicito dinamismo, tagliata dagli stacchi scuri delle vetrate fumé e dalle indicazioni d'abitabilità dello scafo.
Le proposte di Spadolini in un tema affrontato con rigore operativo, ma anche — per sua stessa ammissione — con l'occasionalità piacevole di un passatempo del tutto personale, assumono quindi i toni serrati di un discorso che in circa venti anni ha affinato la sua incisività attraverso interventi sempre più specialistici. Un denominatore comune le collega nell'attenzione rivolta al rapporto timoneria-quadrato e, perciò, all'organizzazione formale e funzionale della sovrastruttura; ma è soprattutto l'interesse per la speculazione progettuale che media le diverse risposte e si sostanzia con il piacere del confronto continuo con la maestranza artigiana. L'elemento mare, da Spadolini così profondamente amato e sfidato, diviene il referente ineluttabile, quasi il vero committente, di queste barche che lo provocano e da esso si aspettano una riprova. E la sfida in questo caso non chiama l'uomo contro la natura imprevedibile, ma la capacità operativa di un progettista in ragione di una natura da lui conosciuta contro un'utenza rivolta troppo spesso alla mera ricerca di uno *status symbol* e solo raramente disponibile verso l'umile e silenzioso compito della recezione delle tante valenze progettuali.

Maria Cristina Tonelli Michail





Qui, Akhir 18, *cabinato di m 18, progettato nel 1979.*
Nella progettazione di questo cabinato Spadolini arriva alla più innovativa e concisa formalizzazione del rapporto timoneria-quadrato.