LA LUCE DIETRO IL MARMO

La luce dietro il marmo

Roberto Franzoni

QUANDO DIRIGEVO LA SCUOLA DI DESIGN GENOVESE I COLLEGHI MI CHIAMAVANO “L’INGEGNERO”

VITTORIO GARRONI CARBONARA, ARCHITETTO, NATO A GENOVA NEL 1947 NEL SEGNO DEI GEMELLI, HA COSTRUITO UNA DUPLICE CARRIERA, ACCADEMICA E PROFESSIONALE COME ARCHITETTO CIVILE E NAVALE-NAUTICO. DA UN QUARTO DI SECOLO COLLABORA CON IL CANTIERE FRANCESE JEANNEAU, DI CUI CURA LA GAMMA A MOTORE PRESTIGE. LAVORA CON IL FIGLIO CAMILLO, CHE COME IL PADRE SA CONIUGARE CREATIVITÀ E TECNICA. PER I GARRONI IL MARMO È IL PIÙ MODERNO DEI MATERIALI ANTICHI.

QUANDO DIRIGEVO LA SCUOLA DI DESIGN GENOVESE I COLLEGHI MI CHIAMAVANO “L’INGEGNERO”

VITTORIO GARRONI CARBONARA, ARCHITETTO, NATO A GENOVA NEL 1947 NEL SEGNO DEI GEMELLI, HA COSTRUITO UNA DUPLICE CARRIERA, ACCADEMICA E PROFESSIONALE E COME PROFESSIONISTA ARCHITETTO CIVILE E NAVALE-NAUTICO. DA UN QUARTO DI SECOLO COLLABORA CON IL CANTIERE FRANCESE JEANNEAU, DI CUI CURA LA GAMMA A MOTORE PRESTIGE. LAVORA CON IL FIGLIO CAMILLO, CHE COME IL PADRE SA CONIUGARE CREATIVITÀ E TECNICA. PER I GARRONI IL MARMO È IL PIÙ MODERNO DEI MATERIALI ANTICHI

NELL’USO NAUTICO-NAVALE LA PIETRA È UN MATERIALE ANCORA DA SCOPRIRE CHE OFFRE NUOVE PROSPETTIVE. TECNOLOGIE AVANZATE CONSENTONO DI REALIZZARE APPLICAZIONI INNOVATIVE, SORPRENDENTI. LA PIETRA RETROILLUMINATA NE È UN ESEMPIO. OCCORRE SCEGLIERE LA PIETRA GIUSTA, ASSOTTIGLIARLA ALLA BISOGNA, RINFORZARLA ADEGUATAMENTE CON OPPORTUNI MATERIALI, MA I RISULTATI SONO DAVVERO STRAORDINARI.

ALLESTIMENTO DEL SALONE DELLA CRYSTAL SERENITY, NAVE GIAPPONESE PROGETTATA DALLA STUDIO GARRONI.

IL PROFESSOR GASPARE DE FIORE, SCULTORE DEL TRITONE CHE ORNA LA PISCINA, MAESTRO DI VITTORIO GARRONI.

DAL 1988 È DESIGNER UFFICIALE DEL CANTIERE FRANCESE JEANNEAU E RESPONSABILE DI PROGETTO PER LE IMBARCAZIONI A MOTORE DELLA SERIE PRESTIGE E DELLE IMBARCAZIONI A VELA SUN ODYSSEY DS

DAL 1988 È DESIGNER UFFICIALE DEL CANTIERE FRANCESE JEANNEAU E RESPONSABILE DI PROGETTO PER LE IMBARCAZIONI A MOTORE DELLA SERIE PRESTIGE E DELLE IMBARCAZIONI A VELA SUN ODYSSEY DS

Professore ordinario di disegno industriale presso l'Università di Genova, dipartimento delle scienze per l'architettura, presidente del corso di laurea in disegno industriale e coordinatore del curriculum in design navale e nautico presso la facoltà di architettura di Genova, fondatore, nel 1990, della Scuola di progettazione per la nautica da diporto a La Spezia, gestita dalle facoltà di architettura e ingegneria navale dell'Università di Genova, poi direttore della scuola fino alla sua conversione in corso di laurea in ingegneria nautica, nel 2001, vicepreside della facoltà di architettura dal 1990 al 1993, direttore del corso di laurea in ingegneria presso l'Università di Messina, presidente del corso di laurea in ingegneria meccanica presso l'Università di Cassino. Insomma una carriera ricca di riconoscimenti e di soddisfazioni raccolte prevalentemente attorno al tema della nave e della barca.

Professionalmente nello stesso campo si è occupato di imbarcazioni da diporto a vela e a motore, ma ha lavorato anche nel settore dei superyacht e della cantieristica navale da crociera e dei traghetti veloci. Ha collaborato con molti cantieri, tra cui, in Italia, Ilver, Gobbi e Benetti. Dal 1988 è designer ufficiale del cantiere francese Jeanneau e responsabile di progetto per le imbarcazioni a motore della serie Prestige e delle imbarcazioni a vela Sun Odyssey DS.

Il lungo e fidelizzato rapporto con Jeanneau è cominciato quasi per caso. Verso la fine degli anni ottanta, mentre lavorava a La Rochelle, è entrato in contatto con Jeanneau che voleva realizzare barche per il charter.

"Io sono un architetto civile, non navale – chiarisce Vittorio Garroni – e non faccio scafi. Ma quando dirigevo la scuola di design genovese i colleghi mi chiamavano 'l'ingegnero', perché amo molto la tecnica e mi piace capire il come e il perché di ogni decisione. Ho sempre voluto esprimere i miei dubbi su scelte tecniche che non comprendevo e che volevo fossero viste anche dall'occhio di un designer".

Iniziamo a conversare sull'impiego di materiale lapideo a bordo.

Professore ordinario di disegno industriale, presso l'Università di Genova, dipartimento delle scienze per l'architettura, presidente del corso di laurea in disegno industriale e coordinatore del curriculum in design navale e nautico presso la facoltà di architettura di Genova, fondatore, nel 1990, della scuola di progettazione per la nautica da diporto a La Spezia, gestita dalle facoltà di architettura e ingegneria navale dell'Università di Genova, poi direttore della scuola fino alla sua conversione in corso di laurea in ingegneria nautica, nel 2001, vicepreside della facoltà di architettura dal 1990 al 1993, direttore del corso di laurea in ingegneria presso l'Università di Messina, presidente del corso di laurea in ingegneria meccanica, presso l'Università di Cassino. Insomma una carriera ricca di riconoscimenti e di soddisfazioni raccolte prevalentemente attorno al tema della nave e della barca.

E professionalmente nello stesso campo si è occupato di imbarcazioni da diporto a vela e a motore, ma ha lavorato anche nel settore dei superyacht e della cantieristica navale da crociera e dei traghetti veloci. Ha collaborato con molti cantieri, tra cui, in Italia, Ilver, Gobbi e Benetti. Dal 1988 è designer ufficiale del cantiere francese Jeanneau e responsabile di progetto per le imbarcazioni a motore della serie Prestige e delle imbarcazioni a vela Sun Odyssey Ds.

Il lungo e fidelizzato rapporto con Jeanneau è cominciato quasi per caso. Verso la fine degli anni '80, mentre lavorava a La Rochelle, è entrato in contatto con Jeanneau che voleva realizzare barche per il charter.

"Io sono un architetto civile, non navale – chiarisce Vittorio Garroni - e non faccio scafi. Ma quando dirigevo la scuola di design genovese i colleghi mi chiamavano "l'ingegnero", perché amo molto la tecnica e mi piace capire il come e il perché di ogni decisione. Ho sempre voluto esprimere i miei dubbi su scelte tecniche che non comprendevo e che volevo fossero viste anche dall'occhio di un designer".

Iniziamo a conversare sull'impiego di materiale lapideo a bordo.

In alto a sinistra, due immagini di JEANNEAU PRESTIGE 550 FLY, il maggior successo di vendita di Jeanneau a motore nel 2011, con oltre cento esemplari.

DUE IMMAGINI DI UNO STUDIO DI SUPERYACHT DI 150 PIEDI, 45 METRI, PARTICOLARMENTE AFFINATO E AERODINAMICO.

STUDIO GARRONI, GENOVA _ITALIA

Roberto Franzoni

La pietra comporta complicazioni in più rispetto ad altri materiali?

Ogni materiale ha la sua specificità. Il materiale lapideo in barca non è diverso se non addirittura migliore di altri, come il legno.
Dal progetto all'acquisto, alla lavorazione, alla costruzione, all'esercizio, alla manutenzione, ci sono materiali che hanno vantaggi in certi punti e svantaggi in altri. La pietra potrebbe apparire di più difficile applicazione, ma non lo è poiché il fornitore la consegna già lavorata e spesso ne cura l'applicazione. Anche il legno può essere pre-lavorato, ma si tende a farlo sul posto. La pietra comporta una progettazione più accurata, poiché è necessario consegnare al fornitore dei disegni perfetti. Con il legno non è così e tendenzialmente il fornitore si fa carico di "aggiustare" eventuali imprecisioni di progetto. I trucchi di montaggio ci sono sempre con qualunque materiale, come pure le tolleranze.
Ma se il cantiere dispone di un ufficio tecnico strutturato e di una elevata capacità di elaborazione del disegno, con un processo di costruzione avanzato, materiali tagliati a laser e linea di montaggio calibrata, si avrà un prodotto dimensionalmente molto preciso. In una costruzione artigianale è certamente più difficile raggiungere questi livelli di accuratezza.

La pietra ha altri vantaggi?

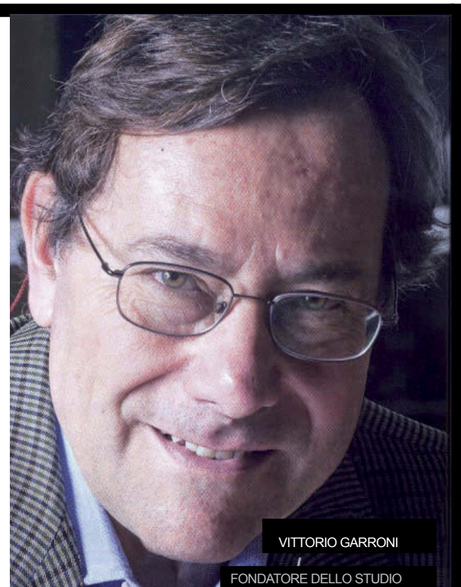
Nell'uso nautico-navale è un materiale ancora da scoprire che offre prospettive nuove. Nuove tecnologie consentono di realizzare applicazioni innovative, spesso sorprendenti. La pietra retroilluminata ne è un esempio. Naturalmente occorre scegliere la pietra giusta, assottigliarla alla bisogna, rinforzarla adeguatamente con opportuni materiali, ma i risultati sono

La pietra comporta complicazioni in più rispetto ad altri materiali?

Ogni materiale ha la sua specificità.
Il materiale lapideo in barca non è diverso se non addirittura migliore di altri materiali, come il legno. Dal progetto all'acquisto, alla lavorazione, alla costruzione, all'esercizio, alla manutenzione, ci sono materiali che hanno vantaggi in certi punti e svantaggi in altri. La pietra potrebbe apparire più difficile di applicazione, ma non l è poiché chi te la fornisce te la fornisce già lavorata e spesso ne cura l'applicazione. Anche il legno può essere pre-lavorato, ma si tende a lavorarlo sul posto. La pietra comporta una progettazione più accurata, poiché devi consegnare al fornitore dei disegni perfetti. Con il legno non è così e tendenzialmente il fornitore si fa carico di "aggiustare" eventuali imprecisioni di progetto. I trucchi di montaggio ci devono essere sempre con qualunque materiale, non fosse altro perché la barca si muove. Le tolleranze ci debbono essere qualunque sia il materiale. Ma se il cantiere dispone di un ufficio tecnico strutturato e di una elevata capacità di elaborazione del disegno, con un processo di costruzione avanzato, materiali tagliati a laser e linea di montaggio calibrata, avrai un prodotto dimensionalmente molto preciso. In una costruzione artigianale è certamente più difficile raggiungere questi livelli imprecisione.

La pietra ha altri vantaggi?

Nell'uso nautico-navale è un materiale ancora da scoprire che offre prospettive nuove. Nuove tecnologie consentono di realizzare applicazioni innovative, spesso sorprendenti. La pietra retro illuminata ne è un esempio. Naturalmente occorre scegliere la pietra giusta, assottigliarla alla bisogna, rinforzarla adeguatamente con opportuni materiali, ma i risultati sono davvero straordinari.



VITTORIO GARRONI
FONDATORE DELLO STUDIO

CAMILLO GARRONI
FIGLIO MAGGIORE DI VITTORIO,
PARTNER DELLO STUDIO

La pietra in più ha una vastissima gamma cromatica con irripetibili e sempre uniche sfumature e trame…

È il materiale che in natura offre la più ampia gamma di cromie possibili. I tessili hanno innumerevoli tonalità, ma madre natura è un'artista ancora più in gamba e lavorando in tutto il mondo con un'ampia gamma di rocce d'origine, formatesi in millenni diversi, a temperature e pressioni diverse, ha dato vita a quanto conosciamo. Questo aspetto ha una controindicazione: bisogna saper scegliere con accuratezza e sapienza – e un pizzico di fortuna – il blocco, che deve piacere al cliente, ma che non si sa mai con esattezza come si presenterà all'interno, dato che non ce n'è uno uguale all'altro e che da un punto all'altro il blocco può cambiare anche molto, rispetto a quanto presentato, in un campioncino, al cliente. Ci vuole più tempo, più dispendio di energie.

Anche nel legno con nuove tecnologie si realizzano straordinarie composizioni di trame e di colori, ma la pietra ha ulteriori vantaggi, che sono i trattamenti superficiali. La puoi trattare a specchio, con bellissimi ma sdrucciolevoli effetti, oppure a "piano sega" con risultati altrettanto suggestivi. La facoltà di architettura di Genova è tutta pavimentata in marmo Bianco di Carrara a piano sega e, nonostante l'elevatissima frequentazione e il calpestio, non riporta minimamente segni di uso. Lo lavi e torna subito pulito. Anzi mostra quella superficie vellutata che ne esalta il fascino. Oppure lo puoi sabbiare, dandogli ancora una diversa luce. Il legno va invece sempre trattato superficialmente per la sua porosità che lo rende sensibile ad agenti che lo possono macchiare o deteriorare, luce compresa.

Ma oggi ci sono legni artificiali di grande qualità e di difficile, se non impossibile, riconoscimento…

È vero. Però anche questi materiali hanno punti deboli. In un traghetto che realizzai per acque britanniche misi nel salone proprio un teak artificiale. Peccato che i numerosi hooligan che frequentavano la tratta usassero spegnere le sigarette sul pavimento: dopo un anno fu da sostituire integralmente.

Il mercato in generale apprezza molto il marmo sulla nave per la sua sontuosità. Nello yacht il cliente predilige il materiale alla stessa maniera, tanto da spingere progettista e cantiere a usarne senza risparmio?

Sicuramente sì. Con Jeanneau realizziamo barche di medio-piccola dimensione. Nelle riunioni di produzione e di prodotto è emersa clamorosamente la volontà di impiegare marmo anche in imbarcazioni da 15-18 metri. Perché qualifica, nobilita ed è comunque pratico. Anche la barca industriale, di stretta serie, si sta convertendo all'impiego del marmo per tutte le qualità e caratteristiche che abbiamo elencato prima. Il salto qualitativo, dalla vetroresina al marmo, enorme; anche dal punto di vista applicativo, come chiarivo precedentemente, non presenta né difficoltà né complicazioni. Vent'anni fa usavamo la vetroresina, ben trattata, anche sui traghetti; oggi una nuova cultura, nuove aspettative di comfort e di lusso impongono queste scelte.
In più noi italiani abbiamo una tale cultura storica del marmo, sia per cavatura e per lavorazione, sia per impiego millenario, che creiamo nei nostri clienti una naturale aspettativa.

La pietra in più ha una vastissima gamma cromatica con irripetibili e sempre uniche sfumature e trame…

È il materiale che in natura offre la più ampia gamma di cromie possibili. I tessili hanno gamme smisurate, ma madre natura è un'artista ancora più in gamba e lavorando in tutto il mondo con un'ampia gamma di rocce d'origine, formatesi in millenni diversi, a temperature e pressioni diverse, ha dato vita a quanto conosciamo, ripeto sempre diverso, mai ripetibile esattamente. Questo aspetto ha una controindicazione. Che bisogna saper scegliere con accuratezza e sapienza – e un pizzico di fortuna – il blocco, che deve piacere al cliente, ma che dentro non sai mai con esattezza come si presenterà, dato che non c'è n'è uno gale all'altro, e che da un punto all'altro del blocco può cambiare anche di molto, rispetto a quanto presentato, in un campioncino, a cliente. Ci vuole più tempo, più dispendio di energia.

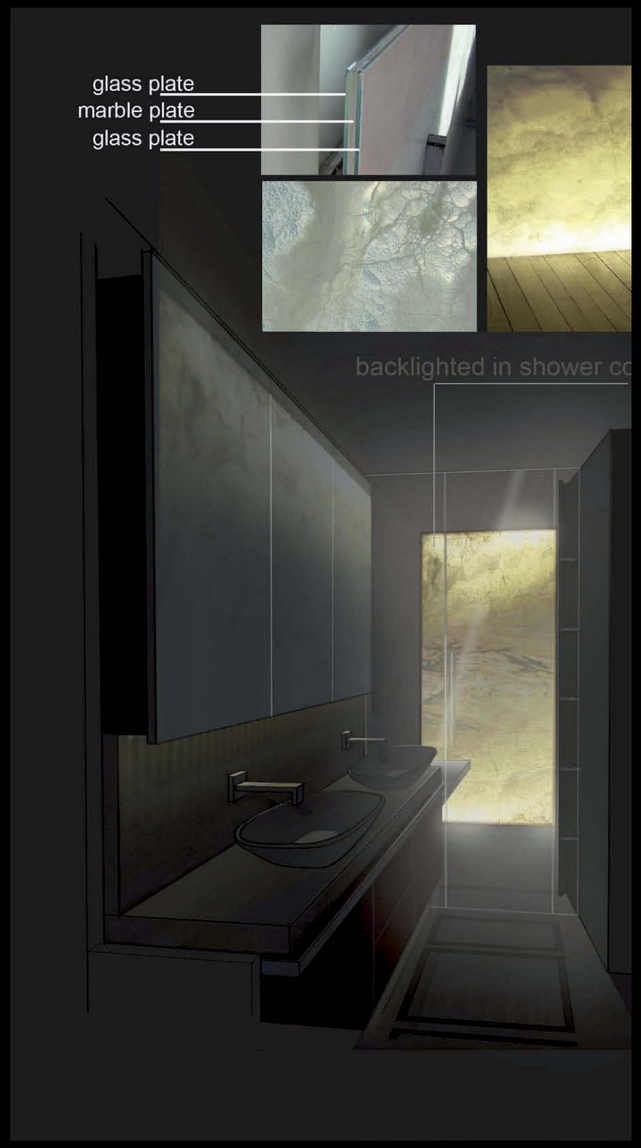
Anche nel legno con nuove tecnologie si realizzano straordinarie composizioni di trame e di colori, ma la pietra ha ulteriori vantaggi, che sono i trattamenti superficiali. La puoi trattare a specchio, bellissimi effetti, ma sdrucciolevoli, oppure a piano di sega con effetti altrettanto suggestivi. La Facoltà di Architettura di Genova è tutta pavimentata in marmo di Carrara bianco a piano di sega e nonostante l'elevatissima frequentazione e calpestio, non riporta minimamente segni di uso. Lo lavi e torna subito pulito. Anzi mostra quella superficie vellutata che ne esalta il fascino. Oppure lo puoi sabbiare, dandogli ancora una diversa luce. Il legno va invece sempre trattato superficialmente per la sua porosità che lo rende sensibile ad agenti che lo possono macchiare o deteriorare, compresa la luce.

Ma oggi ci sono legni artificiali di grande qualità e di difficile, se non impossibile, riconoscimento…

È vero. Però anche questi materiali hanno punti deboli. In un traghetto che realizzai per acque britanniche misi nel salone proprio un teak artificiale. Peccato che i numerosi hooligan che frequentavano la tratta usassero spegnere le sigarette sul pavimento. A capo di un anno fu da sostituire integralmente.

Il mercato in generale apprezza molto il marmo sulla nave per la sua sontuosità. Nello yacht il cliente apprezza il materiale alla stessa maniera, tanto da spingere progettista e cantiere ad usarne senza risparmio?

Sicuramente sì. Con Jeanneau realizziamo barche di medio piccola dimensione. Nelle riunioni di produzione e di prodotto è emersa clamorosamente la volontà di impiegare marmo anche in imbarcazioni da 15-18 metri. Perché qualifica, nobilita ed è pratico anche nella piccola dimensione. Anche la barca industriale, di stretta serie, si sta convertendo all'impiego del marmo per tutte le qualità e caratteristiche che abbiamo elencato prima. Il salto qualitativo, dalla vetroresina al marmo, è enorme. E anche dal punto di vista applicativo, come chiarivo precedentemente, non presenta né difficoltà né complicazioni. Vent'anni fa usavamo la vetroresina, ben trattata, anche sui traghetti. Oggi una nuova cultura, nuove aspettative di comfort e di lusso, impongono queste scelte. In più noi italiani abbiamo una tale cultura storica del marmo, sia per cavatura e per lavorazione, che per impiego millenario, che creiamo nei nostri clienti una naturale aspettativa.



Il costo è un problema in una costruzione industriale?

Io non sono l'ufficio acquisti.
Il costo non dovrebbe essere un mio problema perché devo fornire un prodotto di qualità e immagine, ma lo diventa, che costi poco, e del quale ignoro il prezzo, che non tratto io. Il prezzo di listino che comunica il fornitore non dice niente, perché soggetto a trattativa da parte dell'ufficio acquisti. Io posso solo fare comparazioni con altri materiali. Comunque ciò che conta di più è il parametro del costo, confrontato con quello degli altri materiali che compongono l'arredo.
Nella nave la pietra viene utilizzata nelle pavimentazioni e nelle decorazioni, soprattutto delle parti comuni.
Nello yacht l'uso è limitato alle sole pavimentazioni?
Siamo ancora molto ancorati, è il caso di dirlo, al preconcetto del peso. Recentemente ero in Turchia e notavo che molti alberghi sembrano mausolei, per la quantità di marmo impiegata. Ma navi come le Costa ne hanno ancora di più e tutto sembrano meno che mausolei. Dipende da come si usa.

Qual è la tendenza contemporanea del design che riscontra?

Nel design ci sono tendenze disparate e a volte contraddittorie. La tecnica di analisi più efficace è confrontarsi con i trend della moda e dell'automobile, settori molto ricchi, dove si investe, più che in qualunque altro ambito, sulla ricerca delle forme e degli stili che verranno. Dopo anni di minimalismo stiamo tornando a un'opulenza che appare in contraddizione con la situazione economica che stiamo vivendo. Ma le tendenze sono come le onde del mare e le vene del marmo: si incrociano in mille combinazioni, tutte contemporanee e conviventi.

Il costo è un problema in una costruzione industriale?

Io non sono l'ufficio acquisti.
Per me il costo è un problema, perché devo fornire un prodotto di qualità e immagine, ma che costi poco, e del quale ignoro il prezzo. Comunque sia, anche il prezzo di listino non dice niente. Posso solo fare comparazioni con altri materiali. È il valore parametrico del costo che conta.

La pietra nella nave si usa nelle pavimentazioni e nelle decorazioni, soprattutto delle parti comuni. Nello yacht l'uso è limitato alle sole pavimentazioni?

Siamo ancora molto ancorati, è il caso di dirlo, al preconcetto del peso. Recentemente ero in Turchia e notavo che molti alberghi sembrano mausolei, per la quantità di marmo impiegata. Ma navi come le Costa ne hanno ancora di più e tutto sembrano meno che mausolei. Dipende da come si usa.

Qual'è la tendenza contemporanea del design che riscontra?

Nel design ci sono tendenze disparate e a volte contraddittorie. La tecnica di analisi più efficace è confrontarsi con i trend della moda e dell'automobile, settori molto ricchi, dove si investe di più che in qualunque altro sulla ricerca delle forme e degli stili che verranno. Dopo anni di minimalismo stiamo tornando a un'opulenza che appare in contraddizione con la situazione economica che stiamo vivendo. Ma le tendenze sono come le onde del mare e le vene del marmo, si incrociano in mille combinazioni, tutte contemporanee e conviventi.

Teatro di una delle corse di cavalli più famose del mondo, all'ippodromo di Chantilly si ammirano veri purosangue in tutta la potenza e la maestosità del loro passo. Le stesse che si ritrovano in quello della nuova Range Rover. Il nuovo motore Diesel LR-TDV8 da 4,4 litri e il nuovo cambio automatico a otto velocità con comandi a manopola e cambio marce al volante danno sempre il massimo piacere di guida, che sia in un fluido percorso autostradale come nella più estrema delle situazioni, dove vengono fuori una potenza e coppia ancora maggiori. E tutto questo,

migliorando consumi ed efficienza.
Ma non basta vantare la forza di 313 CV. Range Rover è l'unica in grado di offrirti anche quella maestria artigianale, quella raffinatezza e quell'innovazione che è lecito pretendere da una vera purosangue.
Se cerchi una partenza scattante su strada e la certezza di superare qualsiasi ostacolo nel fuoristrada, hai trovato il veicolo perfetto.

THE GRAND STABLES, CHANTILLY.
NUOVA RANGE ROVER V8 DA 4,4 LITRI. POTENZA PUROSANGUE.

NUOVA RANGE ROVER 2011

RANGE ROVER

Scopri le soluzioni d'acquisto personalizzate di **LAND ROVER** | **FINANCE** (Freedom, Leasing e Rent).
Consumi da 9,4 a 14,9 litri/100 Km (ciclo combinato). Emissioni CO_2 da 253 a 348 g/Km.

Lunimotors
Via Pecorina, 95
19038 Sarzana (SP)
Tel. 0187 622555