

🚩 Appunti di un architetto navale - 1

# MOTORSAILER: STORIA ED EVOLUZIONE

di Massimo Franchini

Abbiamo chiesto all'architetto Massimo Franchini, sicuramente il progettista che più in Italia – e tra i pochi in Europa – ha studiato la barca motorsailer nella sua vita professionale, di scrivere alcuni articoli illustrativi sull'argomento. Figlio d'arte in questo specifico settore, è partito dall'esperienza di famiglia nelle costruzioni per la vela, gloriosa tradizione romagnola, per aggiungere quel quid artistico necessario per fornire a veri marinai la barca moderna dei loro sogni: non trasformandola, seguendo la moda, in un motoryacht, ma adeguandola a un matrimonio col motore che non la snaturasse e la rendesse ancora più sicura, pur rimanendo marinara, e quindi economica, ecologica e bella.

7x7  
10/05/12

“Le parole sono pietre” scriveva Carlo Levi. Invece la crescita esponenziale della comunicazione interpersonale, favorita da avanzatissimi strumenti multimediali, ci spinge a utilizzare parole e definizioni senza riflettere minimamente sul reale significato originario delle stesse, classificandole inconsciamente in grandi categorie quali: corrette, scorrette, attuali, antiquate, buone, cattive ecc. La premessa per dire che, ancor oggi, il termine “motorsailer”, da sempre associato al concetto di “compromesso”, si porta dietro un pregiudizio che ingiustamente rischia di affondare tutta una tipologia di imbarcazioni che invece ha, come tenterò di dimostrare qui di seguito, tutte le caratteristiche per

da snaturare il concetto stesso della navigazione da diporto, della crociera. Per questo, ancora oggi chi naviga con un motorsailer è un po' compatito e lui stesso si sente un diportista “sfigatello”, mentre sempre il marketing nautico propone invece da qualche tempo come aggettivo più qualificante e vincente il termine “ibrido”, da tutti connotato positivamente. Se proviamo ad analizzare l'etimologia della parola, scopriamo però che in natura l'ibrido viene definito come «incrocio fra soggetti o elementi di specie, generi o famiglie diverse all'interno di una stessa razza». In ambito colloquiale, il significato più accettato è «costituito da elementi di natura diversa specialmente se non risolti in una superiore unità». Quest'ultima

## Il motorsailer secondo Franchini

E allora tentiamo questa benedetta sintesi superiore, proviamo a trasformare il motorsailer in un Pegaso alato. E proprio “Sintesi” avevo chiamato uno dei miei primi progetti. Per l'esattezza il secondo, a testimonianza del fatto che già allora ricercavo il giusto equilibrio fra gli estremi. Il primo, senza particolari sforzi di fantasia, l'avevo chiamato “Modulo” cioè “elemento base” o, come si dice fra designer, “concept-boat” – barca paradigma, in architettese – intendendo una barca che rappresentasse senza compromessi e mediazioni, lì e allora, parliamo del 1977, un'idea precisa della navigazione da diporto. In Italia, in quel periodo, la nautica stava attraversando la prima crisi di “crescita” dopo



costituire l'unico concreto futuro della nautica. Esso, infatti, è capace di soddisfare le esigenze di una gamma molto vasta di utenti esigenti ed evoluti che, lungi dall'accontentarsi, vogliono ottenere il massimo di “valore d'uso” dalla loro imbarcazione. Tradotto in italiano, motorsailer equivale a motoveliero, parola dal significato chiarissimo: semplicemente imbarcazione dotata sia di vela sia di motore, logica e naturale per andare in mare con il massimo di comodità e sicurezza e anche nella maniera più economica ed ecologica. Qual è l'ostacolo? C'è stato purtroppo un tale martellare del marketing sulla necessità di velocità in barca

definizione, al di là della percezione positiva di cui sopra, ci fa intravedere invece una qualche deformità (se non mostruosità) insita nel termine “ibrido” se “non risolto in una superiore unità”. Tutto questo ci riporta al ragionamento iniziale e, in qualche modo spiega parzialmente anche la pessima fama del motorsailer. Proprio quella mancanza di una “sintesi superiore” genera il “motorsailer”, un oggetto irrisolto che si definisce per quello “che non è” anziché per quello “che è”. Non è un veliero puro, non è un motoryacht e quasi non è una barca, con quella tuga che rimanda alla cassetta, tanto rassicurante quanto poco “marina”.

i pionieristici anni del “boom” economico, durante i quali era sì cresciuta ma restando pur sempre un fenomeno di nicchia. Anche se si parlava già di “nautica popolare” ed erano nate (e stavano già morendo) realtà interessantissime come l'Alpa, la Comar e altri lodevoli tentativi di industrializzazione della produzione. Allora nessuno sospettava (e tantomeno sperava) che la nautica potesse fare la galoppata cui abbiamo assistito alla fine del secolo scorso e forse proprio perché era povera e giovane (hungry & foilysh) come me (che povero sono rimasto... e forse anche un po' matto visto che sono ancora qui a parlarne) aveva una gran voglia di spe-



Accanto, il Khamsin, il primo motorsailer realizzato da Franchini e commercializzato da Ferretti, in occasione del lancio avvenuto al Salone Nautico di Genova del 1968. Nella pagina accanto, in alto, disegni e immagine del Ferretti Altura 33. Nella foto in basso il Franchini Modulo 37 L.



rimentare e di rimettere in discussione tipologie, modelli, forme e funzioni.

Con questo spirito progettai il "Modulo 37" in risposta (polemica) all'Altura 33 e poi al 42: due barche che conoscevo molto bene perché i primi esemplari li aveva costruiti mio padre per Ferretti e che considero assolutamente rivoluzionarie anche se volutamente sacrificate sull'altare del marketing. Il 33, infatti, con scafo tondo come la poppa, prua piena, barca larghissima e naturalmente comodissima, era una perfetta house boat, con albero e vela stabilizzatrice, appoggiata su uno scafo non molto distante dal peschereccio. L'Altura 42, invece, era un vero e proprio capolavoro di design a opera di quel genio (incompreso e sfruttato come tutti i geni) di Alberto Mercati, che aveva studiato uno schema distributivo degli interni secondo me ancora insuperato. Peccato che, ancora una volta, tutto questo ben di Dio fosse stato collocato all'interno di uno scafo "contenitore" che assomigliava e si comportava più come una portacontainer che come un veliero... e naturalmente anche qui c'erano gli alberi e le vele "stabilizzatrici" (due, perché c'era più roba da stabilizzare).

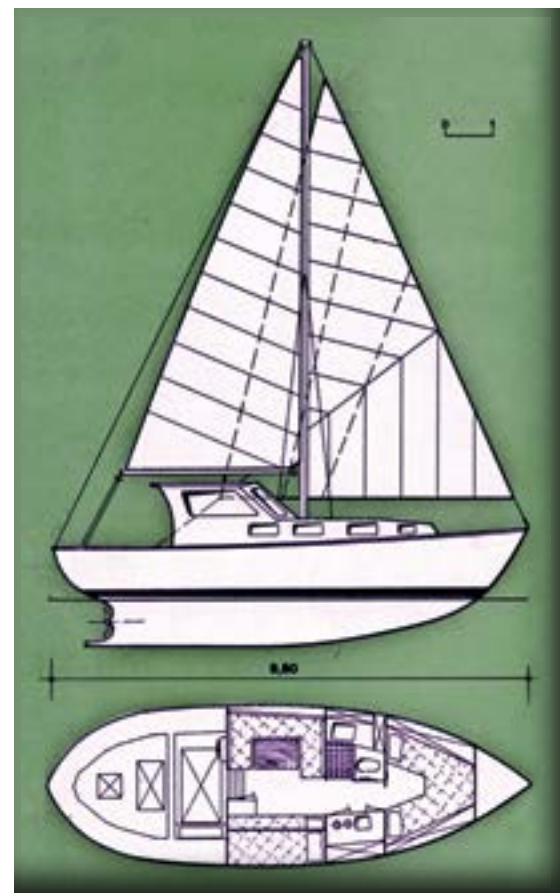
Io, neolaureato in architettura con una tesi sull'industrializzazione edilizia(!), deluso dalla prima operazione di "way-out" insieme ai Ferretti, pensai bene che la cosa eccezio-

nale fosse proporre un barca assolutamente normale. Mi sforzai pertanto di ottenere il massimo di volumetria abitabile su una barca di 11 metri, misura che consideravo (e considero tutt'ora) come la minima necessaria e sufficiente a un uomo civilizzato per "navigare in altura e abitare in porto", in uno scafo che in mano a marinai della domenica fosse in grado di governare sia a motore sia a vela in condizioni difficili, ma fosse anche "sorprendentemente" veloce con poco vento e, soprattutto, che avesse un comportamento logico, nel senso di equilibrato e prevedibile. Lo so che quel che affermo sembra il testo di un depliant, ma queste strane idee avevano dato vita a una barca assolutamente "giusta", né bella né brutta, certamente non trendy, non appariscente, men che meno glamour, ma se provate a chiedere ai circa 120 armatori (in dieci anni abbiamo prodotto quaranta esemplari che sono passati di mano almeno tre volte) vi sfido a trovarne uno che non vi confermi quanto da me pomposamente dichiarato. Un'altra conferma di qualità? Strano fenomeno di questo stranissimo mercato che io, che nulla so di marketing e di finanza, sarei tentato di interpretare come "misura del valore d'uso" o "indice di soddisfazione dell'investimento", tutti i motorsailer Franchini sono ancora in attività.

Su quei primi miei progetti erano concen-

trati alcuni dei principi basilari ai quali ho continuato ad attenermi fino a oggi:

- l'opera viva e l'opera morta hanno funzioni diverse e spesso contrastanti ma devono interagire e integrarsi;
- senza un controllo rigoroso dei pesi e della loro distribuzione non serve a nulla avere la migliore carena del mondo (o pubblicizzare le foto delle prove in vasca);
- "stare" bene in barca è importante, ma "muoversi a bordo" con facilità e sicurezza lo è ancora di più;
- ognuno deve avere uno spazio "privato" a bordo, che non necessariamente deve essere "chiuso";
- la consapevolezza di essere su una barca in mezzo al mare è un fattore di sicurezza fondamentale e tutto te lo deve ricordare;
- gli spazi come gli oggetti a bordo devono parlare chiaro all'equipaggio e comunicare immediatamente e intuitivamente la loro funzione: nessuno dovrebbe chiedere ogni dieci minuti: cos'è questo? Posso sedermi qua? Qui do fastidio?
- una barca è sempre "piccola" e richiede un'organizzazione paranoica degli spazi minimi senza impedire la totale ispezionabilità di ogni elemento della struttura e dell'impiantistica;
- la barca si deve poter smontare senza segare nulla ma deve restare assieme anche dopo



tre notti di bolina a quaranta nodi sullo stesso bordo (e non è solo sovradimensionando le sartie che si ottiene questo risultato);

- l'impiantistica deve essere concepita e realizzata da super specialisti e gestita e riparata da perfetti incompetenti; ecc...

Ma a questo punto è venuto il momento



di parlare di sua maestà il design. Anche qui una piccola premessa filologica: design = disegno. Dal punto di vista della genericità di significato una qualche stretta parentela con motorsailer ce la vedo. Diciamo che sono cugini. Anche in questo caso significa tutto e quindi... molto poco. D'ac-

cordo che i significati più accreditati vanno da progettazione (cioè "qualsiasi attività volta a definire preventivamente forme e contenuti di oggetti, processi, attività umane in genere"), a disegno industriale (ma in questo caso sarebbe corretto usare industrial design) a, infine (secondo un'accezione colloquiale molto diffusa che tende a includere nel vocabolo un giudizio qualitativo, di valore), buon (o bel) disegno. A prescindere da tutto questo, è evidente che il design di un'imbarcazione non può essere considerato la mera definizione delle linee esterne della stessa (quello semmai si chiama styling) ma deve prendere in considerazione tutti gli aspetti dell'oggetto/prodotto barca e ottimizzarli, armonizzandoli. Se così è, si capisce facilmente quanto complessa

e interdisciplinare debba essere l'attività del designer nautico (che io preferisco chiamare "architetto navale") e quanto sia delicata la sua funzione. Se lo paragoniamo a qualche specialista in malattie rare (la nautica lo è senz'altro anche se, negli ultimi vent'anni aveva preso la forma di una piccola epidemia), vediamo che il suo primo compito dovrà essere quello di effettuare una corretta diagnosi, per poi somministrare al cliente, che quasi mai descrive in maniera corretta i suoi sintomi, la giusta cura.

Fuor di metafora, in più di trent'anni d'attività, non ho mai sentito un cliente dichiarare che la barca la usa solo due o tre settimane all'anno, a poche miglia dalla costa, affidandosi completamente al suo comandante, come in realtà succede nel 70% dei casi. Se così fosse, il consiglio ovvio e onesto da dargli sarebbe quello di affittarla, tendenza che la crisi in atto dovrebbe favorire (ma non è questa la sede per discutere di questo importantissimo tema). Diciamo che, fino a poco tempo fa, tutti i diportisti pensavano di comprarsi la barca sulla quale avrebbero trascorso il resto della loro vita, con la quale magari affrontare Nettuno in persona.

Di conseguenza, anche il disegno e "lo stile" della barca, per essere appetibile, doveva rispecchiare e comunicare questa intenzione di avventura, con forme aggressive o esasperata-



mente sportive o da “SUV” dei mari ecc...  
 E qui arriviamo al vecchio, annoso tema della barca come status symbol o come “fine”, cioè rappresentazione di sé, del proprio status sociale ed economico oppure semplicemente dei propri sogni. Barche che, al di là dell'aspetto inutilmente “cattivo” o “maestoso” comunque “distintivo”, hanno rappresentato uno spreco enorme di energie tecniche, progettuali ed economiche, ma anche di spazi in mare e in banchina. Barche nate per viaggiare e spostarsi che ora languono e invecchiano malinconicamente in qualche porto del Mediterraneo. Da (ex) costruttore dovrei gioire del fatto che ci siano armatori disposti, più o meno consapevolmente, a spendere ingenti somme di denaro per produrre cattedrali nelle quali non si celebrerà mai neanche una messa. Da convinto ambientalista costituzionalmente contrario a qualunque spreco, mi urta invece profondamente questa evidente sproporzione fra risorse impiegate e risultati ottenuti. Da qui è facile e naturale arrivare a parlare della sbandieratissima svolta green, che anche nella nautica appare come la panacea di tutti i mali, unica, vera rivoluzione epocale. Anche su questo vorrei chiedere una pausa di riflessione e un'analisi oggettiva del rapporto costi/benefici delle innumerevoli iniziative che, a macchia di leopardo ma in maniera sempre più diffusa, tutti i costruttori stanno mettendo in campo per potersi fregiare del titolo di “barca-verde” (per me una contraddizione in termini).  
 Per quello che si è visto e mi è dato sapere, anche in questo caso a me sembra che, grazie al marketing, la scatola sia divenuta più importante del contenuto. Anche se le aziende nautiche fossero in grado di effettuare ricerca applicata in maniera sistematica ed economicamente sostenibile – che non sia la semplice trasposizione di tecnologie e ritrovati messi a punto in altri settori, cosa peraltro perfettamente legittima e anzi, auspicabile – mi chiedo che senso abbia installare sistemi di propulsione elettrici su imbarcazioni che, nella migliore delle ipotesi, riusciranno a fare appena 30 miglia prima di dover ricaricare pacchi di batterie enormi, costosissime, pesantissime e quindi limitanti a loro volta l'autonomia dello scafo ma soprattutto, dal punto di vista ambientale... molto più inquinanti di qualunque potentissimo diesel moderno. Al momento, se c'è un mezzo realmente ecologico questo è senza ombra di dubbio la barca a vela e se volessimo realmente fare una rivoluzione ambientale dovremmo concentrarci soltanto su di essa. Certamente un giorno si produrranno



motori elettrici (a idrogeno? a legna?) in grado di spingere qualunque off-shore in silenzio e senza emissioni inquinanti, attualmente, se non vogliamo vendere fumo, possiamo solo aspettare e concentrarci a far bene quello che abbiamo sempre fatto. Perché allora, nonostante i pesantissimi



problemi di sopravvivenza ci si perde dietro queste chimere? Ancora una volta il colpevole è lui, il marketing, una sorta di convitato di pietra, per rimanere in tema con l'incipit, che tende a invertire i termini del problema, proponendo le domande in funzione delle risposte che l'industria si è



Qui accanto, il Franchini 53S, una delle imbarcazioni disegnate da Franchini meno caratterizzate come motorsailer, in virtù di una tuga appena accennata. Nella pagina accanto, sopra, il 47 Sintesi, sotto, il Franchini 45 L.

già data in termini di prodotti ideati esclusivamente in rapporto alla massimizzazione di margini e allo sfruttamento di vantaggi differenziali che nulla hanno a che vedere con i reali “bisogni” dell'utente. Ecco allora l'enfatizzazione di caratteristiche e di necessità totalmente “virtuali” che hanno a che vedere con bisogni effimeri o irrealizzabili e che, fino a ieri, avevano il compito fondamentale di indurre la necessità di cambiare barca esattamente come si cambiano le scarpe, l'auto o il cellulare. Non perché quella vecchia non funzioni più, ma perché non mi rappresenta adeguatamente. Inutile aggiungere che quello che deve rappresentare, il più delle volte, non è il mio reale stato sociale ed economico ma quello che vorrei essere: uno status e uno stile di vita che non corrispondono mai, o molto raramente alla realtà. Per intenderci si pensi alla grandeur di certi saloni, al numero di piscine o “Jacuzzi” presenti a bordo di barche che, per quanto grandi, rimangono “sproporzionatamente” sottodimensionate rispetto alla quantità di accessori e gadget imbarcati. Chiariamo: non c'è nessun dubbio che, in ogni epoca, l'uomo abbia profuso il meglio delle proprie energie fisiche e intellettuali per produrre opere ciclopiche o semplicemente magnifiche per soddisfare unicamente esigenze “spirituali”, senza rapporto con

la loro utilità pratica, e che questo slancio creativo abbia dato all'umanità tesori inestimabili, dalle Piramidi, al Pantheon, al Bucintoro. Credo però che per l'argomento che stiamo trattando dovremmo volare un po' più bassi e limitarci a immaginare “buone e belle barche”. Non si creda però che questo complesso del faraone abbia riguardato solo l'industria con le sue (legittime) esigenze di guadagno. Sono stati prima di tutto gli utenti (e qui l'Italia fa sicuramente scuola) che, scambiando il mezzo con il fine, a causa della loro scarsissima competenza nautica, hanno raccontato bugie a se stessi e sentito la necessità di “proteggersi” dietro la tecnologia sostituendo la qualità con la quantità. In questa gara a “chi ce l'ha più grande” la tendenza a sostituire il software (intelligenza) con l'hardware (potenza) pareva inarrestabile. I tempi, fortunatamente cambiano... anzi, sono già cambiati. In Occidente quello che fino a ieri era motivo di orgoglio da mostrare al mondo per sottolineare il proprio arrembante (e rombante) successo alla faccia degli invidiosi, dei prudenti e delle timide e sparute “formichine”, è diventato un pesantissimo fardello di cui liberarsi al più presto (cosa ovviamente impossibile vista l'impennata dell'offerta e l'evaporazione della domanda) e del quale vergognarsi. Il lusso, l'eccesso e lo sfarzo, da

slogan potentissimi e abusati da tutti i commerciali e i pubblicitari del mondo, hanno improvvisamente cambiato di segno e significato, connotando i loro cultori quali “cicaloni”, parassiti della società e dilapidatori di risorse umane, ambientali ed economiche. Ancora una volta parole “buone”, avulse dalla realtà, decontestualizzate e trasformate in slogan, appena muta lo scenario diventano “cattive” e i prodotti ai quali sono state appiccate vengono repentinamente esclusi dal mercato. Anche per questo ribadisco l'inutilità di dare definizioni, limitandosi a provare di immaginare una tipologia di imbarcazioni adatte alla crociera d'altura capaci di rendere ancora più confortevole e sicura la navigazione a “normali” diportisti e ai loro equipaggi, familiari o professionali che siano, con un livello di complessità e conseguentemente di costo, proporzionato all'utilizzo previsto. Senza dimenticare la funzione “emozionale” di un oggetto che, fra le sue funzioni principali, ha la “piacevolezza” e il “ben-essere” del suo armatore. E ora, dopo questa lunghissima, forse noiosa ma secondo me indispensabile premessa, nella quale ho parlato quasi esclusivamente del passato, nei prossimi numeri proverò a rappresentarvi praticamente come dovrebbe essere, secondo me, questa nuova generazione di... Barche.