

## Ecco come saranno le navi passeggeri nella Fase 3

Dallo Studio Pastrovich di Monaco i possibili scenari di un architetto 'visionario e problem solver' sulla crociera del futuro e sulla barca 'protetta'



**di Angelo Scorza**

Sono tanti gli interrogativi che si pone chi lavora nel settore delle navi passeggeri, e segnatamente in ambito crociere, certamente il segmento maggiormente 'impattato', fino ad esserne travolto e (in questo momento) virtualmente azzerato, dal 'funesto ciclone' coronavirus.

E mentre le compagnie - e tutta la filiera che ruota intorno a questo, finora assai ricco e remunerativo business, dai porti ai cantieri passando per i diversi tipi di fornitori - si interrogano sulle possibili date di ripartenza delle prime crociere, di rimando in rimando, già qualcuno pensa a ipotizzare come 'evolveranno' (o, forse, purtroppo, involveranno) gli asset fondamentali per l'esercizio di questo business, ovvero le navi stesse, adempiendo a quelli che già in parte sono stati codificati quali i nuovi parametri operativi.

Al di là della mera partecipazione ridotta nel numero dei passeggeri a bordo, con limitazione ai soli nuclei familiari della piena occupazione delle cabine, non diversamente da ristoranti, bar, negozi, teatri, cinema, stadi, mezzi di trasporto terrestre ecc., anche le imbarcazioni aperte al pubblico in primis, ma pure quelle private ad uso diportistico, dovranno obbligatoriamente ridisegnare criteri di utilizzo degli spazi disponibili, se

non addirittura dei principi di costruzione delle future newbuilding, per la Fase 3, o addirittura per sempre nel futuro.

Come evolverà, dunque, il mercato delle crociere al tempo del Covid-19? È il quesito che, fra gli altri, si è posto – trovando già alcune soluzioni - Stefano Pastrovich, dell'omonimo studio di Monaco.

L'architetto navale e designer genovese, ma di stanza monegasca da tempo, non solo ha pensato di potere fornire una risposta, ma pure una triplice prospettiva: di breve, medio e lungo termine.

La crisi provocata dal coronavirus segnerà un vero spartiacque per l'industria delle crociere e dei megayacht; andranno ripensate non solo le imbarcazioni, ma anche il concetto stesso di crociera, e il cambiamento avverrà necessariamente per fasi, imponendo vedute e soluzioni a breve, medio e lungo periodo.

“Questa sfida coinvolgerà, come è evidente, anche noi architetti e i designer navali ai quali sono chieste soluzioni per risolvere il problema del distanziamento sociale a bordo in vista di un'auspicabile prossima ripartenza del settore e soprattutto visioni del futuro, perché nulla sarà più come prima” afferma Pastrovich, da 25 anni punto di riferimento nel mondo dell'architettura navale per i suoi progetti e le sue idee radicali, inquadrando il problema delle misure precauzionali da adottare sotto due punti di vista.

“Dal punto di vista comunicativo, non sarà il vaccino a salvare una compagnia da crociera, ma il connubio fra le misure di contenimento e la loro comunicazione; sotto il profilo progettuale, invece, la compagnia che mostrerà la volontà di investire sull'evoluzione della flotta a questo scopo, sarà percepita più sicura anche nell'immediato”.

Ma che cosa potrà ragionevolmente succedere nel breve periodo?

“Le compagnie dovranno adottare un progetto coordinato di modifiche leggere alle navi esistenti che comprendano la compartimentazione leggera di zone protette, trasformazioni dei buffet in ristoranti, salette chiuse delimitate da pareti tipo giapponese, però in tessuto, più facili da costruire e installare, mascherine in dotazione agli ospiti, oltre a tutte le forniture per la sanificazione e il cleaning continuo. Tutto ciò in concomitanza con la diminuzione dei contagi prevista per i prossimi mesi estivi servirà a rassicurare i clienti”. I tessuti hanno sempre avuto un ruolo rilevante nei progetti di Pastrovich, che ha spesso usato i tendaggi per definire gli spazi nelle imbarcazioni, col vantaggio di gestire la luce, creare un ambiente raccolto senza aumentare i pesi dello yacht, e che con l'ausilio di tramati altamente tecnologici ha realizzato mega tensostrutture per donare una nuova forma all'hangar di yacht.

“Oggi il tessuto può essere un forte alleato per aumentare la protezione a bordo delle navi, nello stesso modo in cui il tessuto delle mascherine limita il contagio. Nelle crociere penso all'impiego dei tendaggi per dividere gli spazi, creare percorsi e proteggerli. I plus sono la facilità di installazione, la leggerezza e quindi il basso impatto sul peso, senza contare che sono riciclabili e facilmente smontabili per essere lavati e riutilizzati. Quando finalmente non ce ne sarà più bisogno, il tessuto potrà essere riutilizzato per altri scopi. Infine, in rapporto a legno e plexiglass sono più economici”.

Nel medio periodo le misure precauzionali di contenimento riguarderanno le navi in costruzione.

“Anche qui ci muoviamo ancora sul versante dell'abbattimento delle probabilità di contagio. Le modifiche impatteranno sui costi e sui tempi di consegna, ma avranno un effetto esplosivo nella prenotazione

anticipata di quelle che saranno percepite come navi 'costruite già modificate' e per questo ritenute più sicure".



Resta da esplorare il lungo periodo, senza necessariamente dover consultare la sfera di cristallo.

“Per le nuove progettazioni di navi, io credo nella comunicazione di una task force di progettisti dedicati alla risoluzione di eventuali problemi sanitari che dovessero presentarsi nei prossimi anni. Non parlo solo di progettazione degli spazi ma anche di nuovi modi di vivere la crociera”.

Nella sua esperienza lunga un quarto di secolo, l'architetto ligure è sempre stato al tempo stesso 'visionary & problem solver', capace di reagire alle sollecitazioni del tempo in cui viviamo per prospettare nuovi scenari. “Per quanto possiamo sperare in una cura e in un vaccino, il Covid 19 ha rappresentato l'inizio di un tempo segnato dalla paura del contagio e dalla memoria del lockdown. Bisogna andare oltre, con una visione globale del futuro. La mia prende forma in un'idea progettuale intitolata 'Barca Protetta' che concepisce la nave del futuro come un'isola, un luogo assoluto e sicuro. È un'associazione mentale immediata quella tra isola e protezione. Da qui l'idea di progettare una nave dove l'esperienza si faccia a bordo, ma in un ambiente naturale. Parlo dunque di fare un'esperienza dentro una nave protetta che naviga in posti del mondo di grande fascino, ma che tuttavia non ha bisogno di far scendere le persone a terra così follemente e vorticosamente, per fare affannose escursioni ed 'annusare' appena territori incogniti, così come si fa oggi”.

Ma in concreto, come saranno progettate le navi del futuro? e chi saranno i nuovi tipi di crocieristi?

“Saranno unità concepite per viaggiatori consapevoli alla ricerca dell'isola tropicale o di una nuova città galleggiante; estimatori del lusso e del comfort mediterraneo o delle atmosfere alpine; ospiti a bordo che desiderano coniugare la scienza con l'emozione di immergersi in un sommergibile negli abissi oceanici.

Insomma turisti 'non per caso', bensì che vogliono sentirsi sicuri a bordo perché non si sentono affatto sicuri a terra".

Lo scopo dunque è quello di ricreare in mare aperto un ambiente sentito potenzialmente meno ostile che a terra.

"Non si tratta solo di una nave di nuova concezione, ma di un totale ribaltamento dell'idea stessa di crociera. La nave non è più un mezzo di trasporto per raggiungere luoghi, scendere a terra e godere della bellezza del paesaggio, ma per portare il meglio del mondo esterno all'interno di un mondo sicuro, protetto, confortevole. È essa stessa ancor più che già nel passato prossimo la destinazione, ovvero una sorta di 'paradiso naturale', di 'esperienza assoluta'. La 'Barca Protetta' non è più un oggetto, ma è essa stessa un luogo progettato per funzionare ed essere vissuto dal suo interno. Da qui si può guardare il panorama che circonda la nave; lo sbarco a terra non è più una necessità per i nuovi crocieristi perché l'esperienza avviene dentro la barca, mentre si naviga o quando si raggiungono i luoghi più affascinanti del mondo".

D'altronde proprio i questi giorni le principali compagnie di navigazione, per il restart delle crociere su grandi navi, stanno ipotizzando itinerari che non prevedano lo scalo nei porti commerciali, ma verso le isole private dei principali players; insomma, non parliamo di 'fantacrociere' perché il futuro è già cominciato.

"Dovremo fatalmente cambiare le nostre abitudini" è una delle frasi più ricorrenti di questo momento epocale, ed anche nel cruise e nello yachting tutti ne sono convinti.

"Il punto di contatto di questo pensiero con il mio mestiere di architetto è risolvere i problemi legati alle evoluzioni sociali trasformandole in progetti. I mercati del cruise e dello yachting sono destinatari di questo pensiero che si alimenta di idee credibili provenienti da professionisti le quali vivono solo in funzione di una visione globale. Quest'ultima per me è l'opportunità di progettare nuove abitudini di vita sulle barche, è la possibilità di aprirsi all'evoluzione della specie umana e quindi un'opportunità molto positiva che nasce in una situazione molto negativa.

La visione globale è concepire lo stile di vita oltre la nave, oltre l'esperienza della crociera del futuro. Domani non sarò io a raggiungere la nave, ma sarà la compagnia a prelevarmi da casa e a riportarmi in totale comfort e sicurezza.

Naturalmente sto estremizzando la visione di uno scenario futuro che, perché si avveri, richiederà passaggi graduali. Ma è già successo con la musica: dal disco in vinile al CD fino all'Ipod ed allo smartphone, dal quale posso accedere all'intera produzione discografica del mondo e della storia; tutto si evolve anche 'drammaticamente', prima o poi, e occorre adeguarsi, si tratta di un cambiamento al quale ci abitueremo. È qualcosa di simile a ciò che, a livello mondiale, è successo quando architetti visionari hanno cominciato a progettare 'non luoghi' come centri commerciali e parcheggi. All'inizio sembrava assurdo e forse aberrante prendere un'auto per andare a fare la spesa in un 'non luogo' fuori città; ma è successo e fino a qualche mese fa costituiva la meravigliosa normalità che un virus ci ha portato via" spiega un po' malinconicamente Pastrovich, il quale nella sua carriera si è sempre disimpegnato con il medesimo 'sacro furore' intorno alle sue due conclamate passioni; cielo e terra.

"Sono cresciuto seguendo parallelamente i miei due grandi amori da quando avevo 10 anni: progettazione di barche e di aerei, vela e volo. La mia vita sono in effetti due vite in una, entrambe intense e sempre intrecciate.

Inventare, progettare, costruire e testare è stato il mio mantra, insieme all'ebbrezza dell'attività 'fisica'.

A 18 anni sono diventato pilota negli Stati Uniti e a 24 anni architetto in Italia.

Il mio primo impiego nel 1997 è stato con uno dei designer più noti al mondo, Martin Francis, presso il suo studio a Sophia Antipolis, vicino a Nizza.

E il mio secondo per l'azienda più innovativa ed elegante del mercato della nautica, Wally Yacht per il quale ho progettato l'intera gamma delle barche a motore, supportando la rapida crescita del cantiere da 5 a 50 addetti.



La mia carriera 'aerea' è passata dagli alianti a Fayence, Francia, su cui ho volato insieme ai migliori piloti transalpini di alianti da montagna sulle Alpi.

A 30 anni mi sono reso conto che, per essere libero di inventare e rendere possibili tutte le idee che avevo in mente, avrei dovuto creare la mia ditta. E oggi, dopo 15 anni di intensa attività, il mio ufficio di progettazione era già diventato un marchio consolidato riconosciuto per la progettazione degli yacht più innovativi” prosegue l'ambizioso designer genovese, che da quasi un decennio collabora anche con il colosso finlandese Wartsila per portare un approccio educato all'industria dei superyacht. “Nel 2011 abbiamo sviluppato il concept design del superyacht di spedizione 99m X-Vintage equipaggiato con il doppio carburante Wartsila LNG; nel 2017 il concept design della piccola nave da crociera da 100m equipaggiata con il Wartsila Hybrid.

Il nostro dipartimento R&D e la multinazionale finnica, che credono nella stessa filosofia, hanno perseguito insieme un percorso di sviluppo di nuove forme di energia, contribuendo con le due diverse prospettive: l'architettura dello yacht e l'architettura dell'energia” conclude Pastrovich.