

IL PROGETTO DELLA NAVE DA CROCIERA

La Costa Victoria, progettata in collaborazione con Pier Luigi Cerri e Robert Tillberg, rappresenta la più recente e importante realizzazione dell'armatore genovese e al tempo stesso un significativo esempio dell'evoluzione delle navi da crociera moderne

Per parlare del progetto della moderne navi da crociera bisogna innanzitutto sottolineare come non abbiano niente in comune con i grandi transatlantici del passato. Dal punto di vista costruttivo, ad esempio, la navi da crociera non sono più degli scafi sopra i quali veniva data forma e contenuto al transatlantico, ma si presentano come gigantesche monoscocche che assomigliano maggiormente, e probabilmente vi derivano, dal concetto strutturale delle navi da carico.

Il galleggiamento poi è molto diverso, perché hanno stazze enormi e il controllo della stabilità e del movimento, o di situazioni particolari come l'effetto vela (dovuto alla considerevole altezza che a volte raggiunge i 35 - 40 metri sul livello del mare) sono gestiti interamente da sistemi computerizzati, che hanno l'intero controllo della nave. È questa è senza dubbio un'altra novità di rilievo.

I transatlantici erano scafi che dovevano unire due località nel più breve tempo possibile, mentre la nave da crociera ha tutt'altro destino, che è quello di navigare tranquillamente, e possibilmente di notte, tra un'isola e l'altra, o muoversi in specchi di mare senza una meta vincolante.

Il progetto di una imbarcazione di questo tipo, quindi, non si lega tanto alla tradizione navale ma piuttosto alla quella della progettazione alberghiera. La nave ha un aspetto esterno che deve essere connotato come una sorta di corporate image, così da identificare immediatamente l'appartenenza a una compagnia piuttosto che all'altra. All'interno ha un guscio, che in generale, secondo le compagnie, genera l'immagine più o meno alberghiera della nave e, ancora una volta, identifica l'armatore.

Ci sono compagnie che, per un progetto di marketing preciso, usano una sorta di *camouflage*, così da eliminare ogni riferimento con il mezzo nave. Nel caso della Costa, e della "Costa Victoria" in particolare, il tentativo è invece il contrario, quello cioè di concepire degli interni di nave in cui traspaia la grande tradizione del progetto navale - una tradizione anche linguistica, nei materiali e nelle forme - dove la presenza della "navità" sia molto forte, così come rilevante sia la coerenza fra uno spazio e l'altro, non ci sia soluzione di continuità, non si proceda, come fanno molti, per spazi eccezionali e normalità diffusa. Il nostro tentativo è quello di costruire un linguaggio coerente all'interno della nave, in modo tale che si sviluppi in una sorta di coerenza formale dall'inizio alla fine. Dalle cabine ai ponti esterni abbiamo tentato di sviluppare ulteriormente un linguaggio che ha avuto una influenza notevole anche sulla storia dell'architettura: il Razionalismo nasce da modelli spesso navali; Le Corbusier invitava ingegneri e architetti a guardare al

progetto navale come progetto dell'essenzialità, della razionalità degli spazi.

Portare avanti un tema di questo tipo non è però semplice, perché è spesso contrastato dai modelli più diffusi del marketing alberghiero; l'idea di lusso è ad esempio abbastanza lontana dalla nostra concezione, tanto più che il "lusso" presentato normalmente è una immagine sfiorata o totalmente immersa nel Kitsch.

Per noi è molto più interessante la complessità spaziale come forma di emozione, piuttosto che il *camouflage*.

LA FORMA ESTERIORE.

Concretamente il lavoro per la Costa Victoria, come per tutte le altre navi precedenti, è partito da un progetto di massima messo a punto dal cantiere, con una prima idea sulla forma esterna della nave e le sue dimensioni. Su questa base si sono sviluppate le idee e gli interventi per dare alla nave una forma coerente, non soltanto con l'oggetto nave ma all'immagine complessiva che la Costa si è data, ad esempio le ciminiere cilindriche colorate di giallo, pensate già con la Costa Classica come segno distintivo e in qualche modo provocatorio rispetto al finto aerodinamico di altre compagnie. Poi si è cercato, con molte difficoltà, ma altrettante soddisfazioni, di dare alla linea esterna, al cosiddetto profilo nave, un disegno molto più forte e preciso



COMMITENZA

Costa Crociere spa

PROGETTO

Impostazione. Navis srl.
Interni: Gregotti Associati International (Pierluigi Cerri con Ivana Porfiri), Robert Tillberg Arkitektkontoret (Robert Tillberg), Enrico Pinna.

REALIZZAZIONE

Vulkan Group, Bremen.

CARATTERISTICHE

Stazza lorda: 74 mila tonnellate. *Lunghezza:* 251 metri. *Pescaggio massimo:* 7,8 metri. *Velocità massima:* 24 Kn. *Passeggeri:* 2.250. *Equipaggio:* 800.

rispetto alla concezione della nave come condominio. In sostanza tutto il volume esterno è stato ridefinito e precisato, stabilendo posizione e dimensioni dei pieni e dei vuoti, e delle grandi trasparenze, cercando inoltre di riportare verso l'esterno i segni che si producono all'interno. Così, nell'ampia hall d'ingresso della Costa Victoria - un grande vuoto che attraversa tutti i ponti - giunge la luce del sole, e il tentativo di segnalare all'esterno ha portato, probabilmente per la prima volta in una nave così, alla creazione di ampie vetrate molto grandi e continue, permettendo al passeggero di affacciarsi sempre sul mare e sentirsi all'interno di una nave e non in un albergo, o a Disneyland.

Il tentativo di legare interno ed esterno è poi tutt'uno con quello di spostare l'immagine della nave verso la sua tradizione, che ha portato ad esempio a ripristinare gli oblò rotondi, praticamente aboliti a favore delle finestre squadrate e i balconi da albergo.

GLI INTERNI.

Nella progettazione degli interni, uno dei problemi maggiori che una nave pone è quello della sicurezza e della leggerezza. Da qui nasce una ricerca costante sui materiali, che devono essere assolutamente inattaccabili dal fuoco, giunta all'individuazione di materiali-limitate, provenienti da altri tipi di applicazioni.

Ad esempio, il pannello
 p i ù

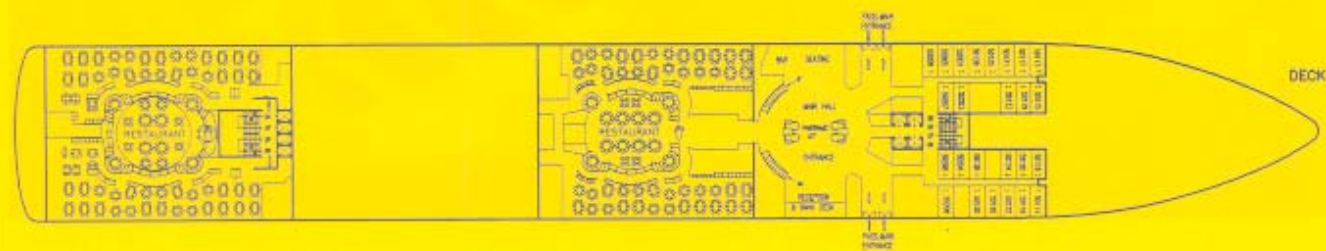
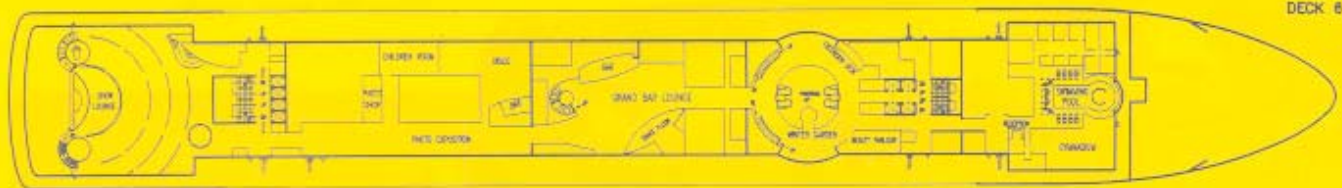
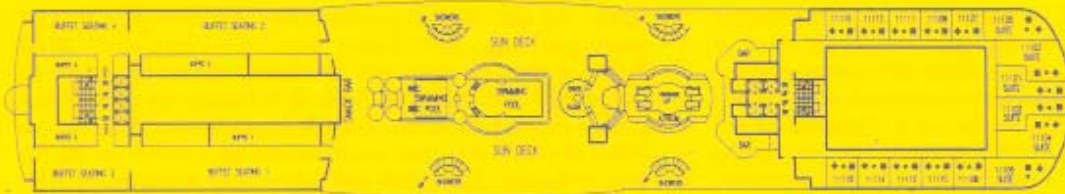
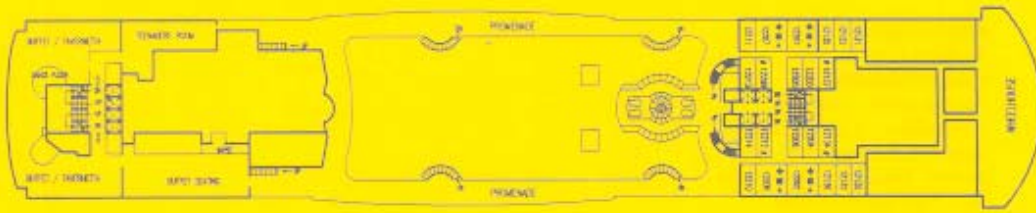
usato sulla Costa Victoria - l'Hsp della B&B Italia - è stato studiato per la missilistica: un alveolare di alluminio che grazie all'uso di schiume di ceramiche unisce qualità notevoli come la leggerezza e l'inattaccabilità al fuoco e la non conduttività del calore (se da un lato si hanno 700 gradi dall'altro non superano i 60). Poi vi è stato un esercizio quasi acrobatico per trovare e adottare materiali esteticamente validi, come i marmi alleggeriti, dello spessore di tre millimetri, oppure i legni melaminizzati, o i laminati, che ormai hanno raggiunto precisioni fotografiche delle diverse venature e colore del legno tali per cui non si riesce più a distinguere il legno dal laminato. O ancora trafilati di alluminio, di piccolo spessore, placcati con finiture in legno di pero. E poi ancora stucchi sperimentati in edilizia, o parti provenienti dal settore automobilistico.

La ricerca è stata inevitabilmente molto forzata su questi problemi, perché quando si deve "arredare" una serie di spazi sempre più complicati e vari è necessario avere a disposizione un abaco di materiali sempre più fornito. Non a caso si dice "allestire" una nave, perché è una specie di esercizio impensabile nell'edilizia, perché sulla nave sono consentite poche cose, ma è possibile sperimentare delle sensazioni e delle qualità spaziali sempre diverse. In un edificio non è in genere ammissibile forare una serie elevata di piani, sulla nave si ha quasi la necessità di farlo, per sezionarla, per far capire la stratificazione di piani di cui è composta, e sulla Costa Vittoria si è riusciti a farlo fino in cima, mentre su altre navi l'altezza raggiunta è stata di cinque/sei ponti, ma senza mai uscire in alto.



▲ Vista del modello della "Costa Victoria", una nave da crociera da 74 mila tonnellate di stazza, ultima nata della Costa

Crociere e uno dei più significativi esempi dell'evoluzione del progetto moderno per questo tipo di navi.



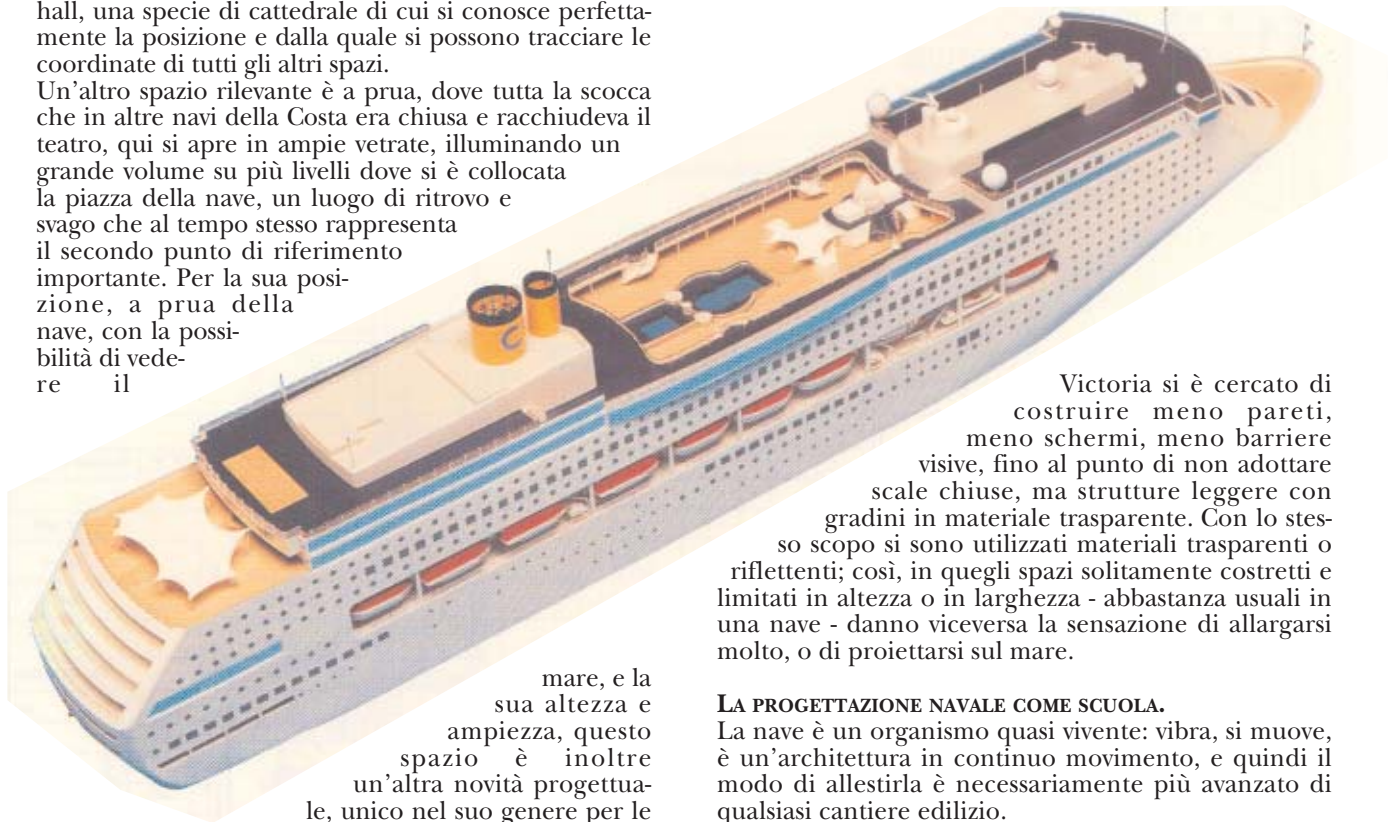
◀ **Piante dei principali ponti della "Costa Victoria" dove si trovano, rispettivamente, l'ingresso principale e i due ristoranti (ponte 5); il centro termale con piscina coperta e il**

Grand bar (ponte 6); il casinò, l'area shopping e l'observation lounge (ponte 7); le cabine (ponti 8, 9 e 10); gli spazi per lo svago all'aperto sui due ponti superiori (11 e 12).

I GRANDI SPAZI.

La hall d'ingresso è il luogo di riferimento di tutta la nave, il più forte e il più certo, proprio perché attraversa verticalmente l'intero volume e tutti i ponti. Ed è tanto rilevante se si pensa che su navi di questa stazza - 75 mila tonnellate, quasi il doppio di tutte le altre dell'armatore genovese - si ha una sorta di perdita di orientamento, che noi combattiamo molto, sia con la segnaletica che, soprattutto, con punti di riferimento precisi. Uno dei quali dove tutti tornano è appunto la hall, una specie di cattedrale di cui si conosce perfettamente la posizione e dalla quale si possono tracciare le coordinate di tutti gli altri spazi.

Un'altro spazio rilevante è a prua, dove tutta la scocca che in altre navi della Costa era chiusa e racchiudeva il teatro, qui si apre in ampie vetrate, illuminando un grande volume su più livelli dove si è collocata la piazza della nave, un luogo di ritrovo e svago che al tempo stesso rappresenta il secondo punto di riferimento importante. Per la sua posizione, a prua della nave, con la possibilità di vedere il



mare, e la sua altezza e ampiezza, questo spazio è inoltre un'altra novità progettuale, unico nel suo genere per le navi da crociera.

Per il resto, in navi così grandi, esiste quasi l'ossessione di cosa inserire e di cosa fare di tutti gli spazi disponibili: è stato fatto un teatro su due piani, due ristoranti, un night club, uno spazio panoramico, un casinò gigantesco, il bar del casinò, il gran bar, lo spazio lettura, un centro termale con piscina coperta (altra novità per una nave di questo tipo), un'area per lo shopping, discoteca, sala giochi per bambini, sala conferenze, sala feste, altri bar ... Il tutto per offrire di più la nave ai passeggeri, così che si disperdano invece di aggregarsi in pochi luoghi.

▲ **Veduta del modello con in evidenza il disegno della poppa e dei ponti superiori, con gli spazi per lo svago all'aperto.**

L'IDEA DELLA TRASPARENZA.

Alla comunicazione fra interno ed esterno, alla creazione di punti di riferimento precisi fa riscontro poi la ricerca della maggiore trasparenza possibile in tutti gli altri spazi della nave, che sono inevitabilmente abbastanza limitati.

Quando si mettono in comunicazione diversi spazi, o gli stessi ponti, il tentativo è sempre quello di creare la maggiore trasparenza possibile. Così, sulla Costa

Victoria si è cercato di costruire meno pareti, meno schermi, meno barriere visive, fino al punto di non adottare scale chiuse, ma strutture leggere con gradini in materiale trasparente. Con lo stesso scopo si sono utilizzati materiali trasparenti o riflettenti; così, in quegli spazi solitamente costretti e limitati in altezza o in larghezza - abbastanza usuali in una nave - danno viceversa la sensazione di allargarsi molto, o di proiettarsi sul mare.

LA PROGETTAZIONE NAVALE COME SCUOLA.

La nave è un organismo quasi vivente: vibra, si muove, è un'architettura in continuo movimento, e quindi il modo di allestirla è necessariamente più avanzato di qualsiasi cantiere edilizio.

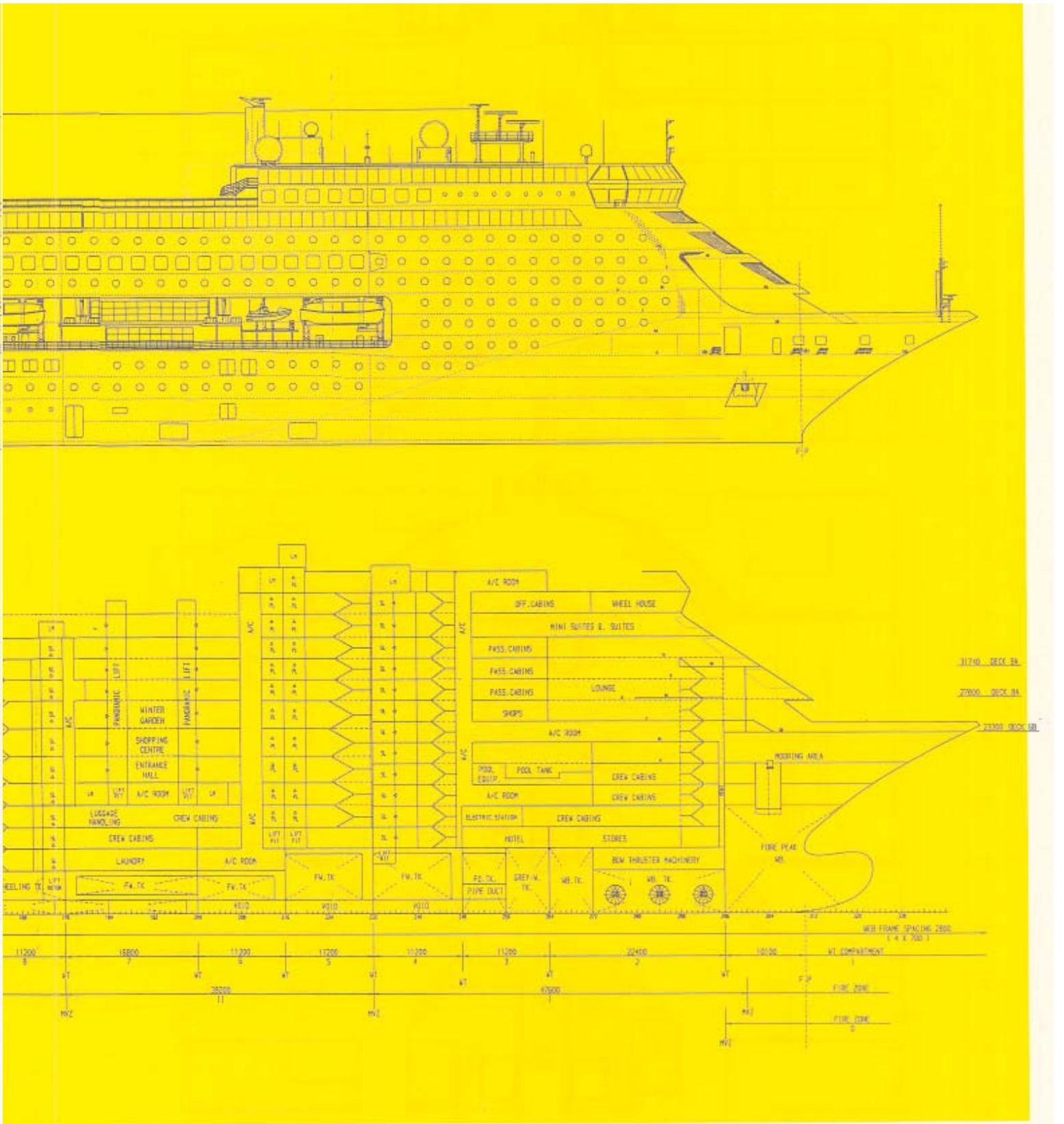
Allo stesso modo, come sottolineato in precedenza, uno degli elementi più interessanti nel progetto di una nave è la ricerca dei materiali, del modo di connetterli, del tipo di allestimento.

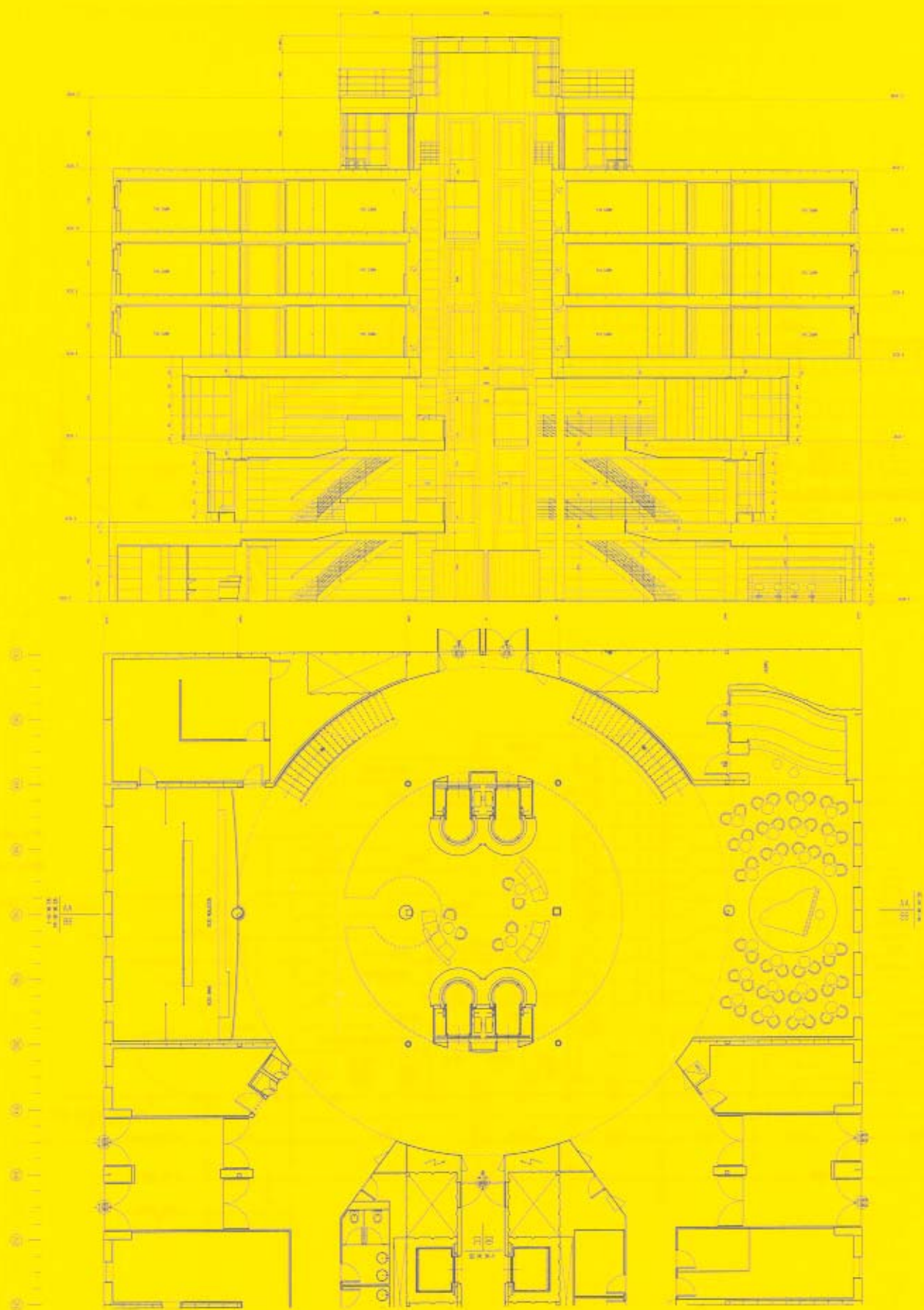
È molto probabile che, ancora una volta, come diceva Le Corbusier, si debba guardare al cantiere navale anche per l'edilizia. Prima di tutto per i tempi: una nave della stazza della Costa Victoria - un complesso di 100 mila metri quadrati - oggi viene realizzata in soli due anni.

Pierluigi Cerri



▲ Prospetto e sezione schematica della nave.

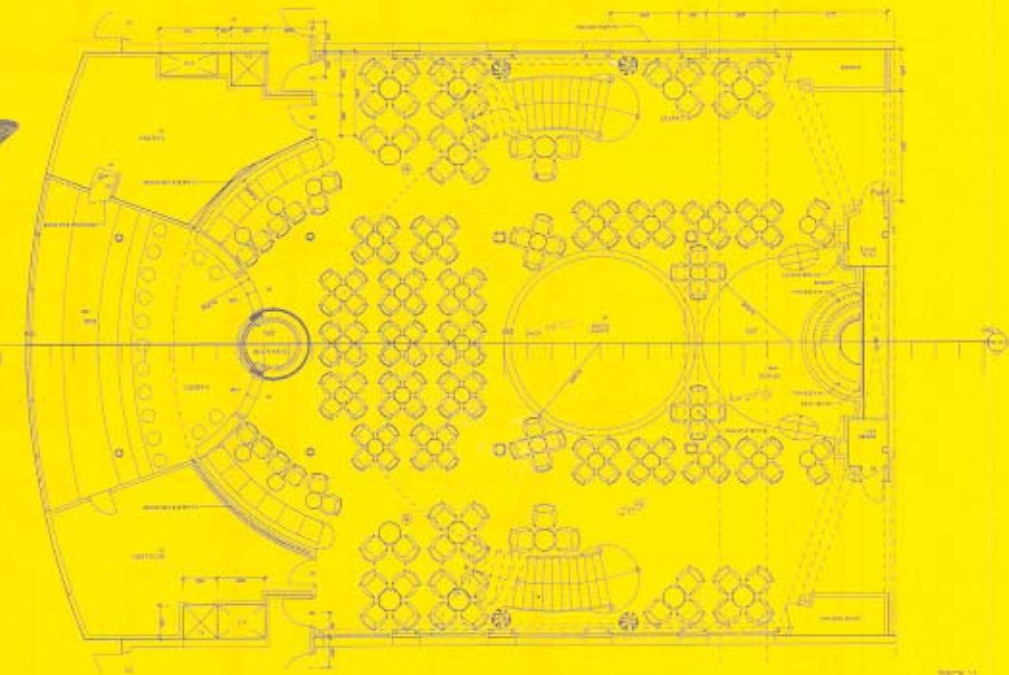
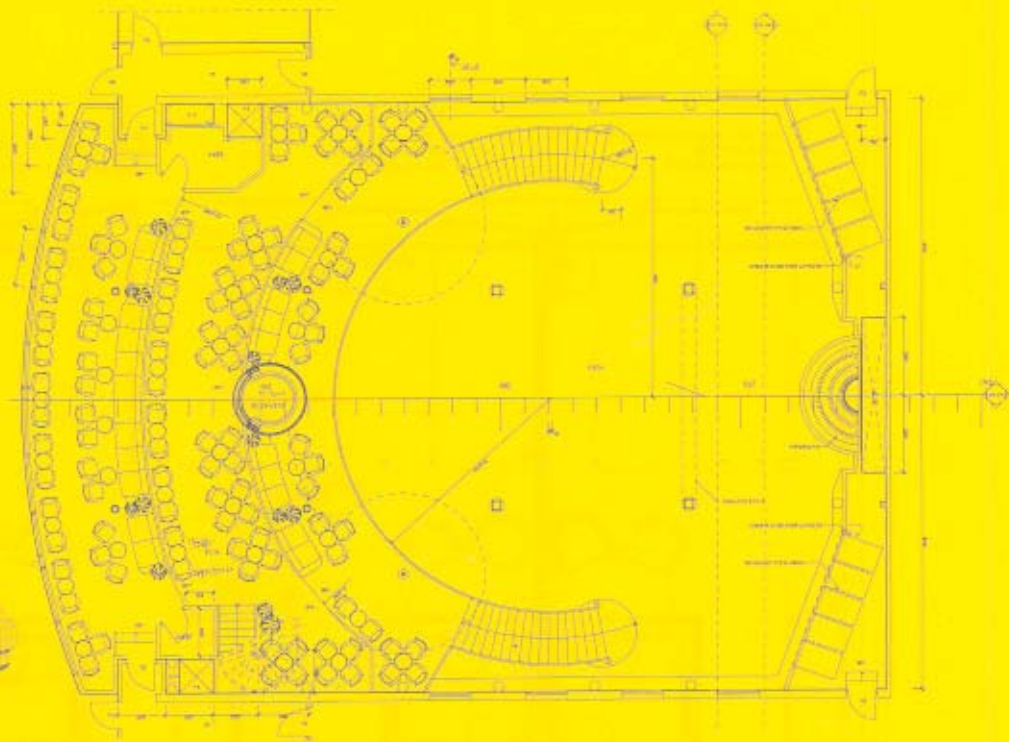
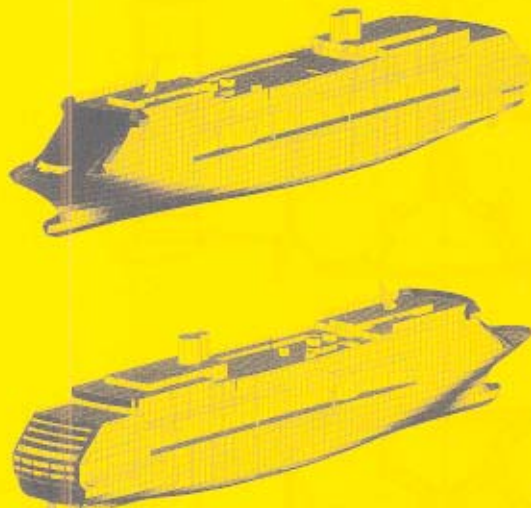




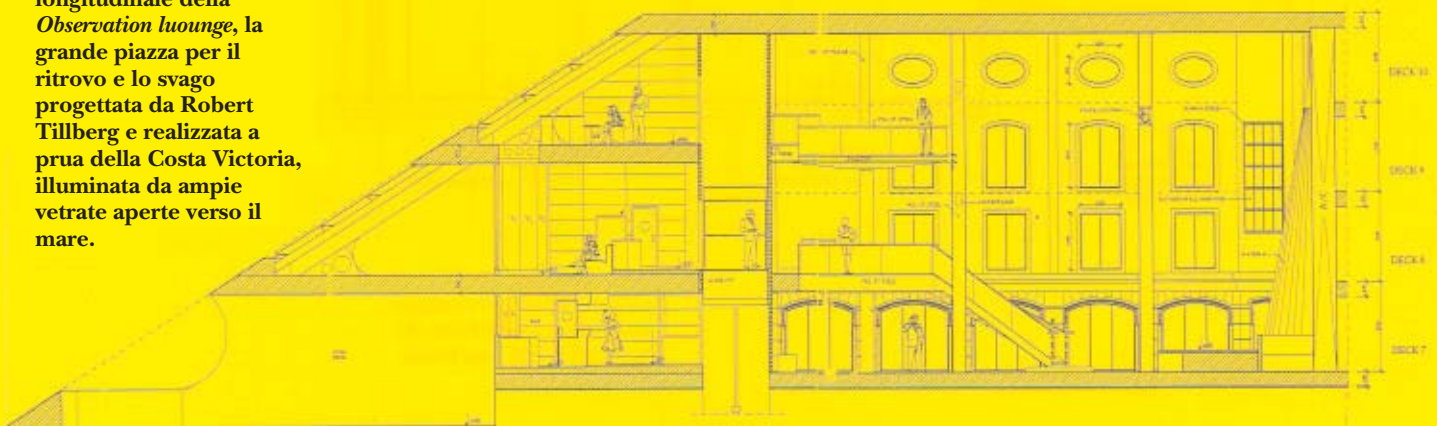
▲ Pianta al ponte 5 e sezione trasversale della grande hall progettata da Pierluigi Cerri con Ivana Porfiri, che attraversa

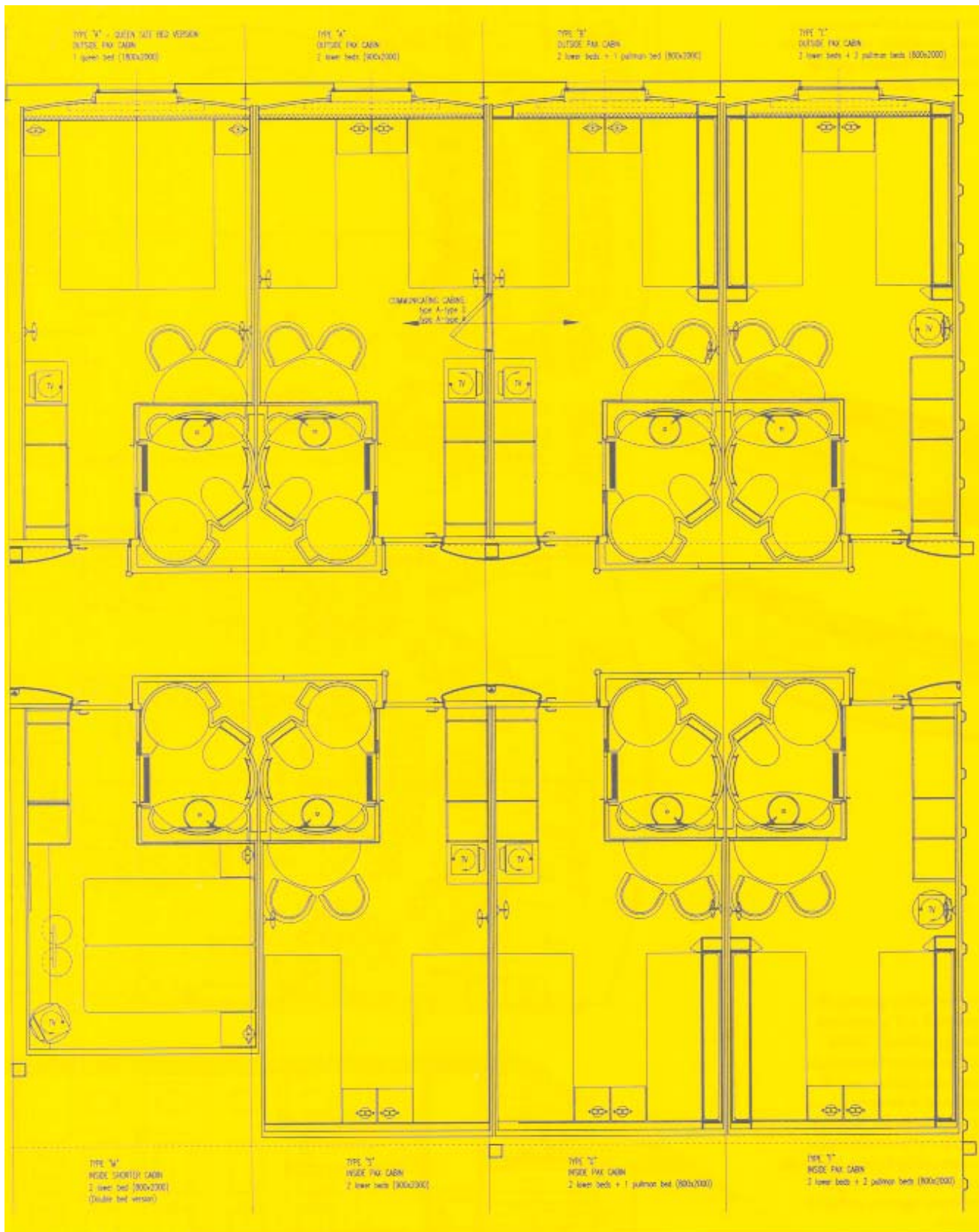
verticalmente l'intero volume e tutti i ponti, ponendosi come principale punto di riferimento della nave.

▼ Sotto, simulazioni della struttura, schematizzata con modello ad elementi finiti, utilizzate per la verifica statica della nave.

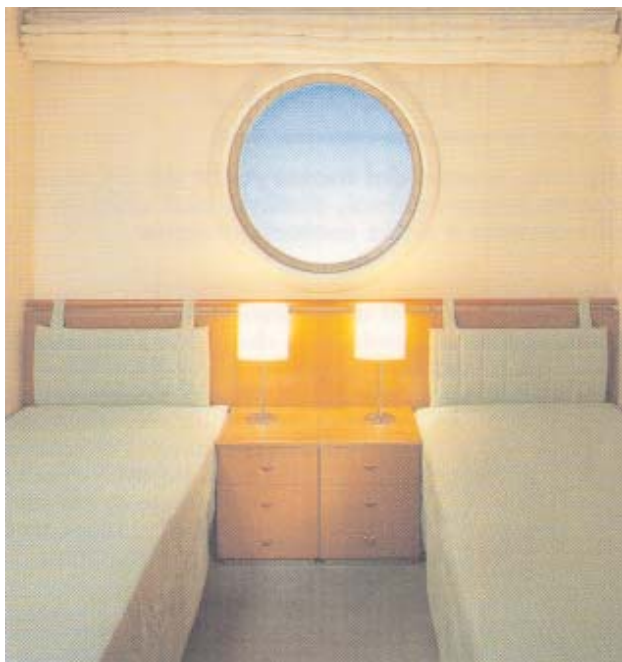


► Dall'alto, pianta dei ponti 8 e 7 e sezione longitudinale della *Observation lounge*, la grande piazza per il ritrovo e lo svago progettata da Robert Tillberg e realizzata a prua della Costa Victoria, illuminata da ampie vetrate aperte verso il mare.





▲ Pianta tipo delle cabine passeggeri, progettate da Pierluigi Cerri con Ivana Porfiri.



B&B ITALIA - DIVISIONE MARINA



▲ Vista di una cabina esterna con finestra e veduta di una mini suite. Sotto, particolare di vari modelli ed esploso assonometrico di un pannello monofacciale Hsp realizzato dalla

Divisione Marina della B&B Italia, che è il più utilizzato negli arredi della nave grazie alle sue caratteristiche di leggerezza, robustezza, isolamento termo acustico e inattaccabilità al fuoco.



◀ Particolare di un corridoio nell'area delle cabine passeggeri, che mette in luce il disegno delle pareti e delle porte e la ricerca della maggiore trasparenza possibile effettuata dai progettisti, per ridurre al minimo le barriere visive e allargare visivamente, o rendere meno angusti, tutti gli spazi della nave, specie quelli necessariamente limitati.

