



LEO LECTURES 1

SERGIO BUTTIGLIERI

Le connessioni inaspettate della nautica:
fra design, arte, cultura e sostenibilità

Unexpected Connections of Sailing
in Design, Art, Culture and Sustainability



**SERGIO
BUTTIGLIERI**

**Le connessioni inaspettate
della nautica: fra design,
arte, cultura e sostenibilità /
*Unexpected Connections
of Sailing in Design, Art,
Culture and Sustainability***

Leo Lectures

1

La collana raccoglie le *Lectiones Magistrales* tenutesi alla Scuola di Studi Superiori “Giacomo Leopardi” - Università di Macerata.

Direttrice della collana: Carla Danani

Comitato scientifico: Consiglio Direttivo della Scuola di Studi Superiori “Giacomo Leopardi”

The series collects the Lectiones Magistrales held at the Advanced Studies School “Giacomo Leopardi” – University of Macerata

Series Director: Carla Danani

Scientific Committee: Directive Council of the Advanced Studies School “Giacomo Leopardi”



**scuola di studi superiori
giacomo leopardi**

Isbn 978-88-6056-896-0 (cartaceo)

Isbn 978-88-6056-897-7 (PDF)

Prima edizione: aprile 2024

©2024 eum edizioni università di macerata

Palazzo Ciccolini - via XX settembre, 5

62100 Macerata

info.ceum@unimc.it

<http://eum.unimc.it>

**LE CONNESSIONI INASPETTATE
DELLA NAUTICA: FRA DESIGN,
ARTE, CULTURA E
SOSTENIBILITÀ**

Università di Macerata, 19 dicembre 2023

Ancora oggi a volte mi domando che cosa ci faccio in un cantiere navale. Fino al 2006 avevo navigato altri mari, quelli, grazie a Driade, delle correnti linguistiche del design e dell'architettura internazionali, ormeggiando di tanto in tanto nelle piacevoli isole letterarie e teatrali che frequentavo appena potevo, scrivendone appassionate recensioni.

Ciò di cui ora vi racconto sono le inaspettate connessioni che sono riuscito a realizzare grazie all'apertura mentale di questo importante imprenditore, Cavaliere del Lavoro, che è Massimo Perotti, proprietario dei Cantieri Sanlorenzo. Grazie a lui abbiamo combattuto contro gli stereotipi che imperavano nella nautica di quegli anni, che volevano degli yacht faraonici e pomposi. Oggi Sanlorenzo è fra i cantieri navali più amati e ammirati al mondo.

La mia missione, come sempre, è stata smuovere lo *status quo* portando utile disordine nelle convinzioni più radicate. Abbiamo creato e sviluppato in maniera inconsueta uno stretto legame tra la nautica e l'arte. Nessuno, prima, aveva mai immaginato di poter essere presente, con elementi nautici, al Salone del Mobile

e, tanto meno, ad Art Basel a Basilea o a Miami oppure a Hong Kong o a Parigi con eventi che raccontassero il mondo delle barche, oppure anche a Venezia, alla Biennale d'Arte o durante una bellissima mostra di Alighiero Boetti alla Fondazione Cini in cui noi, a fianco, esponemmo su un nostro yacht altre magnifiche opere di Boetti durante la *preview* della Biennale, ma neppure in Triennale a Milano, dove ci siamo raccontati con citazioni cinematografiche alla Lars von Trier...

Cosa abbiamo realizzato in Sanlorenzo, dal 2006? L'immagine in cui inquadro tutta la mia attività è, in primo luogo, quella del complesso di tutti i bravissimi artigiani la cui abilità riesce a dare la qualità che Sanlorenzo vuole creare; è grazie a loro che siamo sartoriali in maniera davvero eccezionale.

Fondamentale, per il successo di Sanlorenzo, è il dialogo fra i designers degli esterni e quelli degli interni e, soprattutto, il confronto costante con lo straordinario team di architetti e ingegneri degli uffici tecnici del cantiere e con la proprietà. Senza questo dialogo non si ottengono questi risultati.

Il primo yacht che realizzammo fu con gli interni di Rodolfo Dordoni, uno dei grandi designer italiani: prima di allora non era mai stato chiamato nella nau-

tica, così come nessuno dei grandi designer che io apprezzavo era stato mai coinvolto in questo mondo. Ad avere questa contaminazione erano ostili sia i designer nautici, sia gli imprenditori: per loro sembrava una assurdità. Perotti, invece, credette all'importanza di questa innovativa interconnessione. E grazie a Dordoni costruimmo un *main deck* con un'atmosfera veramente fascinosa: con pezzi disegnati appositamente da lui, poltrone vintage nordiche, un effetto speciale del bronzo sui ciellini, le tende a tutt'altezza. La barca ebbe un successo straordinario, venne premiata - grazie all'ADI - al Quirinale, dove Napolitano conferì a Sanlorenzo il premio per il design & innovazione: con grande stupore di Perotti e di Dordoni stesso. Questa barca offrì un immaginario diverso per la nautica. Va detto che questi grandi designer ebbero l'umiltà di lavorare solo sugli interni: non avevano cognizioni nautiche, come nemmeno io le avevo all'inizio, ma cambiarono l'immaginario stereotipato allora imperante. Mettere la cabina armatore, in un 33 metri, nel *lower deck* anziché dopo il salone *main deck*, come normalmente si faceva, fu una cosa che scandalizzò moltissimi, alcuni anche dentro Sanlorenzo. Molti erano rimasti allibiti a vedere i primi *rendering*: dicevano a Perotti, il proprietario, di non farla, che la barca non

si sarebbe venduta, non sarebbe stata un Sanlorenzo, il *layout* era troppo “strano”. Lui, invece, era assolutamente convinto che fosse importante portarla al salone di Genova: con dentro i previsti quadri *site specific* di Gianfranco Pardi, ad esempio; con i pezzi storici del design – dalla lampada a piantana di Joe Colombo, alla mitica *chaise longue* di Eames; con le lampade a fianco al letto e i rubinetti del bagno di Arne Jacobsen; con un raffinato tappeto in pura seta fatto a mano con centomila nodi al mq, con il bronzo sui soffitti... Era un’atmosfera veramente fascinosa ma non veniva capita, neppure da alcuni dirigenti dentro Sanlorenzo. Perotti tranquillizzò tutti: «non vi preoccupate, la porterò a Genova e la farò vedere ai miei genitori, la userò io con la mia famiglia». Organizzammo la conferenza stampa al Salone Nautico di Genova e invitai il meglio dei direttori delle riviste di design, di architettura – che conoscevo perché per vent’anni avevo lavorato per Driade – e vennero: curiosi di vedere cosa aveva combinato Rodolfo Dordoni per la prima volta chiamato a disegnare per la nautica. Perotti riuscì appena in tempo a far vedere, il primo giorno, questa barca ai suoi genitori. Il giorno dopo arrivò un austriaco che, appena la vide, la comprò immediatamente. Perotti stesso rimase stupito. Scoprimmo poi che era un

imprenditore proprietario di una importante azienda di luci austriaca, innamorato di Dordoni e del design contemporaneo: finalmente, nella scelta della barca, non doveva regredire dal proprio gusto raffinato, come invece normalmente avveniva quando persone di questo tipo, che magari nelle loro ville avevano già il meglio del design, si avvicinavano alla nautica.

Bisogna infatti riconoscere che, fino a quegli anni, nella nautica, gli immaginari erano molto kitsch, caratterizzati da veri e propri stereotipi del lusso.

Dopo Rodolfo Dordoni – che purtroppo è morto ad agosto di quest’anno (su “Domus online” ne trovate un mio ricordo; non a caso fu il primo designer che coinvolse nella nautica: aveva un gusto, uno stile sobrio che poteva essere apprezzato a livello internazionale, con clienti di tutti i vari continenti) – chiamai, come secondo grande designer, colui che forse ancora oggi vende più di tutti i suoi pezzi in tutto il mondo: Antonio Citterio, con la sua socia Patricia Viel. Anche per Citterio fu la sua prima barca in assoluto: anche lui non era mai stato chiamato da nessuno nella nautica. Nei primi rendering che ci presentò la barca era tutta in mogano lucido, questo ci stupì. Aveva lavorato sulla storia dei materiali della nautica, aveva approfondito i materiali originari: e infatti il mogano è una

delle componenti importanti della nautica storica, che lui aveva riletto ovviamente con grande gusto. Non riuscimmo, però, a realizzare la barca in mogano lucido, perché i clienti scozzesi, che immediatamente comprarono la barca, apprezzandola dai rendering, la volevano assolutamente chiarissima: allora Citterio/Viel declinarono il mogano in acero lucido, essenza molto più chiara, corredato poi con pelli naturali, tessuti nei ciellini, divani Flexform, poltrone Vitra, e la *chaise longue* di Hermes, tutti arredi disegnati da lui, e alcuni pezzi su misura. Arretrò le porte d'ingresso verso il salone, per dare più spazio al *cockpit*, inserì divani *custom outdoor* sempre su suo disegno, che si potevano allungare, per renderli ancora più piacevoli...

Citterio disegnò poi per noi un'altra barca, per un cliente svizzero di origine italiana, grandissimo finanziere e famoso collezionista d'arte: ma non solo gli interni, bensì anche il colore particolare blu dell'Explorer (questa è una delle tipologie di super yacht che Sanlorenzo ha messo sul mercato da svariati anni con grande successo): è quasi la memoria dei rimorchiatori delle barche da lavoro, che noi abbiamo fatto diventare una grandissima villa super confortevole con cui l'armatore, che magari per tanti anni ha già percorso il Mediterraneo e desidera fare viaggi più lunghi, può

andare direttamente o in America o nell'Antartide (si tratta infatti di barche che hanno una grandissima autonomia). La barca, anche in questo caso, ha un gusto assolutamente sobrio, con disseminati pezzi disegnati da Citterio: che ha lavorato con il noce Canaletto, con l'acciaio, con la stoffa, e ha inserito un'opera di Capogrossi in fondo al salone *main deck*, un Emilio Isgrò nella cabina armatore, e poi anche tanti Alighiero Boetti nei diversi spazi.

Un'altra tipologia di barca inventata da Sanlorenzo è una specie di *crossover* che è una via di mezzo tra un semi dislocante e un planante, e ha la caratteristica di avere un grande pozzetto da cui si possono sbarcare il *tender*, le moto d'acqua – che si può, insomma, far diventare una grande spiaggia – e un *main deck* che è un unico grande salone non interrotto dalla timoneria, che è stata posta nella parte superiore della barca (usualmente le barche hanno, invece, una timoneria interna e una timoneria esterna). Piero Lissoni, che chiamai come terzo grande designer, valorizzò al massimo questa potenzialità di avere un grande *open space*, senza interruzione se non per la scala aerea che porta al *lower deck* o al *fly*. Realizzò il pavimento in Kerakoll (un tipo di cemento-resina), inserì il tavolo di Saarinen, sedie che erano state tra le prime *folding chair* nordiche del

primo '900, il mobile K2 di Norbert Wangen per Boffi (con i piani che scorrono e si bloccano automaticamente), le lampade di Castiglioni, le poltrone di Rietveld per Cassina, i divani disegnati da lui... La SX88 credo sia la barca più venduta di Sanlorenzo, in questi ultimi anni: almeno già una sessantina, ma tutte diverse una dall'altra. Non facciamo barche seriali: tutte sono discusse con i clienti in ogni dettaglio, nel *layout*, nei materiali. Questa barca ha determinato una linea di grandissimo successo, che poi si è declinata in varie dimensioni: dal SX76 al SX88 al SX100, al SX112 e, l'anno prossimo, ci sarà anche un SX120 piedi.

L'anno scorso ai Saloni Nautici di Cannes e di Genova presentammo l'SP110, *Smart Performance*, il primo velocissimo *open* della storia di Sanlorenzo: gli esterni curati da Bernardo Zuccon con l'apporto progettuale di Tilli Antonelli e gli interni *open space* pensati sempre dal nostro Art Director Piero Lissoni. Questo nuovo modello, subito di grande successo, è ora candidato al Compasso d'Oro 2024 e ha, fra l'altro, tutti i pannelli solari sulla parte superiore dello scafo.

È un vero piacere portare il grande design contemporaneo dentro alle barche. Quando andai a vedere il primo salone nautico, a Genova nel 2006, mi presentai come giornalista - non mi conoscevano come interno a Sanlo-

renzo, perchè ero appena entrato. Riuscii a vedere i vari brand che espongono i loro yacht superiori e rimasi allibito: vidi un immaginario vecchio, stereotipato, caratterizzato da un lusso kitsch; sembravano delle orride ville; c'era una disconnessione abissale tra il meglio del made in Italy e il mondo della nautica. La nautica imponeva ai clienti, che magari avrebbero apprezzato e voluto un design contemporaneo, questo immaginario: non offriva scampo, alternative. Massimo Perotti intuì, invece, che poteva essere interessante contaminare il mondo della nautica con questa capacità di rendere il contemporaneo, ricorrendo anche a pezzi vintage, con il grande gusto di cui è capace il design italiano.

La storia della nautica è fatta da persone che hanno una grande cultura, una grande apertura mentale. Io allora conoscevo i mitici lavori di Gio Ponti, che nel '900, facendo dei panfili in cui disseminava il suo design e i grandi artisti contemporanei come Campigli, aveva dato una svolta fondamentale all'immaginario della nautica, uscendo dal cliché dei Coppedè con barche che sembravano quasi delle ville rinascimentali, ma che non c'entravano nulla con il mare. Questa operazione di Gio Ponti l'avevo nel cuore e, su questa linea, ho cercato, in piccolo, di riportare dignità al mondo della nautica.

Teniamo presente che l'Italia, anche se nessuno ne parla tanto, è il produttore navale più importante al mondo, e Sanlorenzo è, ormai, come mono brand, il primo cantiere navale: ormai il fatturato mondiale supera i 7 miliardi e la nautica italiana produce il 50% degli yacht oltre i 24 metri di tutto il mondo. L'Italia non ha paragoni: ogni volta che vedo arrivare un grande imprenditore di successo, da qualsiasi parte del mondo, e scopro che alla fine decide di comprare in Italia anziché nel suo Paese, dove ha altrettanti cantieri navali, sento un po' di orgoglio: significa che abbiamo qualcosa in più come gusto, come stile, come raffinatezza, come sartorialità. Non vendiamo Sanlorenzo perché costa meno, perché corre di più, ma semplicemente per questa sua altissima sartorialità. Sanlorenzo è l'unico brand tutto italiano, mentre altri, come il gruppo Ferretti, che sono 7 brand, di cui Riva è il marchio iconico, da anni sono di proprietà cinese; Azimut-Benetti invece - insieme fanno un po' più di noi, come fatturato - da qualche mese, però, hanno fatto entrare un gruppo arabo al 33%.

Sanlorenzo è orgoglioso di essere un cantiere navale tutto italiano: alcuni anni fa, durante la crisi Lehman Brothers, che distrusse tantissime aziende e fece crollare del 70% il fatturato degli yacht nel mondo, men-

tre altri cantieri chiusero gli stabilimenti e misero in cassa integrazione gli operai, Sanlorenzo non chiuse un giorno, non fece mai cassa integrazione. Perotti, allora, vendette il 20% ai cinesi, ma finita la vicenda Lehman Brothers è tornato in Cina e ha ricomprato quello che aveva ceduto. Ora è, appunto, tutto in mano a Massimo Perotti, che ha inserito nella società il figlio Cesare, persona in gambissima, e la figlia Cecilia, una giovane bravissima architetto che ha lo studio a Milano. Sono tutti veramente degli appassionati del loro lavoro e non amano fare *show off*, esattamente come, d'altronde, anche i nostri clienti. Nel 2019 Sanlorenzo è entrata alla Borsa di Milano – e per celebrarla siamo andati tutti lì, con tute ed elmetti. L'entrata in borsa è stata un successo: eravamo allora a 16 euro ad azione ed adesso siamo a 42; c'è stata una crescita esponenziale, che si spiega con la grande fiducia degli investitori in ciò che Sanlorenzo sta facendo. Il fatturato negli anni è molto cambiato: nel 2005, quando la comprò Perotti, era al massimo di 42 milioni, e quindi 7 o 8 barche all'anno, ora, sempre rispettando la sobrietà delle linee – il motto è “innovazione basata sulla tradizione” – siamo a 850 milioni.

L'SX76 è, anch'esso, una barca tutta *open space*: qui si fa notare, in particolare, la scala, che sembra fatta a

stampo, tanto è perfetta, e invece è realizzata da artigiani bravissimi, è un pezzo unico, poi dipinto. Abbiamo artigiani che, nelle loro valigette, portano scritto l'anno di nascita della loro azienda; una toscana, che lavora solo per noi, ha come data il 1618: significa che lavoravano nella nautica ancora prima che esistessero gli yacht, facevano le navi per la famiglia Medici! L'SX112 è l'attuale ammiraglia, ma ne faremo presto una ancora più grande: la sua caratteristica è di avere una spiaggetta a poppa, che si può aprire quando si è in rada, anche lateralmente, offrendo uno spazio molto grande per godersi il mare a filo d'acqua. Altra cosa interessante è che la gru rimane del tutto nascosta, resta infatti completamente integrata nella forma della barca e si percepisce solo quando la si movimenta elettricamente – ad esempio per sbarcare il *tender* – ma non occupa spazio se non serve. La grande potenzialità delle serie SX è stata esaltata proprio da Lissoni, che ne ha fatto un completo *open space* con arredi iconici come le lampade di Castiglioni, un soffitto che è una specie di tatami giapponese, un televisore che compare dal cielino solo quando serve, pezzi di Le Corbusier, un vano scala che è un'opera d'arte in acciaio, lavorato a mano, e un mobile-bar specchiato che scompare fin quando non lo utilizzi.

Dopo questi tre grandi nomi – Dordoni, Citterio e Lissoni – chiamai la più grande designer donna al mondo, mai coinvolta prima, neppure lei, nella nautica: Patricia Urquiola. Ha uno stile completamente diverso rispetto a Lissoni, Citterio e Dordoni; è molto interessante ed è particolarmente sensibile anche ai temi ambientali. Le chiedemmo di dedicarsi agli interni dei semidislocanti, barche che viaggiano un po' più piano ma sono ancora più confortevoli. Abbiamo utilizzato dei filtri negli oblò più grandi, che quasi fanno scomparire le aperture per rendere più uniforme la linea dello scafo. Sanlorenzo tiene tantissimo alla sobrietà della forma, perché un Sanlorenzo si vede da lontano, è riconoscibile per la purezza della linea: a differenza di altri cantieri, che ogni anno “pasticciano” la forma sugli esterni. Così come estrema è la cura degli interni, come abbiamo già detto: uno degli interni del primo SD96 di Patricia Urquiola ha pezzi disegnati da lei, come i suoi divani per Cassina, di cui lei è Direttrice Artistica, le sue super comode poltrone, pezzi storici come la poltrona di Marco Zanuso, all'esterno le sue poltrone Husk per B&B outdoor, e tutta una atmosfera creata dal legno canettato sulle pareti; la cabina armatore ha una parete in vetro con una splendida serigrafia con effetti marini.

Abbiamo anche coinvolto, tramite un cliente parigino che fece con noi la sua quarta barca, Michel Bismut, architetto francese con uno studio molto quotato a Parigi. Il nostro cliente, probabilmente, aveva già gli interni della sua casa disegnati da Bismut, e lo chiamò a fare gli interni della barca. Accade appunto, a volte, che siano i clienti a portare l'architetto, il brand che loro amano in particolare. È successo anche con un cliente di Singapore, che arrivò dicendoci che voleva fare un 44 m, ma tutto disegnato da Christian Liaigre (Liaigre è morto nel 2020, ma il suo studio continua a portare avanti il suo stile e la sua grandissima sartorialità). Gli interni sono stati realizzati da una nostra azienda artigiana che ha costruito magistralmente tutto con forme curvate, facendo pezzi su misura, usando olmo naturale ed eucalipto lucido. Non c'è un solo angolo vivo, su questa barca, anche il vano scala è tutto in curva, con il corrimano realizzato senza che sporga. C'è, inoltre, un'altra importante particolarità: una *suite* armatoriale su tre livelli – cosa impressionante per la dimensione complessiva della barca, perché normalmente si può avere una strutturazione del genere sui 100 m.

La mia più grande aspirazione, e la più grande fatica ancora da realizzare, però, è questa: adoro John

Pawson, artista molto amato, il più grande architetto designer minimalista al mondo, e gli ho chiesto di disegnare gli interni di un nostro super yacht, ma ad ora abbiamo solo qualche schizzo, qualche disegno. Abbiamo esposto le sue opere fotografiche e i suoi primi schizzi per yacht a Venezia, alla Casa dei Tre Oci, perché lui è anche un bravissimo fotografo. Se riuscirò a trovare l'armatore che ama il super minimal per me sarà un grande orgoglio realizzare un vero yacht "a monastero".

Anche la connessione con l'azienda italiana di cucine Boffi è emblematica.

Inizialmente pensai di portare all'interno di Sanlorenzo il brand Bulthaup, un prestigioso marchio tedesco di cucine di grande qualità. Per 8 mesi portai avanti le trattative per introdurli nel nostro cantiere, per fare le nostre cucine. Andai in Germania a visitare la loro azienda. Essi vennero da noi in Italia a vedere i nostri yacht. Incontrai i loro responsabili commerciali e tutti sembravano entusiasti di questa connessione. Ad aprile del 2008, durante il Salone del Mobile, organizzai un incontro con i vertici della Bulthaup e con Massimo Perotti presso il loro show room di via Durini.

L'accordo sembrava fatto e a luglio pensavo di riuscire a installare la loro prima cucina nella barca che aveva

disegnato Rodolfo Dordoni, che stavamo completando in quei mesi. Ma durante la riunione il loro direttore di produzione cominciò a evidenziare i loro dubbi: «Noi facciamo cucine per ambienti statici, voi fate barche che si muovono, abbiamo bisogno di almeno due anni per verificare tramite i test delle norme Din ecc. ecc. se le nostre cucine possano essere idonee per la nautica». Io rimasi sbigottito dalla lentezza decisionale di questa rinomata azienda tedesca. Capii che erano dei pachidermi e che non avremmo trovato un accordo in tempi ragionevolmente brevi.

Presi Perotti con me e andai subito da Duilio Boffi in via Solferino, presso il loro grande show room milanese. In tre mesi Boffi realizzò la cucina interna marinizzata con gli antirollio e i magneti di sicurezza, necessari per rendere la cucina utilizzabile sulla barca disegnata da Dordoni, e reingegnerizzò negli stessi tempi anche il blocco cucina K2 di Norbert Wangen per renderlo idoneo, con materiali resistenti alla salsedine, per l'uso outdoor del nostro *fly*.

Mi resi conto allora perché le aziende italiane sono da tanti anni imbattibili per qualità ed elasticità. In grado di affrontare occasioni uniche come quella che Sanlorenzo propose a Boffi. E io sono ancora più contento di aver ulteriormente valorizzato il nostro Made

In Italy. Il Commerciale di Bulthaup si mangia le dita per aver perso questa grande occasione, vedendo che fatturato riesce a fare per noi Boffi dal 2008.

Il Salone del Mobile di Milano è, da sempre, la fiera più importante al mondo e nella settimana della sua durata arrivano a visitarla almeno 500.000 persone da tutto il pianeta. Noi italiani dettiamo le linee guida del design contemporaneo. E non a caso anche i grandissimi designer stranieri, come Philippe Starck, a suo tempo decisero di venire in Italia a far produrre i loro progetti, e non nel loro paese d'origine, che nel suo caso è la Francia: perché da noi trovavano imprenditori prima di tutto innamorati del buon design come il signor Cassina, o Claudio Luti di Kartell, o Enrico Astori di Driade, che sapevano collimare il loro fatturato con questo amore primario.

Questo amore per il Made in Italy lo percepisco anche nei nostri armatori provenienti dai vari continenti. È mia abitudine condurli a Milano per le scelte finali delle *loose furniture*: per visitare i migliori show room di arredo contemporaneo, far loro provare i pezzi anche ergonomicamente oltre che far apprezzare la bellezza delle sedie, delle poltrone, dei divani, dei tavoli e delle lampade. E in questo modo raccontiamo la storia

del design italiano. Perché è importante quel pezzo, quale fu l'anno in cui lo misero in produzione e chi era il designer che lo aveva ideato. A volte li portiamo a scegliere anche i pezzi originali negli show room vintage di cui Milano è densamente popolata.

Se poi quella sera c'è un'opera lirica alla Scala, li portiamo a Teatro. E loro sono felicissimi di vivere quell'esperienza perché la Scala è un altro dei luoghi mitici della nostra Italia. Non a caso l'Unesco ha appena nominato la lirica italiana "Patrimonio mondiale immateriale". La lirica ancora oggi è esportata con enorme successo in tutto il mondo, in lingua originale. Poi, se abbiamo tempo, li porto anche a vedere i "Sette palazzi celesti" ovvero le mitiche 7 torri di Kiefer all'Hangar Bicocca. Una delle più suggestive e più grandi installazioni permanenti al mondo dell'arte Contemporanea. Oppure a vedere, in forma privata, le Gallerie d'Italia accanto alla Scala, o il museo Bagatti Valsecchi durante pregiatissime mostre di arte antica, come riuscii a fare pochi mesi fa, quest'anno, con quella di preziosi quadri del '600, che, raccontai agli armatori durante la visita, furono prestate fra l'altro da una nostra armatrice, grande collezionista d'arte, di cui avevo seguito l'interior della barca. Questo lo dico per sottolineare la qualità delle nostre armatrici/armatori. I

nostri clienti sono innamorati dell'Italia e non a caso decidono di acquistare la loro "villa galleggiante" da noi. Forse percepiscono, di base, il nostro gusto speciale per l'artigianalità e il design intriso nella nostra storia.

Il 50% degli yacht di tutto il mondo, oltre i 24 metri, è ancora oggi realizzato in Italia. E l'80% dei nostri armatori ritorna dopo pochi anni ad acquistare un nuovo Sanlorenzo ancora più grande, perché sono rimasti soddisfatti del risultato e dell'attenzione che riponiamo anche nel service post-vendita. Conosco clienti francesi che sono già al loro quarto Sanlorenzo. E poi l'artigianalità di Sanlorenzo è ormai super riconosciuta. Siamo considerati come "l'Hermes della nautica". Dei simpaticissimi clienti messicani, anni fa, acquistarono un nostro SD126, un 38 metri semidislocante in vetroresina. E mi chiesero: «Sergio, cosa facciamo come divisorio, fra zona living e zona pranzo del salone *main deck*?». Gli dissi che ero innamorato delle porte del Guggenheim di Venezia, ferri intrecciati, con dei pezzi di vetro di Murano di vari colori. Se volete potremmo fare un omaggio a queste mitiche porte. Acconsentirono subito e il progetto fu realizzato da un mio bravissimo amico artigiano di Fiorenzuola,

che avevo coinvolto anni prima con successo per fare multipli straordinari di Toyo Ito e di Kazujio Sejima, famose *archistar* giapponesi coinvolte da Driade. Dopo qualche anno, i messicani vendettero il loro 38 metri e per il nuovo superyacht di acciaio di 62 metri che decisero di acquistare chiesero, non a caso, lo stesso divisorio, ancora più vicino all'opera originaria ancora presente all'ingresso del Guggenheim.

A una raffinata famiglia inglese innamorata dei pezzi vintage, oltre che dell'arte contemporanea, con cui punteggiarono con piacere, su mio suggerimento, il loro yacht planante, proposi come parete di fondo del salone *main deck* un omaggio alle mitiche porte con piccoli oblò di Jean Prouvè. Anche questo, naturalmente, sempre realizzato magistralmente dai nostri artigiani.

Nel 2006 abitavo a Castell'Arquato, nel piacentino – un paesino medievale che consiglio di andare a visitare, con una meravigliosa chiesa romanica – mentre, per tanto tempo, da quando avevo 6 anni, avevo vissuto a Fiorenzuola e per vent'anni, grazie alla fortuna di avere Driade con la sede centrale vicinissima a Fiorenzuola, avevo lavorato per Enrico Astori, appunto il fondatore di Driade. Furono vent'anni in cui potei avere l'opportunità di interagire con tutti i grandi nomi

del design – da Philippe Starck a Ron Arad, da Enzo Mari a Ettore Sottsass, da Mendini a Castiglioni, da Borek Sipek a Toyo Ito, da David Chipperfield a Steven Holl. Fu un'esperienza bellissima, grazie alla quale acquisii un patrimonio di conoscenze straordinarie, per merito di un grande imprenditore che amava il design. Questa esperienza mi arricchì profondamente l'anima. Driade curava tantissimo la comunicazione: pur non avendo mai superato i 30 milioni di fatturato, Astori era attentissimo e coinvolgeva anche artisti o grandi critici, tipo Vanni Pasca, De Fusco, Fulvio Irace, François Burkhardt – ex direttore del Beabourg di Parigi – insomma tutto il meglio, anche della critica internazionale. Una cosa che era piaciuta a Enrico Astori era stato il fatto che avevo lavorato per un anno con Guido Canali, uno dei grandi architetti di Parma, che ha realizzato alcuni dei più bei restauri museali d'Italia ed era amato in tutto il mondo – credo che La Pilotta sia il suo capolavoro: in cui ha reinterpretato gli spazi seicenteschi in maniera straordinaria. Enrico Astori aveva studiato con Guido Canali e quindi, conoscendone la qualità, mi assunse in Driade. Ricordo che dopo il bellissimo colloquio con Astori andai nello show room e trovai Gabriele Basilico, uno dei più grandi fotografi italiani, che stava facendo le foto ai primi

pezzi di Philippe Starck: da lì diventammo amici. Prima ancora di Driade, quando studiavo disegno ed architettura a Parma, all'Istituto d'Arte – poi mi iscrissi a Lettere moderne con indirizzo in Storia dell'Arte, a Parma – avevo incontrato Arturo Carlo Quintavalle, uno dei grandi storici dell'arte che aveva fondato il CSAC, Centro Studio Archivio e Comunicazione (collocato ora appena fuori Parma, verso Colorno), che custodisce a oggi un patrimonio immenso: circa 15 milioni di originali tra disegni, prototipi, fotografie dei più grandi nomi. Ricordo ancora il primo giorno in cui andai a lezione da Quintavalle, che adesso ha più di ottant'anni e ancora scrive regolarmente anche sul Corriere della Sera: saranno stati i primi anni '80, c'era un'aula piena, per lo più di ragazze, entrò, ci guardò e disse «Vabbè, io non so perché siete qui, tanto non troverete lavoro, ma cominciamo a raccontarvi che cos'è il Caravaggio». Prima o poi lo porterò in cantiere, perché voglio fargli vivere l'esperienza di un cantiere navale, così anomalo rispetto a quelli edili. Tutte le conoscenze, appunto, che avevo fatto tramite Enrico Astori, le portai – con una pila di cataloghi di Driade – a Massimo Perotti nel 2006, nella sua sede di Ameglia vicino Lerici. Gli dissi: «sinceramente non conosco dov'è la poppa e dov'è la prua, non so nulla

di nautica, conosco solo la storia di Gio Ponti, che mi affascina, ma se vuoi possiamo provare...». Tra l'altro, quel giorno, avevo casualmente con me *Il Sole 24 Ore*, con un'intervista che mi aveva fatto una giornalista (che tra l'altro conobbi grazie a Driade a Londra, nello studio di Zaha Hadid dove lavorava) su un prototipo che avevamo realizzato per Driade con Ron Arad, uno dei più grandi designer e architetti al mondo, che sa lavorare l'acciaio in maniera scultorea - Driade realizzò dei suoi pezzi veramente iconici, utilizzando la tecnica dello stampaggio rotazionale della plastica. Massimo Perotti si convinse a farmi provare a trasmettere le mie conoscenze in un mondo completamente sconnesso dal design che io conoscevo perfettamente: fu veramente una fortuna per me, grazie a cui andai a vivere con mia moglie Marinella a Tellaro, che è uno dei luoghi più belli della Liguria, e vi rimasi per svariatissimi anni (da lì al cantiere impiegavo solo 10 minuti).

Sanlorenzo, negli anni, ha costruito un modello molto preciso, molto coerente. Fu un grande successo l'installazione, alla Triennale di Milano de "Il mare a Milano", con cui vincemmo il Compasso D'Oro, l'Oscar della nautica. Quando nel 2017 proposi a Massimo Pe-

rotti di essere presente durante il Salone del Mobile di Milano per raccontare il nostro rapporto organico con i grandi designers, mai chiamati prima nella nautica, lui mi diede subito l'ok. Pensai, assieme ai bravissimi NEO, studio multimediale di grande qualità, a una installazione emozionale che rappresentasse la nostra filosofia e unicità. La sera, per tutta la settimana del Salone, proiettammo sul piazzale davanti alla Triennale (luogo cult per la cultura di Milano, disegnato a suo tempo da Muzio) un oceano di pesci e di persone che nuotavano in differenti oceani. Era molto affascinante. All'interno altri oceani, che portavano alle sale delle varie mostre. Alla fine di questi oceani c'era anche la nostra sala, con video interviste a Dordoni, Citterio/Viel e Lissoni. Volti notissimi per chi ama il design. Raccontavano perché avessero scelto di lavorare per noi: perché vedevano una coerenza, negli anni, verso il design contemporaneo, che altri cantieri non avevano. Il mio obiettivo era incuriosire ed emozionare il pubblico che conosceva bene questi tre grandi nomi. In questo modo potevano scoprire meglio il brand Sanlorenzo. La stampa e l'ADI rimasero particolarmente colpiti dall'efficacia poetica di questa installazione e con grande nostro orgoglio vincemmo appunto il Compasso d'Oro.

Da allora ogni anno siamo a Milano. L'anno successivo, in uno spazio ancora più grande, sempre in Triennale, portai l'installazione "Yachtville", liberamente ispirata alla scenografia di "Dogville" del regista cinematografico Lars von Trier. Come von Trier aveva fatto recitare Nicole Kidman in una città dove gli edifici che costituiscono un paese sono riprodotti in pianta per mezzo di delimitazioni grafiche bidimensionali, il nostro "Il Mare a Milano/Yachtville" metteva in scena il progetto d'interior design firmato da Piero Lissoni, nostro Art Director. Semplicemente disegnato per terra, noi portammo la sagoma in scala reale dello yacht SX88 di 38 metri che, attraverso un'astrazione grafica, ne evidenziava gli ambienti interni, e lo allestimmo con tutti pezzi di buon design pensati da Piero Lissoni, ricreando l'atmosfera della barca. Il perimetro dello scafo segnava anche la membrana simbolica che ci separava dal mondo esterno, rappresentato da un alternarsi di scenari urbani creati dalla fusione di elementi architettonici di tante città del mondo. Lo yacht Sanlorenzo solcava mari metaforici, varcava confini immaginari, contemplava città oniriche che erano un invito ad uscire dal porto sicuro, a navigare sempre, a volgere lo sguardo oltre il limite del possibile.

Grandi furono gli apprezzamenti mediatici e del mondo che visitava il Fuori Salone.

Tuttavia quell'anno accadde una cosa inaspettata davanti alla Triennale, e dopo di allora decidemmo di spostarci agli spazi dell'Università Statale, dove ogni anno, in occasione del Salone del Mobile, c'è tutta una serie di eventi legati all'arte, al design, gestiti dalla direttrice della rivista *Interni*, Gilda Boiardi (che tra l'altro è di Fiorenzuola). Cos'era accaduto? A tre giorni dall'inaugurazione della Triennale il direttore generale della stessa mi era venuto a dire che quell'anno, davanti alla Triennale, ci sarebbe stato uno yacht vero di Azimut, appoggiato lì: ci sono riusciti perché «hanno affittato il suolo pubblico», ci dissero. Non fu un'operazione felice: quella installazione con luci, fumi e musiche da discoteca tutte le sere fece indignare i designers, la stampa, e fu criticatissima. Non avevano capito che bisognava avere un linguaggio particolare, quando si va ad un Salone del Mobile, che non si deve fare lo show come per una fiera di paese. Poiché non fummo contenti di questa infiltrazione inaspettata di un nostro concorrente, da allora ci spostammo appunto all'Università Statale di Milano, dove da anni abbiamo l'esclusiva e nessun altro cantiere navale può entrare (come in Art Basel: dove siamo diventati *Global Partner* e abbiamo avuto

un accordo in esclusiva, cosicché non potesse entrare nessun altro concorrente, anche se sappiamo che, dopo sei mesi che eravamo dentro, anche altri cantieri navali avevano cercato di entrare).

Durante l'edizione del 2016 di Miami Art Basel proposi a Perotti di fare un nostro evento in contemporanea a questa importante Fiera di Arte Contemporanea. Trovai, grazie a Boffi che aveva un bellissimo show room nel Miami design district, e a cui chiesi quale fosse la più bella villa tutta arredata da loro e da altri buoni brand italiani, che avesse di fronte anche l'attracco per uno yacht, una villa tutta arredata Made In Italy - Casa Clara - esempio contemporaneo di architettura razionalista e modernista sulla *Venetian Island*. Una delle 5 residenze più prestigiose di South Beach: location perfetta che mi permise di esporre uno yacht Sanlorenzo SD 112 di 34 metri colmo, grazie alla collaborazione con Michele Casamonti di Tornabuoni Art, di importanti monocromi italiani. L'evento lo chiamammo "1958 la nascita di due leggende: Monocromo italiano e cantiere Sanlorenzo". 1958 è infatti l'anno in cui Gianfranco Cecchi e Giuliano Pecchia fondarono a Limite sull'Arno, vicino Firenze, il cantiere navale, ma è anche quello precedente la Fondazione, da parte di Enrico Castellani, della Galleria Azimut e, con

Piero Manzoni, della rivista “Azimut”, all’epoca i due strumenti di promozione delle più avanzate ricerche nell’arte monocroma.

L’idea di base era rendere evidente alla stampa, a tutti i collezionisti e ai nostri armatori che venivano a visitare questo evento, il legame tra Sanlorenzo e il design e l’arte italiana.

Oltre ai 40 milioni di euro di opere monocrome di Fontana, Burri, Scheggi, Bonalumi e Manzoni disseminate nei vari ambienti dello yacht e dentro la villa stessa, sull’imbarcazione pensai bene di esporre anche arredi di Gio Ponti, Franco Albini, Gino Sarfatti e Max Ingrand: tutte icone del design ancora in produzione ma disegnate alla fine degli anni cinquanta.

Questo evento, visto il grande successo mediatico e di pubblico che ottenne, mi diede il via per avere l’ok da Massimo Perotti a provare a entrare, dopo un paio d’anni, direttamente in Art Basel, la fiera d’arte più esclusiva al mondo.

Nel 2022 Sanlorenzo è anche stato *Main Sponsor* del Padiglione Italia, per la prima volta realizzato da un unico artista: Gian Maria Tosatti, scelto dal curatore Eugenio Viola. Tosatti ha fatto un bel racconto della storia italiana dal dopoguerra ai giorni nostri, con la crisi delle industrie e con un intermezzo fascinoso:

l'appartamento del proprietario della fabbrica, con tutti i suoi colorini e i suoi dettagli d'epoca, e con vista sulla produzione abbandonata dalla fabbrica tessile, senza più operaie e, infine, una tenebrosa laguna in cui comparivano delle lucciole, una bella citazione pasoliniana: «darei la Montedison per poter rivedere le lucciole». Un grande tema affrontato in maniera seria quasi fosse un'opera teatrale in più atti, in cui si percorre l'ascesa e il declino del "miracolo italiano". E questo, per me, è anche il frutto del talento della grande scenografa Margherita Palli, che ha dato una mano a Tosatti per fare questa magnifica opera teatrale-artistica lodata dalla stampa più autorevole italiana e internazionale.

Oggi Sanlorenzo, finalmente posso rivelarlo, ha appena acquisito la "Rolls Royce della nautica": il cantiere finlandese Swan, il mito mondiale delle barche a vela. In questo modo per Sanlorenzo si apre un altro importante settore del mondo nautico, che gestirà con lo stesso impegno sartoriale che lo contraddistingue da sempre, insieme con la grande attenzione alla sostenibilità che lo renderà ulteriormente amato a chi ama il mare e ha sensibilità per le tematiche ambientali. Il modo inconsueto che abbiamo di raccontare Sanlorenzo lo esprimiamo anche quando facciamo mostre

che hanno per tema Sanlorenzo. Ad esempio alla Casa dei Tre Oci a Venezia, che è uno dei luoghi più esclusivi legati alla fotografia internazionale, che frequentavo da tempo, si convinsero a farci fare una mostra nelle sale De Maria, quelle storiche – ovviamente con un allestimento che realizzava tutta una serie di pareti che scollegavano dai dipinti e dai mobili antichi. Proposi come prima mostra, di cui rimasero tutti incantati, quella di un fotografo torinese: “I naviganti”. Si trattava di 20, 30 foto dei cantieri di La Spezia, dove Silvano Pupella ha fotografato parti delle barche grezze, del lavoro artigianale per realizzarle, per raccontare la bellezza delle forme e la qualità del lavoro. In nessuna fotografia c’era la solita immagine femminile stesa al sole sulle barche finite, ma in tutte c’era la bellezza delle forme grezze: che davvero hanno un fascino tutto loro particolare. Questa mostra è stata super recensita: i materiali per il lavoro sulla barca, l’operaio che salda, le maestranze tutte insieme a rendere l’idea che è l’unità di sforzi di questi grandi artigiani a creare quelle opere che sono le barche..., era attraverso questo che si raccontava la sartorialità e la cura del particolare. Questa mostra è stata portata a Milano, recentemente a Parma, al Grand Hotel de Ville. A Venezia la inaugurai in contemporanea a quella di Fer-

dinando Scianna, allestita appunto alla Casa dei Tre Oci, su tre piani: alla fine della conferenza stampa di Scianna c'era tutto il salone gremito di stampa, presi la parola e suggerii a chi aveva un po' di tempo di recarsi nelle due sale De Maria, sempre dello stesso palazzo. Ci fu un risvolto mediatico importantissimo.

Cosa mostra tutto questo? che bisogna sempre essere trasversali e connettersi con il meglio: sia della fotografia, sia dell'arte, sia della cultura.

Non a caso Sanlorenzo è anche sponsor principale del premio Lericipea, curato dalla *Project Manager* Lucilla Delsanto, che si svolge ormai da settant'anni nella zona dove abbiamo i cantieri e che, ogni anno, premia i più grandi poeti (tra l'altro, l'anno prossimo, verrà celebrato il bicentenario di Shelley, che viveva lì e in questa porzione di Liguria è morto). Da anni sosteniamo anche la manifestazione culturale estiva, curata dallo scrittore Marco Ferrari, che si svolge a Monterosso con interviste a importanti scrittori e giornalisti. Riteniamo importante aiutare le attività culturali di qualità del territorio, perché anche da questo il nostro stesso lavoro aumenta in qualità.

Quest'anno, tra l'altro, apriremo, ad aprile, durante la *preview* della Biennale d'Arte, Casa Sanlorenzo a Venezia, in un luogo straordinario: guardando la chiesa

di Santa Maria della Salute, che è alla fine del Canal Grande, a sinistra c'è Punta della Dogana e a destra, di fianco alla chiesa, ci siamo noi. Questa Casa diventerà il museo permanente di tutte le opere d'arte che, negli anni, abbiamo esposto ad Art Basel e in altri eventi d'arte, e diventerà luogo di convegni, di residenza d'artista. Ad aprile, grazie a un accordo con Michelangelo Pistoletto, questa Casa accoglierà sulla facciata la sua installazione "Il Terzo Paradiso", in occasione della *preview* della Biennale d'Arte, e così potremo raccontare la nostra attenzione all'arte. Ogni anno ci sarà un evento in tale occasione: nel 2025 prevediamo di poter proporre mostre delle più grandi *archistar* del mondo. Faccio parte del comitato strategico organizzatore di queste eventi di *preview* della Biennale Architettura - che comprende, tra gli altri, Gea Politi e Cristiano Seganfredo di Flash Art, tra le riviste d'arte più autorevoli al mondo - e vi ho coinvolto anche Marc Spiegler, che è stato per 15 anni direttore di Art Basel, la cui conoscenza di tutto il mondo dei grandi media, dei grandi collezionisti è straordinaria.

Perotti è un torinese di grande conoscenza, oltre che di rara apertura mentale, con una grande competenza nella nautica - era stato vent'anni in Azimut Benetti - ed ha intuito che questo piccolo cantiere poteva cre-

scere rispettando comunque la grande sartorialità ed essendo contemporaneamente innovativo. Abbiamo anche inventato l'asimmetria. Un altro tabù che c'era nella nautica era che tutto doveva essere simmetrico: cioè ogni barca doveva avere due camminamenti, uno a destra e uno a sinistra. Abbiamo dimostrato che ne basta uno nel *main deck* e l'altro nell'*upper deck*, così si lasciano 10 o 12 mq in più di abitabilità e i nostri clienti sono contentissimi. Tutti i plananti della Sanlorenzo sono asimmetrici. Abbiamo realizzato il primo superyacht di 40 metri, tutto d'alluminio, nel 2009; l'anno scorso l'SP 110: un primo *open* velocissimo, con gli interni incredibili di Piero Lissoni - adesso è candidato anch'esso al Compasso d'Oro. Nella classifica mondiale dei *top builder* della nautica, oltre i 24 metri, Sanlorenzo è seconda. Le vendite sono al 60% in Europa, al 20% in Asia e al 20% in America. Siamo diventati proprietari anche di Sympson Marine, importante *dealer* asiatico. Quando arrivai eravamo un piccolissimo cantiere, adesso, in Italia, siamo appena secondi ad Azimut Benetti. Anche il settore finanziario sta andando benissimo: in questo momento abbiamo già circa un miliardo e mezzo di ordini di barche da costruire e, quindi, si devono aspettare anni prima di avere la possibilità di avere uno yacht Sanlorenzo

da uno dei nostri quattro cantieri – La Spezia, Ameglia, Massa e Viareggio. Al cantiere di La Spezia c'è uno dei capannoni più grandi del Mediterraneo, dove costruiamo solo superyacht in metallo oltre i 40 metri. A Massa stampiamo gli scafi in vetroresina: sono più di 40.000 mq. Abbiamo anche una divisione più piccola, che si chiama Bluegame: si realizzano barche dai 10 ai 22 metri (da sola fa circa 100 milioni di fatturato ed è in supercrescita) che, a volte, servono anche come barca di servizio per le barche più grandi. Abbiamo fatto anche un primo catamarano a motore, presentato quest'anno al Salone di Cannes e di Genova: supercomfort, con gli interni di Piero Lissoni.

Oltre al rapporto organico con i grandi designer e con il mondo dell'arte – Art Basel, la Biennale e adesso con Casa Sanlorenzo – il terzo elemento importantissimo, a cui Massimo Perotti tiene molto, è la sostenibilità. Da oggi al 2030 siamo il cantiere più vicino a raggiungere la “Carbon Neutrality”: quest'anno, grazie ad accordi in esclusiva con Siemens Energy, MTU Roll Royce, Toyota e Volvo Penta potremo produrre barche sostenibili, con sole emissioni di vapore acqueo, perché l'energia elettrica sarà ottenuta tramite la *fuel cell* trasformando il metanolo green in idrogeno. Già nel 2024 avremo un superyacht di 50 metri con queste

caratteristiche. Ma va ricordato pure il *tender* della Coppa America, che farà 50 nodi, solo a idrogeno. Siamo i primi in esclusiva a realizzare queste novità: nei prossimi anni muteremo tutta la gamma delle nostre barche all'insegna della sostenibilità, perché vogliamo essere i capostipiti di questa attenzione. Va detto, tuttavia, che è una questione di immagine ma non di impronta effettiva nell'insieme della situazione ambientale: l'apporto all'inquinamento globale, da parte degli yacht e dei superyacht, infatti, non è superiore allo 0,006%; detto questo, in ogni caso vogliamo essere attenti alla situazione ambientale.

Va ricordato, inoltre, che a La Spezia abbiamo la SanlorenzoAcademy, che permette ai giovani del territorio che lo desiderano di diventare, dopo un anno, i fabbri, i falegnami, gli elettricisti della nautica: le persone vanno in pensione e c'è bisogno di forze nuove (diventare un artigiano della nautica, peraltro, porta anche a guadagnare molto bene). La nautica italiana ha un patrimonio di artigianalità pazzesca e il suo appeal mondiale è unico: anche se, purtroppo, i media non lo raccontano bene. Per fortuna un articolo del *New York Times*, poco tempo fa, ha illustrato molto bene che ogni persona che lavora nella nautica genera un indotto di altre 9,2 persone che, grazie alla nautica, hanno

un lavoro. Se prendete i giornali, però, normalmente la nautica assurge all'“onore” della cronaca quando si deve stigmatizzare qualcuno che ha fatto delle truffe o degli imbrogli: dire che “aveva anche lo yacht” diventa una etichetta per sottolineare ed esasperare gli eccessi di quella persona. Questo è l'argomento tipico dei media, che non esaltano mai la grande qualità della industria nautica italiana, che è invidiata in tutto il mondo: si viaggia per stereotipi, purtroppo.

Noi stiamo cercando di demolire questi stereotipi che, essendo appunto tali, non rappresentano la realtà ma la distorcono. Io sono felice di essere in Sanlorenzo, grazie a Massimo Perotti, dal 2006, a realizzare queste enormi, piacevolissime ville galleggianti, che gli armatori di tutto il mondo adorano. Sono felice che non costruiamo navi militari né armi: facciamo solo ville galleggianti, che è un modo diverso di far godere il mare.

Il Mediterraneo è il posto più bello per andare con lo yacht: ci sono delle meraviglie ovunque e, per di più, se un giorno il tempo è brutto si attracca in un porto e in mezz'ora si è a Firenze o Roma o Napoli o Venezia, ad ammirare cose straordinarie. Non è un caso che anche clienti americani o asiatici preferiscano tenere la barca nel Mediterraneo: sono innamorati dell'Italia, del made in Italy. Siamo veramente un paese mera-

viglioso, nonostante non sappiamo raccontarlo bene. Non va dimenticata la Fondazione Sanlorenzo, che fa azioni di *charity* con diversi obiettivi: rendere possibile che studenti meritevoli si laureino nelle migliori università, aiutare a creare occasioni per far rivivere le isole minori del Mediterraneo, come Palmaria, che magari sono state abbandonate negli anni, contribuire a crearvi, ad esempio, orti botanici e altro; si fa *charity* anche sul territorio, verso l'ospedale o per centri di assistenza, perché questa attenzione al luogo dove si lavora è importante e Massimo Perotti, con la sua famiglia, ci tiene tantissimo.

I risultati raggiunti da Sanlorenzo sono davvero tantissimi, e ne siamo contenti. Essere sartoriali rispettando la massima trasversalità è fondamentale, nel nostro modo di essere.

A mio avviso Massimo Perotti è per la nautica ciò che fu Olivetti per il mondo dell'informatica: creò una connessione tra la tecnologia e la cultura, con i grandi designer.

Dovete essere trasversali, avere fame di cultura. Non basta studiare libri, sostenere gli esami: dovete avere interessi nell'arte, nella letteratura, nel teatro, nel cinema, perché la qualità del vostro lavoro finale aumenta, se avete questa fame di cultura.

Non a caso tutti gli anni porto gli architetti dei nostri uffici tecnici, in accordo con Massimo Perotti, al Salone del Mobile di Milano: perché penso che le connessioni aiutino a far crescere la qualità del loro lavoro.

Una cosa che mi ha fatto molto piacere è stato ricevere, l'anno scorso, presso il Museo del Compasso d'Oro di Milano, il prestigioso Premio "Montale Fuori di Casa", che riconosce il merito di questa mia trasversalità culturale.

Una persona a cui sono molto legato è mio fratello Paolo, di qualche anno più grande di me. Lui mi ha stimolato fin da quando studiavo alle medie, a Fiorenzuola, a spaziare nelle varie branche della cultura, anche quelle più inconsuete come la lettura del filosofo austriaco Iván Illich. E a convincermi ad andare a studiare a Parma, aprendomi un vastissimo mondo culturale e artistico che Fiorenzuola non poteva darmi. La sera, spesso, da Parma ritornavo con l'ultimo treno locale a Fiorenzuola: perché da subito ero spesso a teatro, sia di prosa sia lirico, oppure per seguire le stagioni concertistiche o le rassegne dei cinema *d'essai*. E a volte rinunciavo ai finali degli spettacoli per non perdere l'ultimo treno locale delle 23,43 per Fiorenzuola.

**UNEXPECTED CONNECTIONS
OF SAILING IN DESIGN,
ART, CULTURE AND
SUSTAINABILITY**

University of Macerata, December 19, 2023

I still wonder, sometimes, what am I doing in a shipyard. Thanks to Driade, I sailed until 2006 other seas, namely those of language trends in international design and architecture, berthing from time to time at the pleasant theatrical and literary islands, which I visited whenever I could, writing passionate reviews. What I am now going to speak about are the unexpected connections I could establish by the open-mindedness of an important entrepreneur such as Massimo Perotti, Knight of Labour and owner of Sanlorenzo shipyards. Thanks to him, we fought the stereotypes ruling in sailing world in those years, when grand and sumptuous yachts were the must. Today, Sanlorenzo is one of the most loved and admired yards all over the world.

My mission, as usual, was to undermine the status quo, bringing a useful disorder in the most deeply rooted convictions. We created and developed in unusual ways a tight link between sailing and art. No one, before, had ever imagined he could be present with nautical items at the Salone del Mobile and, still less, at Art Basel in Basel or Miami, or if you like in

Hong Kong or Paris with events describing the world of boats; nor, for that matter, in Venice at the Biennale d'Arte or in coincidence with a wonderful exhibition of Alighiero Boetti at the Fondazione Cini – where we presented in a side show on board of a yacht of ours other magnificent Boetti's works, during the Biennale Preview – or at Triennale of Milan, where we could unravel our story with cinematic quotations *à la manière de Lars von Trier*...

What did we do in Sanlorenzo since 2006? The first image in which I picture all my activity is one of the ensemble of those most clever artisans whose skill yeasts such quality as Sanlorenzo wants to reach: they allow our really outstanding customized work.

Of first importance for Sanlorenzo success is the dialogue among exterior and interior designers and, most of all, the continuous discussion with the extraordinary team of architects and engineers of the yard technical offices and with the owners. Without that dialogue, no such result could be obtained.

The interior of our first yacht was devised by Rodolfo Dordoni, one of the great Italian designers, till then never engaged in shipyards, just as all the designers whom I valued had never been involved in that world. Nautical designers and entrepreneurs were

equally contrary to such a contamination. Perotti, instead, believed in the importance of that innovative connection. Thanks to Dordoni, we built a main deck with a subtly charming atmosphere by pieces expressly designed, such as vintage northern armchairs, a special effect of bronze on the ceilings, the all-high curtains. Greeted by an extraordinary success, the boat was awarded, thanks to the Association for Industrial Design, or ADI, the prize for design and innovation by President Napolitano at Quirinale, for the wonder of Perotti and Dordoni himself. The yacht, in fact, opened a totally different image repertoire for the world of sailing. Humble enough to work only on the interiors, those great designers, completely devoid of any notion about boats just as myself at the time, could change the prevailing fixed images of those years. The idea of putting the owner cabin of a 33 metres no more after the main deck salon as usual, but in the lower deck, caused a real shock to a great number of persons even in Sanlorenzo. Quite astonished at seeing the first renderings, many advised Perotti not to make such a boat, to their judgment condemned to go unsold as something not belonging to Sanlorenzo with so “strange” a layout. The owner, on the contrary, was thoroughly convinced that it

was mostly important to bring it to Genoa Salon, e.g. with those site specific pictures by Gianfranco Pardi, the historical design pieces, from the floor lamp by Joe Colombo to the mythical *chaise longue* by Eames, together with the bed-side lamps and bathroom taps by Arne Jacobsen, a sophisticated hand-woven carpet in pure silk with one hundred thousand knots for square metre, the bronze on ceilings... A truly alluring atmosphere, which got lost even for some managers in Sanlorenzo. Perotti, however, calmed everyone: "Don't worry, I'll bring it to Genoa and will show it to my parents, I'll use it with my family".

We organized the press conference at Genoa Salone Nautico where I invited the cream of the editors of design and architecture reviews, whom I had met when working for Driade. And did they come, curious to see what Rodolfo Dordoni, called for the first time to design for boats, had conjured. Perotti could just show his parents the yacht, bought the next day by an Austrian gentleman at first glance. Perotti himself was taken aback. The buyer, we found out, was an entrepreneur owning a big Austrian firm of lamps, besides an admirer of Dordoni and contemporary design. At last, he had not to relinquish his refined taste in choosing a yacht, as it usually happened to

clients of his kind, endowed perhaps with the best items of design in their villas, when it came to boats. We must take in account, as a matter of fact, the basically kitsch image corrupted by a sheer conventional concept of luxury attached to yachts till those years.

After Rodolfo Dordoni, who unfortunately died this year – in *Domus online* you can find my memoir of this designer, not by chance the first I drew into the world of sailing for his taste, a subdued style which could be recognized at an international level by clients of any continent – I called, as a second great designer, the one who still now, perhaps, sells more than anyone else his own pieces all over the world, i.e. Antonio Citterio with his partner, Patricia Viel. He too worked on his first boat, as he had never been called to act in the field. In his first renderings, the yacht was all in a surprising smooth mahogany. He had worked on the history of nautical materials, studying the original ones, as mahogany was one of the most important components in the history of sailing which he had revisited, of course, with great gusto. We could not make the boat, though, in polished mahogany, because the Scot clients, who bought it at once, having much appreciated the rendering, wanted it to be of

a very light colour at any cost. Citterio/Viel, then, declensed mahogany into a much lighter essence, i.e. glossy maple, afterwards matched with coordinated natural skins, tissues in the ceilings, Flexform sofas, Vitra armchairs and the Hermes *chaise longue*, all of their design, besides some customized pieces. They also withdrew the entrance doors towards the salon to give some space to the cockpit, and fit in customized, pleasantly extensible outdoor sofas of their production...

Citterio, afterwards, designed for us another boat for a Swiss client of Italian origin, a large-scale financier and a famous art collector, adding to the interior decoration a particular blue colour for the Explorer – one of the super-yacht models put on the market by Sanlorenzo since several years with great success – nearly a remembrance of the tows for working boats, transformed by us in a very big super-comfortable villa allowing the owner, who had perhaps already sailed the Mediterranean for years and wished to undertake longer voyages, to go directly to America or Antarctica, thanks to the huge autonomy of this boats. The yacht is of a very sober taste as well, with scattered pieces designed by Citterio who chose to work, this time, with Canaletto walnut, steel, bronze,

and inserted a picture by Capogrossi at the end of the main deck salon, one by Emilio Isgrò in the owner cabin and then many Boetti's works in the different spaces.

Another model devised by Sanlorenzo is a sort of semi-displacing, semi-gliding down crossover with a big cockpit, whence one can disembark the tender or the water motorcycles as if it were a large beach, besides a main deck which is a large salon not interrupted by the wheelhouse on the upper part of the yacht, instead of the inner and outer ones usually placed on other boats. Piero Lissoni, the third, great designer I called, enhanced this potential, large *open space* without any interruptions but for the aerial ladder leading to the lower deck or the fly. He made the floor in Kerakoll (a type of cement-resin) and put in the Saarinen table, some chairs among the first northern folding ones of the early nineteenth century, the piece of furniture K2 with automatically sliding and stopping planes by Norbert Wangen for Boffi, the Castiglioni lamps, the Rietveld armchairs for Cassina, some sofas of his own design... The SX88, I think, is the most widely sold Sanlorenzo boat of the last years – all in all, sixty, at least, but each different from the others. We don't make serial boats: each is discussed

in relation to every detail, its layout, its materials. This one determined a greatly successful line then declensed in various dimensions, from SX76 to SX88, SX100, SX112, and the next year we will have a 120 feet SX as well.

Last year we presented at the Nautical Salons of Cannes and Genoa the SP110, Smart Performance, the first Sanlorenzo super-fast open boat, with the outer spaces made up by Bernardo Zucconi according to the plan drawn with Tilli Antonelli, and the interior *open space* conceived as usual by our Art Director Piero Lissoni. This new model, at once a full success, is now a candidate to the prize Compasso d'Oro for 2024 and has, besides, all the solar panels on the upper part of the hull.

To bring great contemporary design inside the boats is always a great pleasure.

When I visited the first Genoa nautical salon in 2006, I introduced myself as a newspaper writer, as I was not known as a member of Sanlorenzo, which I had not yet joined. I could see all the various brands which exhibited their superior yachts and was astonished: I looked at just old, dull images founded on the worst ideas of luxury for boats seeming awful villas with an abysmal disconnection between the best

of Italian design and the world of sailing. A world which imposed to clients, who perhaps would have appreciated and desired a contemporary design, such compulsory images without any escape. Massimo Perotti sensed, instead, how it could be interesting to imbue that world with contemporary sensibility, even by vintage pieces, according to the well-trying taste of Italian design.

History of sailing is made by persons with a wide culture and a largely sweeping mind. I knew, then, the mythical works by Gio Ponti who, when working in the nineteenth century on yachts where he scattered his design and pictures by great contemporary painters like Capogrossi, marked a turning point in sailing imagination, abandoning the clichés in the manner of Coppedè and his equals, responsible for yachts nearly seeming Renaissance boats, but with nothing at all to share with sea. This Gio Ponti's operation was always in my heart and along that line I always tried, in my own small way, to dignify sailing again.

Let us keep in mind that Italy, even if no one mentions it so often, is the most important naval producer in the world, and Sanlorenzo, as mono-brand, is the first shipyard; world yearly turnover nowadays exceeds seven billions, and Italian yards produce a share of

50% of the yachts beyond 24 metres all over the world. Italy has no comparison: each time I see a great successful entrepreneur from any part of the world and I find finally that he decides to buy in Italy, instead of his country, even if it has as many shipyards, I feel a bit of pride: that means that we have something more in the way of style, refinement, customized work. We do not sell Sanlorenzo because it costs less or it sails faster, but simply for its painstakingly tailored work. Sanlorenzo is the only all Italian yard, while other ones, like Ferretti with its seven brands, among which the iconic name of Riva, have Chinese owners since nine years. Azimut-Benetti, instead, which as a whole has a bit larger turnover than us, let enter an Arab group with a 33% share some months ago. Sanlorenzo is proud to be an all-Italian yard: some years ago, during the Lehman Brothers crisis, which destroyed a great number of firms and caused a collapse of 70% in the yacht sales in the world, while other yards closed the plants and laid off their workers, Sanlorenzo did not close one day nor laid off one worker. Perotti, then, sold a share of 20% to Chinese buyers, but at the end of the Lehman Brothers emergency, returned to China and bought back what he had sold. Now Sanlorenzo is completely controlled by Massimo Perotti who

introduced into the firm his brilliant son Cesare and his daughter Cecilia, a young, very clever architect with a studio in Milan. They are all fond of their work nor like to show off as, for that matter, our clients too. In 2010 Sanlorenzo entered the stock exchange of Milan, where all of us went to feast it in overalls and helmets. The new entry was a success: a share was listed, then, at 16 euros against a today value of 42, an exponential increase due to the great confidence of investors in what Sanlorenzo is doing. The yearly turnover has largely changed: in 2005, when Perotti bought the firm, it was at most of 42 millions with seven or eight yearly boats, while now we reach 850 millions, always keeping, though, to our sober lines according to the motto “innovation based on tradition”.

SX76 is a wholly *open space* boat, too: here you can note, especially, the stair apparently made on a mould for its very perfection – a work, actually, of supreme artisans, produced as a unique, subsequently painted piece. We have artisans whose bags are marked with the birth year of their firm – one in Tuscany, particularly, dating to 1618, well before the yachts came into being, when it made ships for Medici family!

SX112 is the present flagship, but we will soon make a still greater one with an aft little beach which can open

itself, even on its sides, when in roadstead, allowing a much larger space to enjoy sea close to water edge. Another interesting peculiarity is the unobtrusive crane, so perfectly integrated in the boat line, that it cannot be perceived but when electrically moving, for example, to lower the tender, leaving space otherwise uncluttered when unnecessary. The great potentiality of SX was heightened by Lissoni himself who made it as a completely *open space* with well-known pieces of furniture as Castiglioni lamps, a ceiling alike to a Japanese tatami, a television appearing from the box only when requested, pieces by Le Corbusier, a stairwell which is a real hand-made work of art and a bar which vanishes till you don't use it.

After these three great names, Dordoni, Citterio and Lissoni, I called the first female designer in the world, an absolute beginner as well in the realm of sailing, i.e. Patricia Urquiola. Particularly responsive to environment themes, Patricia Urquiola has a very interesting, completely different style. We asked her to engage herself in the interiors of the semi-displacing boats, which are slower, but also more comfortable models. In the larger portholes, we used filters by which the openings nearly disappeared to better uniform the hull line. Sanlorenzo cares very

much for neatness of lines, because a Sanlorenzo can be recognized from afar thanks to its pure shape, in comparison with the yearly “messed up” products of other yards. Nor less pondered, as above hinted, are the interiors. One of such spaces in the first Urquiola’s SD96 has some pieces of her design, as the sofas for Cassina, of which she is the Art Director, or her super-comfortable armchairs, historical pieces like the one by Marco Zanuso, to which she added in the outer space her Husk model for B&B outdoor, in a general atmosphere created by reeded wood on the walls. The owner cabin, besides, has a glass wall with a marvellous serigraph with sea-like effects.

We have also involved, through a Parisian client who made with us his fourth boat, Michel Bismut, a French architect with a highly rated studio in Paris. Our client, probably, had already his house rooms designed by Bismut, whom he called to make his boat interiors as well. It happens, in fact, that clients bring the architect and their preferred brand. Such was the case with a Singapore client, who came to us and told that he wanted a 44 m, but completely designed by Christian Liaigre (then died in 2020, leaving to his studio the task of going on proposing its style and highly customized work). The interiors were worked

out by an artisan firm of ours which realized masterly everything with curved lines producing custom pieces and using elm and polished eucalyptus. No sharp angle on this boat where even the stairwell is completely curved with a scooped-in rail. Besides, we have an owner suite on three levels, a truly impressive tour-de-force, considering the overall dimension of the boat in comparison with a structure usually placed on 100 m. models.

Another, though, is my greatest desire, the hardest effort yet to be accomplished. I adore John Pawson, a much loved artist, the greatest minimalist architect all over the world. Well, I asked him to design the interiors of our super-yacht, but we have, as now, just some sketches and drawings. We showed his photographs and first sketches in Venice at Casa dei Tre Oci, as he is an excellent photographer too. If I will be able to find an owner who loves super-minimalist style, I shall be deeply proud to realize a real “convent-like” yacht.

Nor a less emblematic flavour has the connection with the Italian firm of Boffi kitchens.

At first, I had planned to bring into Sanlorenzo Bulthaup brand, a prestigious German firm specialized in superior quality kitchens. For eight

months I conducted the negotiations to introduce them into our yard to make our kitchens. I went to Germany and visited their firm. They came to our yard in Italy and saw our yachts. I met their commercial managers, everyone seeming eager to joint the new connection. In 2008 April, during the Salone del Mobile, I organized a meeting with the top managements of Bulthaup and Massimo Perotti at their show room in via Durini. The agreement by now apparently reached, I thought in July to be able to fit up their kitchen in the boat designed by Rodolfo Dordoni, which we were completing in those months. During the meeting, though, their production director began to point out their doubts: "We make kitchens for static environments, you make moving boats, so we need at least two years to check through the tests of Din rules if our kitchens can be fit for boats". I was astonished by such a slowness in decision-making by a so renowned German firm. I understood that they were real pachyderms and we would not have achieved an agreement in a reasonably short time. I took Perotti with me and went at once to Duilio Boffi in via Solferino, at their Milan large show room. In three months Boffi carried out the inner sea kitchen with the anti-rolling fins and safety magnets necessary to

employ it on the boat designed by Dordoni, and re-engineered in no more time the kitchen block K2 of Norbert Wangen to fit it, with saltiness-resistant materials, for the outdoor use of our fly.

I realized, then, why Italian firms have been unrivalled for so many years for quality and resilience, always so ready to face unique chances as the one offered by Sanlorenzo to Boffi, and I am still gladder to have further promoted our Made in Italy. The commercial Bulthaup division still kicks itself, I suppose, for such an important chance went lost, in front of the yearly turnover realized by Boffi for us since 2008.

The Milan Salone del Mobile has always been the most important fair in the world, being visited by at least 500,000 persons from everywhere during its customary week. Italians state the guidelines of contemporary design. Not by chance, even the greatest foreign designers, as Philippe Starck, decided since a long time to have their works realized in Italy rather than in their origin country, like France in Starck's case, mostly because they could find with us entrepreneurs who loved good Italian design as Mr Cassina, Claudio Luti of Kartell or Enrico Astori of Driade, invariably able to reconcile their turnover with such primary love.

I feel this love for Made in Italy also in our owners coming from any continent. I use to bring them for the final choice of loose furniture to Milan, where they can visit the best show rooms of contemporary interior design and try the single piece also from an ergonomic point of view, besides simply appreciating the beauty of chairs, sofas, armchairs, tables and lamps. So we tell them the story of Italian design, why that one piece is important, in which year it was first produced and who was the designer that devised it. Sometimes we bring them to choose original pieces in one of the several vintage show rooms strewn in Milan. Then, if there is an opera at Scala in the evening, we bring them to the theatre, a happily accepted opportunity, as Scala is another mythical place of Italy. Actually, Unesco has just declared Italian opera “immaterial world heritage”, our melodrama being still exported all over the world in its original language. If we have some spare time, I bring them to see the “Seven Heavenly Palaces”, the fabulous seven towers at the Hangar Bicocca, one of the biggest and most impressive art installations. Maybe we also visit in a private way Italy’s Galleries near Scala or the Bugatti Valsecchi museum during excellent old art exhibitions, as it happened some months ago in this same year for the

show of precious seventeenth century pictures which, as I told our guests during the visit, were lent also by an owner of ours, for whom I had looked after her boat interiors. All of this is meant to emphasize the cultivated background of our owners. Our clients are in love with Italy – a further reason to buy their “floating villa” from us. Perhaps they perceive, ultimately, our special taste for craftsmanship and design so closely interwoven with our history.

A 50% share of all the world yachts more than 24 metres long is still now produced in Italy, and an 80% share of our owners comes back after a few years to buy a still bigger Sanlorenzo because they were satisfied with the result and our attention for after-sale service as well.

I know some French clients who already bought four Sanlorenzos. The high craftsmanship of our yard, at any rate, is by now widely recognized. We are considered the “Hermes of sailing”. Years ago, some very nice Mexican clients bought an SD126 of ours, a 38 metres semi-displacing boat in fibreglass and asked me: “Sergio, what are we making as a partition between living and dining space in the main deck salon?” I explained to them my love for the doors of

Venice Guggenheim museum, made of interlaced irons with variously coloured Murano glass pieces. "If you like, we could make a homage to those fabled doors." They agreed at once, and the project was carried out by a friend of mine, a very clever artisan of Fiorenzuola, whom I had successfully engaged years before to make extraordinary multiples of Toyo Ito and Kazujio Sejima, two famous Japanese starchitects called by Driade. After some years the Mexicans sold their 38 metres and asked, for the new 68 metres steel super-yacht they decided to buy, a remake of that same partition, still closer to the original work always in its place in the Guggenheim entrance.

To a refined English family fond of vintage pieces and contemporary art works, with which they were pleased to dot their gliding down yacht after my suggestion, I proposed as a wall at the end of the main deck salon a homage to the wonderful doors with little portholes by Jean Prouvé. The wall, of course, was superbly made by our artisans, too.

In 2006, I lived in Piacenza province at Castell'Arquato, a village which I advise to visit, with a splendid Romanesque church, after I had been living for a long time since when six years old at Fiorenzuola, where I worked for twenty years, thanks to the very near

Driade head office, for Enrico Astori, founder of the firm. In those twenty years, I could interact with all the greatest names of design, from Philippe Starck to Ron Arad, from Enzo Mari to Ettore Sottsass, from Mendini to Castiglioni, from Borek Sipek to Toyo Ito and from David Chipperfield to Steven Hool. By that unforgettable experience I acquired a real treasure of an extraordinarily extensive knowledge thanks to a great entrepreneur fond of design and could truly enrich my soul. Driade looked closely after communication: even if it never topped a 30 million turnover, Astori was very careful and employed also artists or famous critics like Vanni Pasca, De Fusco, Fulvio Irace, François Burkhardt, a former director of Paris Beaubourg – the best, in short, at an international level. He appreciated, too, that I had worked with Guido Canali, one of the great Parmisan architects, responsible for some of the best restorations in Italy and liked all over the world. I think La Pilotta palace in Parma was his master work, in which he was able to re-interpret the sixteenth century space. Having collaborated with him as well, Astori assumed me for Driade as he well knew his worth. I remember that after the memorable interview with him I went into the show room and found Gabriele Basilico, one of

the best Italian photographer, then at work with the pieces of Philippe Starck. Thence, we became friends. Still before I went to Driade, when I was studying drawing and architecture at Istituto dell'Arte in Parma, where I enrolled in art-oriented modern literature, I met Arturo Carlo Quintavalle, one of the great art historians, who had founded the CSAC, Centre Study Archive and Communication, today very close to Parma, towards Colorno, where it guards an immense patrimony of 15 million originals of drawings, prototypes and photographs of the greatest names.

I still remember my first day when I attended a lesson by Quintavalle, by now more than eighty years old, but still a regular contributor to *Corriere della sera*. We were, I think, in the early eighties of the last century in a fully crowded class-room, mostly with girls. He came in, looked at us and said: "Well, I don't know why you are here, as you will not find anyway a job, but let us start to tell you what is Caravaggio". Sooner or later, I'll bring him to our place, because I wish he tries the experience of a shipyard, so different from building sites.

In 2006, I brought all the notions acquired thanks to Enrico Astori, together with a pile of Driade catalogues,

to Massimo Perotti, in his seat of Ameglia near Lerici. “Frankly”, I told him, “I don’t know where is the stern nor where is the bow, I just know Gio Ponti’s to me bewitching story, but if you like, we can try...” That day, I had by chance a copy of *Il Sole 24 ore* with an interview I had given to a newspaperwoman I met in London thanks to Driade in the studio of Saha Hadid, where she was working. The subject was a prototype we had made for Driade with Ron Arad, one of the best designers and architects, used to work steel with a sculptural touch, author of some memorable works made with the rotomolding technique. Massimo Perotti convinced himself to let me try to transfer my notions onto a realm entirely disconnected from the world of design to me perfectly known. For me, a real stroke of luck, as I went to live with my wife Marinella at Tellaro, one of the most delightful places in Liguria, and there I remained for many many years, a ten minutes commuter to the yard.

Over the years, Sanlorenzo built up a much to the point and coherent model. A great success was the setting up at Milan Triennale of the *Sea at Milan* installation, by which we won the prize Compasso d’Oro for sailing. In 2017, when I proposed to Massimo Perotti to join

the Milan Salotto del Mobile to describe our organic relations with great designers never called before to work with boats, he agreed at once. I planned, with the utterly professional members of NEO, a first rate multi-medial studio, an emotional installation which embodied our philosophy and uniqueness. For all the evenings of the Salon week, we projected in the square of Triennale (a cult place for Milan culture, designed by Muzio) an ocean of fish and humans swimming in different oceans. It was a really fascinating view. Inside, the oceans led to the rooms of the various shows. At the end of those oceans, there was also our room with video-interviews to Dordoni, Citterio/Viel and Lissoni, well-known faces for design connoisseurs. They told why they had chosen to work for us: because they saw a coherence in the years in relation to contemporary design which lacked to other yards. My aim was to intrigue and emotion the visitors who generally knew such names, so that they could better discover Sanlorenzo brand. If press and ADI were particularly struck by the poetical power of the installation, we were very proud, on our part, to win the afore mentioned Compasso d'Oro. Since then, we came to Milan every year. The year after, I brought in a still larger space the *Yachtville*

installation, loosely inspired to the set designing of *Dogville*, the film by the director Lars von Trier. As von Trier had Nicole Kidman playing in a town where the buildings of a village were reproduced in a plan by means of bi-dimensional graphic boundaries, our *Sea at Milan/Yachtville* staged the interior design blueprint signed by Piero Lissoni, our Art Director. Plainly drawn on the ground, we brought the full scale outline of an SX88 yacht 27 metres long highlighting through a graphic abstraction the inner environments and put it on just with good design pieces devised by Piero Dordoni, which re-created the boat atmosphere. The hull perimeter marked also the symbolic membrane which parted us from the outer world, represented by alternating urban sceneries born from the fusion of different architectural memories of many cities in the world. Sanlorenzo yacht plied metaphorical seas, crossed imaginary bounds and contemplated dreamlike cities, so many invitations to leave the safe harbour and to always sail, turning one's look beyond the limit of what is possible.

A large approval came both from media and visitors of the outer section of the Salone.

That same year, though, an unexpected accident occurred in front of Triennale decided us to move

to the spaces of Milan Università Statale, where every year, on the occasion of Salone del Mobile, the public can follow a full series of events related to art and design, managed by the editor of *Interni* review, Gilda Boiardi (born, by the way, at Fiorenzuola). What had happened? Three days before the opening of Triennale, its general director had come and explained to me that in front of it there would have been a real yacht by Azimut just placed there, as they “had rented the public property”. It was not a lucky operation: the installation was harshly blamed, as it outraged designers and press with its every night lights, smokes and disco music. They had not understood that you need a particular language when you go to a Salone del Mobile, where you shouldn’t put on a show like a village fair. Not at all pleased with such infiltration by our competitors, we moved to Milan Università Statale, where we have been holding the exclusive since many years, as no other shipyard can enter inside (like in Art Basel, where we have been a Global Partner and had an exclusive as well, so that no other competitor might come in, even if we know that, six months after our entrance, other yards tried to follow).

During 2006 edition of Miami Art Basel I proposed to Perotti to organize an event of ours in the same period

of that important contemporary art fair. I turned to Boffi, owner of a superb show room in Miami design district, and asked him which was the finest villa wholly fit out by his firm and other good Italian brands, with a berth in front for a yacht and completely furnished by Made In Italy - Villa Clara, that is, ideal for us as a contemporary example of rationalist and modernist furniture on the Venetian Island, one of the five most prestigious of South Beach - a perfect location which allowed me to show a 34 metres long Sanlorenzo SD 112 filled with important Italian monochromes by the collaboration with Michele Casamonti of Tornabuoni Art. The event was aptly named by us "1958, birth of two legends: Italian Monochrome and Sanlorenzo yard". That was the year, in fact, of our shipyard foundation by Gianfranco Cecchi and Giuliano Pecchia at Limite sull'Arno, near Florence, but also the one preceding the birth of Azimut Gallery thanks to Enrico Castellani, founder as well with Piero Manzoni of *Azimut* review - the two means of promotion, at the time, of the most advanced researches in monochrome art.

The chief idea was to point out to the press, all the collectors and our owners who came to our event the bond between Sanlorenzo and Italian art and design.

Besides the forty million value of monochrome works by Fontana, Burri, Scheggi, Bonalumi and Manzoni, scattered in the various places of the yacht and the villa, I took care to show on the boat pieces of furniture by Gio Ponti, Franco Albini, Gino Sarfatti and Max Ingram, all true emblems of design, even if made at the end of fifties.

The great success of the event in the media and among the visitors roused me to persuade Massimo Perotti to try to enter directly Art Basel, the most exclusive art fair in the world, after a couple of years.

In 2022 Sanlorenzo was also the Main Sponsor of the Italian Pavilion, for the first time made by a unique artist, Gian Maria Tosatti, chosen by the curator Eugenio Viola. Tosatti spun a fine account of Italian history from the postwar period to today with the industry crisis and a captivating intermezzo: the flat of the factory owner, with all its pastel hues and period details, besides a survey of the abandoned production of the textile plant without its female workers, and finally a dark lagoon where the appearance of some fire-flies sounded like a Pasolini quotation: "I would give Montedison factory to see again fire-flies". A great theme seriously treated nearly as a theatre play in some acts deploying the rise and decline of "Italian

miracle". This, to me, was also achieved by the talent of the outstanding stage designer Margherita Palli who gave a hand to Tosatti to make this magnificent theatrical-artistic work praised by the most influential Italian and international press.

Today Sanlorenzo - at last I can reveal it - has just bought the "Rolls-Royce of sailing", the Finnish yard Swan, a worldwide myth of sailing boats. In such a way Sanlorenzo opens to itself another important compartment of sailing, where it will act with the same commitment to customized work which has always set it apart, together with a steady attention to sustainability which will make it still more loved by the ones who love sea and care for environment themes. We follow the same usual way of describing Sanlorenzo in the exhibitions dedicated to Sanlorenzo, too. For example, at the Casa dei Tre Oci in Venice, one of the most exclusive places for international photography which I was used to visit since a long time, we were given the chance to make an exhibition in the historical rooms De Maria, obviously with a series of mounted walls to part it from old pictures and furniture. I proposed a first show, which charmed every one, with the works of a young Turin photographer, *The sailors*. They were twenty or thirty

images of La Spezia yards where Silvano Pupetta portrayed parts of the raw boats and the artisan work needed to make them, so to tell the beauty of forms and the high quality of work. No female figure lying in the sun on finished boats, but everywhere the attraction of rough shapes with an appeal all of their own. The show was widely reviewed: the materials for the work on the boat, the welders, the ensemble of the workers to convey the idea that the united efforts of such great craftsmen were the ones which created those works which are boats... by these means they told the neatly tailored work and the heed of details. The exhibition was brought to Milan and then, recently, to Parma at the Grand Hotel de Ville. In Venice I inaugurated it at the same time with Fernando Scianna show put on three floors; at the end of Scianna conference in the salon wholly crowded by newspaper writers, I took up the word and suggested to the ones with some spare time to go into the De Maria rooms in the same palace. We had a huge media echo.

What does all of this show? The need of always crossing over and connecting ourselves with the best, be it in photography, art or culture.

Not by chance Sanlorenzo is also main sponsor of the LericiPea prize, managed by Lucilla Del Santo, which

has been taking place since seventy years in the same area where we have our yards and awards the greatest poets. Here, in this same part of Liguria, Shelley lived and died about two centuries ago, as the next year commemoration will remind. For many years we have been sponsoring also the cultural summer event directed by the writer Marco Ferrari at Monterosso, with interviews to important authors and newspaper writers. We do think important to help serious cultural activities in the region, because our work quality improves also by that means.

In April, besides, we will open, during the preview of Biennale d'Arte, Casa Sanlorenzo in an extraordinary place in Venice: there, looking towards the church of Santa Maria Della Salute at the end of Canal Grande, you have on your left Punta della Dogana and on your right our seat. According to an agreement with Michelangelo Pistoletto, the Casa will accommodate his installation *The Third Paradise* on its façade on the occasion of the Biennale Preview, enabling us to explain our attention to art in that way. An event will take place every year on that occasion; in 2025 we foresee to propose shows of the best starchitects. As a member of the strategic committee which organizes these preview events of Biennale Architettura,

counting among others Gea Politi and Cristiano Seganfredo of Flash Art, one of the most considered art reviews, I have engaged also Marc Spiegler, the former director of Art Basel for 15 years, who can boast an extraordinary knowledge of all the world of big media and collectors.

A largely cultivated Turinese with a deep competence about sailing, having worked for twenty years in Azimut Benetti, Massimo Perotti felt that this little yard could grow, always keeping faithful, anyway, to tailored work and innovation. Furthermore, we invented asymmetry. According another sailing taboo all had to be symmetric, so that each boat had to have two walking passages, one on the right and one on the left. We showed that one on the main deck and another on the upper deck is enough, sparing 10 to 20 habitable metres for the satisfaction of our clients. All Sanlorenzo gliding down yachts are asymmetrical. In 2009, we made our first 40 metres super-yacht, all in steel; last year, the SP 110, a first super-fast open boat, with the interior by Piero Lissoni, now candidate to Compasso D'Oro, too. In the world rank of sailing top builders beyond 24 metres, Sanlorenzo is second. Sales amount to 60% in Europe, 20% in Asia and America. We became owners also of Simpson Marine,

an important Asian dealer. When I arrived, we were a very little yard. Now, we are second only to Azimut-Benetti in Italy. Our financial branch is in a very good shape as well: as now, we have about a billion and half of orders for boats to build, so that one has to wait for years before having a Sanlorenzo yacht from one of our yards - La Spezia, Ameglia, Massa and Viareggio. In La Spezia plant there is one of the biggest hangars in the Mediterranean, where we build only metal super-yachts more than 40 metres long. At Massa we mould the fibreglass hulls in a yard more than 40,000 square metres wide. We have also a smaller division named Bluegame with an about 100 million turnover in quick growth, where we make 10 to 22 metres crafts, sometimes used as tenders for bigger boats. We made also a first, super-comfortable motor-catamaran with Lissoni's interior, presented this year to the Salon of Cannes and Genoa.

Besides the organic relation with designers and art, the third factor of primary importance for Perotti is sustainability. From now to 2030 we are the closest yard to reach "Carbon Neutrality": this year, by exclusive agreements with Siemens Energy, MTU Rolls Royce, Toyota and Volvo Penta we will be able to produce sustainable boats with only water steam emissions,

because electric energy will be obtained by the fuel cell transforming green methanol into hydrogen. In 2024 as well, we shall have also a 50 metres super-yacht with such characteristics. But we have to remember also the tender of the American Cup which will reach 50 knots only by hydrogen. We are the first to realize these exclusive novelties: in the next years we shall transform all the range of our boats according to sustainability, because we want to be the initiators of the change. I must admit, though, that this is a question just of image, not of an effective imprint, as the share of global pollution by yachts and super-yachts is not more than 0,006%; that said, we wish, anyway, to pay attention to environment situation.

At La Spezia, we have Sanlorenzo Academy which trains the young of the area wishing to become, after one year, boat smiths, carpenters or electricians; workers retire, and we need younger ones who will earn, by the way, very good salaries as boat artisans. Italian sailing has a first class craftsmanship with a world appeal, even if media, unfortunately, don't give it its due. Luckily, a *New York Times* article illustrated thoroughly how a person who works in sailing sector begets a job for other 9,2 persons. Newspapers, yet, usually give sailing the "honour" of a report only to

blame someone for a fraud or a swindle, the phrase “he had even the yacht” often becoming the trite label to magnify the rascal excesses. Such is the typical subject of media, which never praise the high quality of Italian sailing sector, an object of envy all over the world. Stereotypes are the rule. We try to demolish those commonplaces which, as such, can just represent an ill twisted reality. I am very glad to be in Sanlorenzo, where I can realize these huge, so pleasant floating villas adored by owners of every continent. I am happy that we do not make war ships nor arms: we make only floating villas, a different way of enjoying sea.

The Mediterranean is the best sea to sail with a yacht: wonders are everywhere, and with bad weather you can berth in a harbour and in half an hour get to Florence, Rome, Naples or Venice to admire extraordinary things. That's the why even American or Asian clients prefer to keep their boats in the Mediterranean: they are in love with Italy and Made in Italy,

We are a really splendid country, even if we don't always make it justice.

I would hint here also at Fondazione Sanlorenzo, committed to various charity initiatives aiming, for

example, to allow deserving students to graduate in the best universities, or to help to create occasions to give a new life to minor Mediterranean islands, like Palmaria, perhaps abandoned over the years, concurring to create, maybe, botanic gardens and so on; Sanlorenzo charity, furthermore, covers also our territory, including the hospital or reception centres, as such attention to the place of work is an important issue for Massimo Perotti and his family, who are very keen on it.

San Lorenzo reached a great number of results and we are very glad of it. To practice both a customized and widely crossover manner of working remains an essential feature of our way of being.

To my mind Massimo Perotti is for sailing what Adriano Olivetti was for informatics, for which he built up a connection between technology and culture, including great designers.

You must cross over disciplines, to be hungry of culture. To study books, to sit exams is not enough: you must be interested in art, literature, theatre, cinema, because the quality of your achievements improves, if you feel that particular longing.

That's the reason why every year, with Massimo Perotti's approval, I bring the architects of our

technical offices to the Milan Salone del Mobile, as I think that connections help to better the quality of their work.

Last year I was very pleased to be awarded, at the Museo del Compasso d'Oro in Milan, the prestigious prize *Montale Fuori di Casa*, which singled out some of these aspects in my background.

Personally, I am very attached to my brother Paolo, some years older than me. He spurred me, since when I was studying at junior secondary schools of Fiorenzuola, to cover the various branches of culture, even the most unusual as the reading of the Austrian philosopher Iván Illich. He persuaded me to study in Parma, opening to me a very large cultural and artistic world which Fiorenzuola couldn't allow. In the evenings, I often came back to Fiorenzuola from Parma with the last local train, as I made at once a habit of going to the theatre, were it dramatic or lyrical, as well as following concert seasons or the series of art cinemas. Sometimes, I missed the end of shows not to miss the last 11.43 p.m. train to Fiorenzuola.



Sergio Buttiglieri, Style Director di Sanlorenzo - Yacht dal 2006 (fotografia di Beppe Raso ©2023).

Sergio Buttiglieri

Breve profilo / *Short profile*

Dal 2006 Style Director di Sanlorenzo - Yacht. La sua formazione è umanistica. Si è formato a Parma con l'eminente storico dell'arte Carlo Arturo Quintavalle. Da sempre, per passione, scrive anche recensioni teatrali e artistiche per varie testate.

Dopo essere stato dal 1986 al 2006 direttore tecnico di Driade, azienda fondata da Enrico Astori, dove ha avuto l'opportunità di interagire con i grandi nomi del design contemporaneo e le *archistar*, grazie a Massimo Perotti, imprenditore nautico di rara apertura mentale, che aveva appena acquisito Sanlorenzo, ha potuto, con il suo appoggio, contaminare questo mondo con le sue conoscenze extra settore, creando un rapporto organico con il mondo del design e con i luoghi topici dell'arte contemporanea come Art Basel in tutti i suoi eventi nel mondo e la Biennale d'arte del 2022, dove la Sanlorenzo è stata Main Sponsor del padiglione italiano.

Nel 2022 gli è stato assegnato il prestigioso *Premio Montale fuori di casa*, proprio per la sua visione originale,

capace di cogliere – come i legge nella motivazione – «la ‘connessione’ di due mondi apparentemente diversi: quello dell’Interior contemporaneo per la casa e quello della nautica».

Sergio Buttiglieri has been since 2006 Style Director of Sanlorenzo, the first shipyard in the world as mono-brand for yachts and super-yachts beyond 24 metres. Of classical background, he was educated in Parma, where he studied with the eminent art historian Arturo Quintavalle.

In the wake of an enduring passion, he is also a long-time author of theatrical and artistic reviews for several journals.

A former Technical Director from 1986 to 2006 for Driade, a firm founded by Enrico Astori, where he could interact with the great names of contemporary design and st architects, he had the chance, thanks to Massimo Perotti, an uncommonly open-minded sailing entrepreneur who had just acquired Sanlorenzo, of injecting with his endorsement his own alien notions into that sector, so to link an organic relation with the world of design and topical places of contemporary art as Art Basel in all its events in the world and the 2022 Biennale d’Arte, where Sanlorenzo was the Main Sponsor of the Italian Pavilion.

In 2022, he was awarded the prestigious Premio Montale fuori di casa, just for his original view, “able to catch”, as the jury statement reads, “the ‘connection’ between two apparently different worlds – the one of contemporary house interior and the one of sailing”.



Per saperne di più
Further information

Leo Lectures

Nell'ambito della tematica triennale 2023-2026, *Trasformazioni della contemporaneità. Tra spinte e resistenze*, il programma dell'a.a. 2023-24 approfondisce una questione cruciale: come comprendere la vita nell'intreccio tra naturale e artificiale. A trattare il tema *Vita, natura, artificio* sono chiamati filosofi, antropologi, fisici, letterati, pedagogisti, storici, biologi, registi cinematografici, ma anche imprenditori e professionisti che praticano sul campo modi virtuosi di articolare la sfida cui ci troviamo di fronte.

Nel contesto attuale, in cui inedite potenzialità tecnologiche si accompagnano a crescenti sensibilità (e preoccupazioni) ambientali, mentre sembrano farsi più incerti i confini e nello stesso tempo vengono eretti nuovi muri, si pone più alta l'urgenza di epistemologie non riduttive e di più profonde capacità di discernimento etico e politico. Saperi differenti sono allora convocati a confrontarsi, intrecciarsi, sollecitarsi reciprocamente per costruire prospettive sempre più transdisciplinari e internazionali, conoscenze sempre più responsabili e condivise.

La Scuola di Studi Superiori “G. Leopardi” interpreta perciò la propria mission impegnandosi in una ricerca attenta alla complessità, innovativamente intesa a incrociare, far dialogare e valorizzare la diversità di prospettive, di linguaggi, di campi di indagine, e a considerare con rispetto la pluralità degli sguardi: all’insegna di uno stile ben espresso dall’istanza programmatica di *Abitare il futuro: conflitto generativo e pratiche nonviolente*.

In the scope of the three-years theme 2023-2026, Transformations of Contemporary Age: Pressures and Oppositions, the 2023-2024 program investigates a crucial question, i.e. how to understand life in the interplay of natural and artificial. The subject Life, Nature, Artifice is trusted to the analysis, not only of philosophers, anthropologists, physicists, men or women of letters, pedagogists, historians, biologists and film directors, but also of entrepreneurs and men or women of different professions who implement in the field suitable ways of articulating the challenge we are called to face.

In the present context, characterized by unprecedented technological potentialities which go along with growing

environmental sensibilities (and worries), while boundaries seem to become more and more uncertain and new walls are erected in the meantime, a higher need is felt of not reductive epistemologies and deeper resources of ethical and political wisdom. Different types of knowledge are then requested to start a debate, as well as to interlace and stir each other, so to build more and more interdisciplinary and international perspectives with more and more responsible and shared know-hows.

The Advanced Studies School G. Leopardi, therefore, carries out its mission engaging itself in a complexity-aware research, newly aiming to cross and promote the different perspectives, languages and investigation ranges in a mutual dialogue, while valuing the plurality of views under the banner of a style well expressed by the programmatic appeal To Inhabit Future: Generative Conflict and Non-Violent Practices.

Indice / Contents

- 9 Le connessioni inaspettate della nautica:
fra design, arte, cultura e sostenibilità
- 47 Unexpected Connections of Sailing in Design,
Art, Culture and Sustainability
- 87 Sergio Buttiglieri
Breve profilo / *Short profile*
- 91 *Leo Lectures*



ISBN 978-88-6056-896-0



9 788860 568960