

L'architetta



A sinistra, il salone dello Jongert 36 metri, giocato sui toni di grigio e riscaldato dagli intrecciati in colore naturale. Qui sotto Francesca Cianficconi nel suo studio a Roma.

quando mi aprono quella porta mi si parò dinnanzi agli occhi una parete di disegni di barche. Quindi era destino... Quel destino era lo studio di Walter Franchini. Entrai come semplice caddista e dopo un anno sono diventata la project manager del 68 metri Lady Anne P.B. Walter mi diede fiducia subito, portandomi con sé dappertutto, in cantiere da Amels, alle riunioni con gli armatori, a quelle con Metrica, non la falegnameria di quartiere... Gli armatori erano tostissimi, i più difficili della mia esperienza."

Francesca inizia così la sua gavetta dall'alto invece che dal basso: un grande architetto, un grande cantiere, fornitori al massimo livello, armatori difficili. Con Walter Franchini inizia l'avventura dei 47 metri del neonato cantiere Isa di Ancona.

Quando poco tempo dopo Franchini viene a mancare, Francesca ne raccoglie il testimone e decide di continuare nel favoloso mondo dei megayacht. Dopo una breve esperienza presso lo studio Nuvolari e Lenard incontra Luca Dini con cui inizia a collaborare e contemporaneamente con Francesco Paszkowski. Ma segue Dini in Admiral dove erano in costruzione dei suoi progetti di 40 metri. Ne segue la costruzione accumulando un'esperienza di cantiere importante, che, il proprietario del cantiere, consolida affidandole la responsabilità di interior design manager. "Era un'esperienza che mi

FRANCESCA CIANFICCONI

Un destino segnato

Laureata in architettura a Roma alla Sapienza – "ma sono marchigiana", specifica con orgoglio – arricchita da un anno di Erasmus a Madrid, Francesca Cianficconi è appassionata di mare da sempre e ha saputo tradurre la passione in professione.

Testo: Roberto Franzoni - Foto: D.R.

"Sono nata nel mese di luglio e dieci giorni dopo la nascita ero già sulla barca di mio padre – ricorda con piacere – sono una velista, e appena posso scappo in mare anche fosse a bordo di un canotto".

Appena laureata coglie l'occasione di una richiesta presso uno studio di architettura a Roma. "Quando mi aprirono la porta – racconta – mi trovai davanti a pareti di disegni di barche. Ne uscii camminando a un metro da terra. Nei corsi di architettura avrei dovuto fare un esame con Gianni Zuccon, ma quell'esame lo feci a Madrid, quindi il tema "barca" non lo avevo ancora toccato. Quando mi chiamarono per il secondo colloquio ero titubante perché temevo, appena laureata, di chiudermi troppo presto in una specializzazione così particolare e di nicchia. Rifiutai, ma dopo un anno di esperienza nel residenziale risposi a un annuncio sul sito dell'Ordine degli Architetti di uno studio che dichiarava di occuparsi di residenziale di lusso, senza specificare che lavoravano anche nella nautica. E di nuovo,



L'architetta



mancava – attesta Francesca – e che mi ha consentito di stare da una parte e dall'altra della barricata”.

Dopo tre anni in Admiral decide di tornare a Roma come libera professionista e apre il proprio studio con cui inizia lavorando sul refit di un Magnum 53, “che ho rifatto tutto molto minimal – testimonia Francesca – ricavando tre cabine, avendo portato la cucina in coperta e che gira ancora per il Circeo”.

Dopo questo lavoro arrivano varie collaborazioni, con Rio Yachts, con C-Boat, Jongert, Tamsen, Hatteras e con Palumbo, per cui disegna gli interni del 57 metri Taiba per un armatore del Golfo. “Purtroppo per la sua

Sopra, la suite armatoriale del 46 metri C-Boat con un importante testaletto, ripreso dalla decorazione in fuga del soffitto a effetto metallico ramato. Le stesse tonalità cromatiche vengono riprese nel suo bagno sia nel legno di ebano macassar che nella pietra di onice striato oro.

riservatezza e privacy gli interni non sono pubblicabili – si rammarica Francesca – ma la sua soddisfazione è massima, sia per la qualità costruttiva e puntualità del cantiere che per la realizzazione degli interni, tanto che continuo a lavorare per lui”.

Recentemente Francesca sta imboccando una via imprenditoriale dando vita a una linea di mobili, con degli artigiani italiani che vantano una vasta esperienza nel lusso, indirizzati sia al residenziale che alla nautica. Contemporaneamente sta lavorando su una linea di catamarani di 24 metri dedicati al charter, che entreranno in servizio nel 2021, disegna gli spazi espositivi per Marine Leather (il primo al MYS) e ora durante il Salone di Milano, nel giardino del Baglioni Hotel, e si dedica all'insegnamento dello yacht design presso la QDU, Quasar Design University, che si occupa sia di car che di yacht design ed è frequentata da laureati in architettura e in ingegneria, italiani e stranieri.

L'insegnamento è un'opportunità per ripensare al suo percorso creativo?

Fa riepilogare tutto. Tutta l'esperienza. Ho approfondito alcuni temi su cui magari lavorando velocemente avevo sorvolato. Insegnare illuminazione, analizzare i materiali, spiegare le tecniche di rappresentazione, come si inizia un layout, la centralità del corpo scala... ripercorrere con gli studenti l'evoluzione che la barca ha vissuto, come sono cambiati gli spazi per l'armatore e gli ospiti, l'importanza dei percorsi, è un arricchimento anche per me.

Lei ha attraversato esperienze molto diverse dai 70 metri ai 50 piedi, poi la Rio. Ma mi sembra di capire che la sua vocazione sia più per la grande dimensione, per spazi ampi...

Sì è vero, ma mi piace che nella nautica devi pensare gli spazi in 3D e mi ha abituato a pensare nelle tre dimensioni. Nello spazio grande è più facile, ma anche nelle barche di 12 metri, dove devi impegnarti di più e saper dare valore al centimetro, la sfida è avvincente. Fissare su carta ciò che immagini, prevedi e vedi, è la difficoltà che cerco di trasmettere agli studenti. Non è una casa con le pareti dritte. Nella barca è tutto curvo, tutto storto e occorre una grande sforzo immaginativo per definirne il volume.

Da un po' di tempo in qua diversi architetti e designer del residenziale sono stati chiamati a proporre soluzioni e decorazioni a bordo. Sanlorenzo ne è un propugnatore. E con loro è dilagato l'impiego di mobili di produzione, generalmente di maestri del design. Lei come si relaziona a questa tendenza?

FC Da una parte sono a favore. Però, per esempio, un letto non può essere privo di sponde sennò il materasso scivola via. La tendenza è ad arredare come se i saloni fossero di casa e le cabine camere da letto. In

La sala da pranzo di un 50 metri CRN. Il forte effetto specchiante del soffitto contribuisce ad ampliare il volume dello spazio e a rifletterne la luce in tutte le direzioni.

realtà occorrono accorgimenti diciamo “nautici”, dato che il rollio e il beccheggio non sono del tutto eliminabili, nonostante tutti gli anti rollii possibili. Anche l'ampio uso del vetro pone molti problemi. In Admiral facemmo una barca con molte superfici in vetro, che è rigido e se sollecitato si potrebbe crepare se non opportunamente fissato e distanziato. Occorrono spazi e sistemi di ammortizzamento per consentirgli di adattarsi al movimento dello scafo. Chi non ha esperienza di navigazione, non se ne rende conto. La barca è sottoposta a mille sollecitazioni e il suo “corpo” è in continuo adattamento. Le porte ad esempio vanno fissate quando la barca è in acqua perché se si fissano quando è all'asciutto e non ha i carichi giusti non chiudono.

Nella ricerca e nell'evoluzione dei materiali che cosa ha trovato lungo il corso della sua esperienza?

Sono alla costante ricerca di materiali se non nuovi o innovativi, almeno originali e poco o mai usati. Ma non è detto che possano andare bene a bordo, dato il movimento, le vibrazioni, il sale, il sole. Un legno verniciato in un salone dove batte il sole virerà di tonalità. La pelle richiede molte attenzioni in base alla colla che si usa e a quanto è lavorata. Sono alla ricerca continua di novità, che agli armatori piacciono, ma prima bisogna testarle.





Il primo decennio del 2000 è stato caratterizzato dal minimalismo. Anche lei lo ha applicato sul suo Magnum 53. Poi sono venuti i russi che hanno imposto un neo-barocco iperdecorativo da Hermitage di San Pietroburgo. E adesso?

Adesso convive tutto, dal minimal al maximal. Ma c'è una tendenza, che io chiamo stile "europeo", caldo, ricco di metalli come l'ottone o il bronzo satinato, carico di marmi, tornati protagonisti anche a bordo, opportunamente alleggeriti. C'è una direzione univoca più di prima, che gioca tanto sui materiali, testimoni ne sono i vari saloni dell'arredo Europei, che comunque mostrano ultimamente uno stile uniforme, se non addirittura, spesso, ripetitivo.

Lei si occupa prevalentemente di interni o esce anche all'aperto a definire gli spazi di coperta, sempre più articolati, vivibili, e abitabili, come i salotti di prua, ormai irrinunciabili?

Sì, sì, mi estendo anche all'aperto. Con Walter Franchini ci siamo occupati della definizione di tutto lo yacht. Come diceva sempre Franchini, la barca è un uovo, come tocchi all'interno si riflette e si ripercuote all'esterno, che deve essere il proseguimento dell'interno. Ci deve essere un'unica mano secondo me, per una continuità di stile. Non dico sulla linea esterna, ma sugli spazi esterni di vivibilità, complementari a quelli interni.

La suite armatoriale del Palumbo 57 metri Taiba. La varietà dei materiali, dal legno alla pelle, al metallo conferisce all'ambiente un'atmosfera di rilassante ricchezza.

Ha ricevuto richieste complesse dagli armatori?

Sul 68 metri ci hanno chiesto un campo pratica da golf per cui abbiamo dovuto studiare il movimento del golfista in funzione della sua altezza, ricavare l'area di lancio, creare un cupolino per contenere le palline. Ci hanno chiesto letti fuori misura di quattro metri per due, percorsi differenziati per uomini e donne. Il bello di questo lavoro è proprio la vastità delle richieste e delle aspettative.

Dov'è oggi il mercato? Il sogno arabo del passato è stato in larga parte esaudito. Il sogno cinese è svanito come i sogni del mattino, i russi che hanno salvato i cantieri negli anni più bui sono rinchiusi nel Cremlino. E ora?

Europa, Europa. Dal centro al nord.

La clientela invecchia e i giovani latitano?

Il cliente giovane non cerca più la barca per rappresentanza, ma per vivere più intimamente il mare con gli amici e la famiglia.

Lai collabora sistematicamente con progettisti di esterni e di carene?

No, occasionalmente, secondo le opportunità. Mi ha fatto molto piacere e sono stata onorata di lavorare sul Columbus 57 metri Taiba con un grande ingegnere come Sergio Cutolo di Hydro Tec e spero di aver con lui un'altra occasione. ■