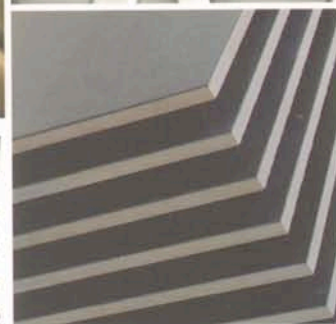
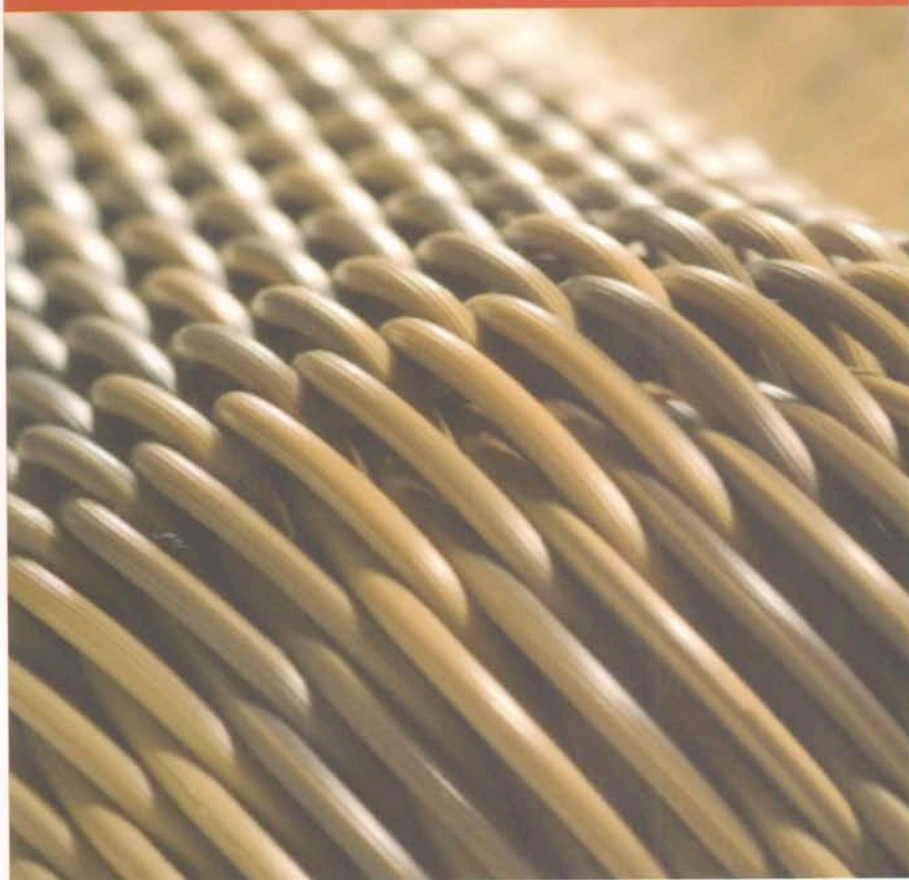


DOSSIER  
*Compo Mobili*



E U R O P E A N  
F U R N I T U R E  
C O M P O N E N T S

n50  
aprile  
2008

FURN  
ITURE  
**DESIGN**

# Un progettista d'alto bordo

Intervista all'architetto Paolo Rossi, a cura di Virginio Briatore



Qui sopra: dettaglio del motoscafo open Mas 42; plancia di comando del motoryacht Oceano.  
Here above: detail of the Mas 42 open motor boat; the "cockpit" of the Oceano motoryacht.



**L**e grandi barche, sia quelle a vela che i motor yacht, sono oggi l'ultimo vero lusso esistente. Benché in grado di affrontare gli oceani, in genere la maggior parte di esse viene usata solo per brevi gite 'fuori porto'. Ma sono sempre più numerosi 'i commendatori', i dirigenti, gli sceicchi, i capitani d'impresa che per lunghi periodi scelgono di gestire le proprie attività da una posizione 'di alto bordo'. Le barche di lusso sono quindi veicoli mobili in grado di viaggiare in tutta privacy senza ingorghi o scioperi e di attraccare nei luoghi del pianeta a più alta concentrazione di ricchezza. Esse sono al tempo stesso macchine tecnologiche ad alte prestazioni, esclusive 'ville' di rappresentanza e di intrattenimento, uffici operativi in cui organizzare riunioni di alto profilo. In esse confluiscono le eccellenze e i saperi di svariati settori e, per nostra fortuna, l'Italia è il più qualificato produttore mondiale di motor yacht.

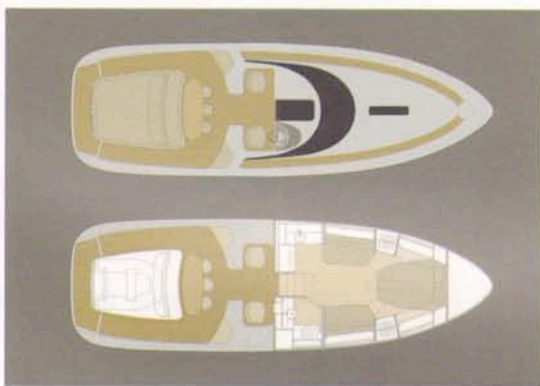
Paolo Rossi è uno dei giovani progettisti navali italiani più originali e preparati. Inoltre è anche un architetto di interni, sia residenziali che lavorativi, in grado quindi di cogliere i diversi aspetti dell'arredamento di interni e di raccontare, attraverso il suo lavoro, la sofisticazione raggiunta dai lussuosi interni nautici.

Nato a Modena nel 1969, fin da bambino rivela una grande vocazione per il mare e i natanti. A 17 anni frequenta la mitica scuola velica di Caprera, a 25 si laurea in architettura a Firenze con una tesi in Yacht Design, presentando il progetto di una navetta dislocante di 29 metri a tre ponti.

La sua carriera professionale inizia a Milano presso lo studio Gregotti Associati, per



Qui sotto: esterni e piante del motoscafo open Mas 42.  
Here below: overall view and plans of the Mas 42 open motor boat.



poi proseguire con lo Studio Cerri & Associati. Durante questi anni collabora con Ivana Porfiri e segue tutte le fasi di allestimento nelle commesse di nuove grosse unità plananti e dislocanti, affiancando a questa anche interventi di 'refit', ovvero di trasformazione di barche da una precedente destinazione d'uso, commerciale o militare, in barche da diporto e crociera. Nel celebre studio milanese è impegnato anche nella realizzazione di interni di residenze private e di allestimenti di mostre. Forte di questo lungo e prestigioso apprendistato nel 2003 si mette in proprio e apre il suo studio a Milano. Subito dopo gli viene offerto il ruolo di consulente designer nello sviluppo e studio di nuovi particolari costruttivi, affinamenti estetici generali e stili progettuali presso i Cantieri Navali Baglietto. Terminata l'esclusività con Baglietto utilizza l'esperienza accumulata sulle grandi unità in acciaio e alluminio per seguire la commessa del refit integrale di un Oceanco di 42 metri, eseguito dai Cantieri Alfa Yacht di Genova. Progetto che prevede anche l'allungamento di un ponte con le conseguenti implicazioni strutturali. La ridistribuzione degli spazi esterni è una logica conseguenza scaturita dalla richiesta di aggiunta di una nuova zona pranzo per 12 ospiti e di nuove zone relax.

Nel 2006 inizia la progettazione della sua prima barca, il nuovo Mas 42 Sport per gli omonimi cantieri di Maslianico (CO), motoscafo open ad alte prestazioni ultimato nel settembre 2007, presentato allo scorso Salone di Cannes e selezionato fra le 10 più belle barche dell'anno al premio MYDA (Millenium Yacht Design Award) 2008. Per lo stesso cantiere attualmente è impegnato nell'evoluzione del nuovo modello 42' Elegance e di una versione con Hard Top. Inoltre sta progettando gli interni di una navetta dislocante in acciaio e alluminio di 25 metri da realizzare in Italia.

## SHIPSHAPE DESIGN

Interview with architect Paolo Rossi,  
by Virginio Briatore

These days, whether they are sail boats or of the motor yacht variety, big boats are the last real luxury left in existence. Whilst they are capable of tackling the high seas, generally speaking most of them are only used for short journeys just outside the port. But an increasing number of today's key figures such as managers, sheiks and captains of industry are opting to manage their business affairs whilst afloat, even for long periods. Luxury boats are vessels capable of travelling in complete privacy without running into traffic or suffering strikes, and which can dock in places with the world's highest concentrations of wealth. At the same time, they are high performance machines, exclusive villas for receptions and entertainment and operative offices in which to organise high profile meetings. The cutting-edge features and knowledge of various fields all converge here; and it just so happens that Italy is the world's greatest producer of motor yachts.

Paolo Rossi is one of Italy's most original and skilled naval designers. He is also an interior designer of residential and business premises, and as such is capable of capturing the different aspects of outfitting interiors. Through his work, he manages to express the degree of sophistication that luxurious sea-faring interiors have now reached.

Born in Modena in 1969, from an early age he revealed a particular calling for the sea and seaborne vessels. At 17 he attended the legendary sailing school of Caprera, and at 25 he graduated in architecture from Florence University with a thesis in Yacht Design, for which he presented the design of a 29-metre displacement vessel with three bridges.

His professional career got underway in Milan at the Gregotti Associati studio, only to continue with the Cerri & Associati Studio. During these years he worked with Ivana Porfiri and oversaw all the phases involved in outfitting orders for large new planing and displacement vessels, along with refits for transforming boats from commercial or military usages into sports and cruising vessels. His work in the renowned Milanese studio also saw him designing the interiors of private homes and exhibitions.

The experience gained in the course of this long and high-flying apprenticeship enabled him to open his own studio in Milan in 2003. Immediately after, he was offered the position of design consultant in developing and conceiving new construction details, general aesthetic refinement and planning stylistic features for the Cantieri Navali Baglietto shipbuilders.

Once the exclusive contract with Baglietto came to an end, he put the experience accumulated in large steel and

Interni di case private al quartiere Isola, Milano. A destra, sgabello alto Belt, produttore Armett. Interiors of private houses in the "Isola" district of Milan. At right, Belt, high stool, by Armett.



#### Quali sono le caratteristiche fondamentali degli interni nautici?

La vita a bordo non è poi così dissimile da quella che si svolge in una casa, o meglio per assecondare la tua premessa, a quella che si svolge in una casa-ufficio: si mangia, si parla, ci si collega a internet, si mandano le mail, si telefona, si guarda la tv, ci si lava e si dorme. Però tutto avviene sull'acqua, in condizioni atmosferiche non sempre prevedibili, in una situazione in cui bisogna a volte essere autosufficienti per lunghi percorsi o lunghi periodi. In barca non ci sono muri portanti ma è la struttura stessa che condiziona e determina gli ambienti.

#### Quali sono le prerogative di un arredamento 'da navigazione'?

L'arredamento di una barca è composto da due grandi gruppi di lavorazioni: allestimenti fissi e arredamento vero e proprio.

Per allestimenti si intendono tutte quelle parti che compongono le stanze, i vani. Quindi pavimenti, pareti e soffitti. A seconda delle parti che si devono realizzare e la tipologia di imbarcazione su cui vanno montate, si utilizzeranno tipologie di materiali diversi. Tutti avranno in comune sempre la buona resistenza meccanica alle sollecitazioni imposte e l'ottima resistenza all'acqua e agli ambienti umidi. Oltre a queste,



che sono ritenute necessarie e basilari, ci saranno le caratteristiche mirate alla zona di utilizzo. Fono-assorbente elevata per le pareti verticali vicino agli impianti e alle sale macchine, smorzamento vibrazioni e risonanze per i paglioli, grande leggerezza per i soffitti e le parti alte.

Sono quindi sconsigliati materiali come MDF o truciolari (igroscopici), sono molto apprezzati i compensati marini (stabili e realizzati con colle 'marine') ma il loro utilizzo è limitato in alcune parti a causa del peso, sempre rilevante. I derivati 'tecnologici' hanno preso molto piede negli anni. Sono nate aziende che lavorano molto sulla sperimentazione di questi derivati (esempio: Bellotti e Nord Compensati) che sono composti in sandwich con le pelli esterne in Compensato Marino e l'anima in vari materiali: PVC, schiumati in genere, sughero, sughergomma, alveolari, etc.

Le pelli esterne garantiscono la complanarità del sandwich e la sua placcabilità con essenze di vari tipi a scelta (esattamente come un pannello normale di legno), l'anima interna dà la caratteristica tecnica richiesta per la finalità d'impiego (abbattimento acustico, leggerezza, etc.).

Questi pannelli, composti quindi da almeno due materiali, hanno poi, all'interno dello stesso gruppo, tutte le variabili legate ai singoli spessori, sia delle facce in compensato marino che dell'anima.

Esistono poi i sandwich realizzati in alluminio alveolare o in vari tipi di composito. Il principio è lo stesso (dare rigidità e resistenza al pannello tramite un alto momento d'inerzia, quindi staccando le due facce, ma facendole lavorare insieme, collaborando allo sforzo, tramite la parte alveolare o anima centrale).

Si possono realizzare pavimentazioni di pietra partendo da un pannello, per esempio, di due/tre cm. di alluminio alveolare e placcandolo con due "fogli" di pietra (uno per lato) da 2-3 mm. solamente. Si otterrà un pavimento in pietra con un peso specifico molto basso per metro quadro. I costi di lavorazione sono molto alti e vi si ricorre solo quando il peso è realmente importante... cioè quasi sempre, anche nelle navi da crociera.

aluminium vessels to good use for the complete refit order received for a 42-metre Oceanco by Alfa Yacht Shipbuilders of Genoa. It was a project which also involved extending a bridge, with all the attendant structural implications. The redistribution of the external areas was the logical result of the added request for a new dining area for 12 guests, along with new areas dedicated to relaxation.

In 2006, work got underway to design his first boat, the new Mas 42 Sport for the shipyard of the same name in Maslianico (province of Como). This cutting edge open motor-boat was completed in September 2007, and was presented at the last Cannes Boat Fair, where it was selected amongst the top 10 most beautiful boats of the year for the MYDA (Millennium Yacht Design Award) 2008.

He is currently at work on developing the new 42' Elegance model and a version with a hard top for the same shipyard.

He is also designing the interiors of a displacement motor-boat in steel and aluminium measuring 25 metres, to be built in Italy.

#### What are the key criteria for nautical interiors?

At the end of the day, life on-board is not that different to in your own home, or rather as your introduction says, the way we live in a home-office: you can eat, talk, connect to internet, send mails, call people, watch TV, wash and sleep on board. But all of these things happen on water, in weather conditions that cannot always be predicted, in situations where at times you need to be self-sufficient for long journeys or periods. There are no load-bearing walls on boats, it is the structure itself that dictates and determines the areas.

#### What are the prerogatives for furnishings that are suitable for sailing?

Boat furnishings are grouped into two large areas of products: fixtures and actual furnishing items. Fixtures are all the parts that make up the rooms, the areas. So that includes floors, walls and ceilings. Depending on the parts that are to be made and the type of vessel they are going to be assembled in, different types of material are used. In any case, all of them must offer good mechanical resistance to the stress to which they are subjected, and excellent resistance to water and damp environments. In addition to these (being the necessary and basic requisites), there are characteristics which are specifically for the area in question. High sound-absorbing properties for vertical walls close to the systems and engine room and deadening of vibrations and resonance for the flooring, whilst ceilings and high parts must be made of extremely light materials.

So any materials such as MDF or chipboard are to be avoided (as they are hygroscopic), whilst marine plywood (which is stable and made using 'marine' glue) work well but their use is limited to certain parts only

Gli arredi mobili sono in tutto e per tutto simili a quelli utilizzati a terra con alcune accortezze per l'uso in ambiente salino. Per gli Acciai solo 316 e non 314, cromature ad alto spessore, anodizzazioni di protezione. Per il resto il buon senso, adeguati sistemi di fissaggio, mensole con antirollii, sedi per l'incastro degli oggetti mobili, chiusure delle ante non a calamita ma ad incastri meccanici.

**Le barche oggi sono uno status dei capitani d'impresa, che le usano non solo come sedi di rappresentanza ma anche come veri e propri uffici. Confermi questa visione?**

Sì. I grandi yacht, complici le misure sempre crescenti, le autonomie sempre maggiori, gli investimenti richiesti dagli armatori, le possibilità satellitari di trasmissione dati e collegamento in tempo reale con il mondo, sempre più sono diventati luoghi anche di lavoro. Sono presenti sempre piccole zone ufficio che, oltre i trentacinque metri, diventano vere e proprie stanze/uffici, attrezzate di tutte le tecnologie per comunicare e permettere di lavorare ovunque vi sia copertura satellitare. Le barche più grandi a volte hanno anche sale riunioni per i collaboratori o i meeting. Queste barche spesso sono dotate di eliporto, quindi raggiungibili dalle coste abbastanza facilmente.

**Parlaci di questa tuo primo piccolo grande progetto.**

Anzitutto devo dire che è stata anche la prima volta che ho realizzato un progetto per un cantiere e non per un armatore. Relazionarsi con le aspettative di un brief nato dal marketing e che ha come obiettivo una

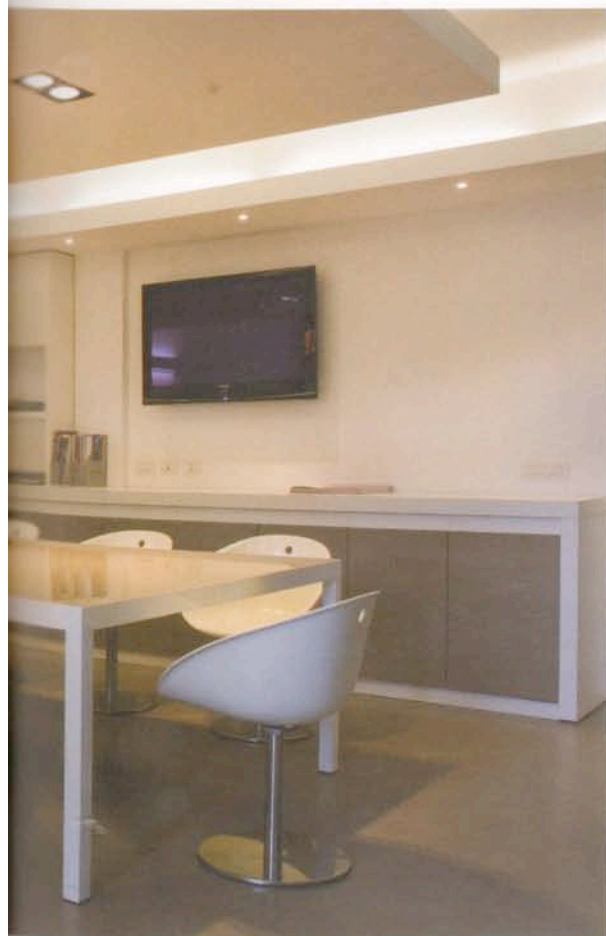


piccola serie è diverso che non esaudire i desideri di un ben determinato individuo.

La richiesta del cantiere di Maslianico, nel comasco, era di avere una barca nuova che fosse il modello di punta della gamma. Quindi sono partito dall'analisi di ciò che già esiste in modo da dare al prodotto un'identità di marchio ben riconoscibile. Poi bisogna

Uffici della General Service  
a S. Donato Milanese.  
Divano Cliff, prodotto  
da Antidiva.  
General Service offices,  
S. Donato Milanese (Milan).  
Cliff sofa, by Antidiva.





interpretare le caratteristiche dinamiche dello scafo, il target d'utenza e le aspettative conseguenti. Anche il prezzo finale, che per il pubblico è di circa 700.000 euro, è stato uno dei parametri decisivi, poiché con quel valore il progettista deve confrontarsi ogni volta che prende una decisione o che disegna un tratto. La barca è uno di quegli ambiti in cui la sinergia e la collaborazione con chi lavora in cantiere è fondamentale. Partendo dal presupposto che le prestazioni sarebbero state uno degli elementi sui cui verteva il progetto, è stato coinvolto uno tra i massimi esperti sul tema velocità, l'ing. Fabio Buzzi, per studiare e mettere a punto una carena e un sistema propulsivo che potessero far superare i 50 nodi ad uno scafo da 13 tonnellate e con una larghezza al baglio di 4 metri.

Mio intento è stato quindi quello di realizzare una linea con forti connotazioni sportive, che trasmettesse un'immagine decisamente dinamica ma al tempo stesso elegante, evitando di cadere in forzature troppo 'muscolose' e aggressive destinate, tra l'altro, a invecchiare precocemente.

Doveva essere una barca open, in senso classico con

owing to their weight, which is still heavy. "Hi-tech" derivatives have really gained ground in recent years. Companies have sprung up which experiment a great deal with these derivatives (such as Bellotti and Nord Compensati). They are composites in sandwich form with external layers in Marine Plywood and cores in various materials like PVC, foams in general, cork, rubber cork, honeycomb panels, etc.

The external layers guarantee that the sandwich is flat, and that it can be veneered with different types of wood (exactly as is the case with normal wood panelling), whilst the internal core gives the technical characteristics needed for the usage purpose (reducing noise, lightness, etc.).

These panels, made up of at least two materials, have all the variables associated with the individual layers within the same group; they have the characteristics of the marine plywood and the core itself.

Then there are sandwiches made in honeycomb aluminium or various types of composite. The principle is the same (making the panel rigid and resistant through a high moment of inertia); the two faces are detached but made to work together, collaborating in the stress through the honeycomb part or central core.

Stone flooring can be made using a panel, for example, made of honeycomb aluminium two or three centimetres thick then covering it with two "sheets" of stone (one each side) just 2-3 mm in thickness. The result is a stone floor with a very low specific weight per square metre. The workmanship costs are very high, and we only use this process when weight is crucial...that is, almost always, even in cruise ships.

The movable furnishings are just like those used on dry land, but with a few adjustments to make them suitable for use in saline environments. Only 316 steel is used, not 314; the chrome plating is very thick and protective anodising is used. As for everything else it's a question of common sense: suitable fixing systems, anti-rolling shelves, housing for slotting in movable objects and doors that close with mechanical joints rather than magnets.

**Today, boats have become a status symbol for captains of industry that not only use them as business reception premises but even as fully-fledged offices. Would you confirm this situation?**

Yes. As a result of their increasing size, ever-greater autonomy, the investments requested by boat owners and the possibility for satellite connection and data transmission in real time to anywhere in the world, big yachts are increasingly becoming work places, too.

There are always small office areas on board which, over thirty-five metres, become fully-fledged office-rooms, equipped with all the latest technology for communicating and allowing people to work wherever there is satellite coverage. The largest boats sometimes even have meeting rooms for staff or business gatherings. These boats often have a heliport, so they can be reached quite easily from the coasts.

**Tell us about your first little gem of a project.**

First and foremost, it's the first time that I've designed something for a shipbuilder rather than a boat owner. Tackling the expectations set out in a brief drafted by a marketing department aiming to produce a small series is quite different to fulfilling the wishes of a specific individual.

The request of the Maslianico shipbuilders' in the Como region was to have a new boat that would be the flagship of its range. So I set out by analysing what already exists, so that I could give the product an easily identifiable brand identity. Then I had to interpret the dynamic characteristics of the hull, the user target and the resultant expectations. Even the final price, which for the public is around 700,000 Euros, was one of the decisive parameters because the designer has to bear that value in mind every time he takes a decision or produces a line drawing. The boat is one of those environments where a good working relationship with those in the shipbuilders' is crucial.

Bearing in mind that performance is one of the elements which the entire project revolves around, one of the leading experts in speed, Fabio Buzzi, was brought in to design and perfect an underbody and a propulsion system that would go over the 50-knot mark with a 13-tonne hull and a beam width of 4 metres.

L'angolo cottura, il bagno  
e la cabina matrimoniale  
della piccola suite open  
space del Mas 42.  
Mas 42 : cooking area,  
bathroom and twin  
bedroom cabin of the  
small open space suite.




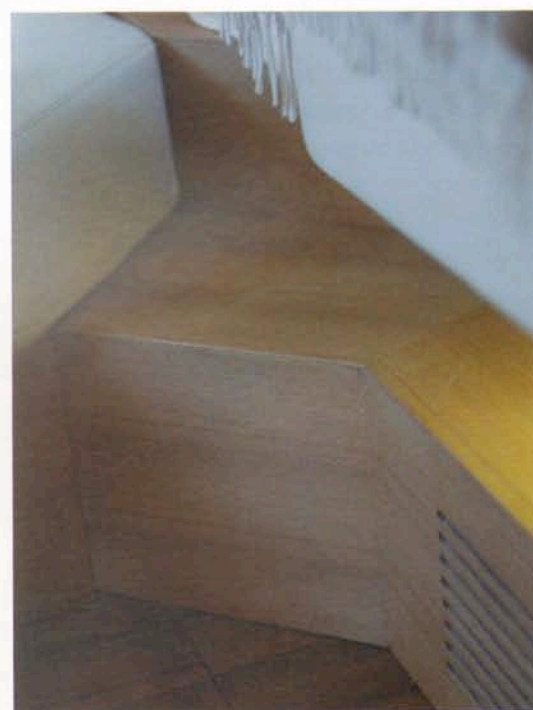
capotte totalmente servo-assistita e occultabile quando non in uso, walkaround con prendisole centrale per essere appetibile anche come tender di grosse unità, avere una zona pranzo/cottura esterna e il garage per un piccolo tender da 2 metri, per essere pratico nell'uso crocieristico. Ed infine avere un interno elegante, accogliente e confortevole.

#### Parlaci degli interni di questa mini suite marina.

Non dovendo escludere neanche l'ultima delle tre possibilità è stato importante fare una valutazione approfondita su ciò che dovevano offrire gli interni rapportati a quel tipo di utente. Non essendo grandi volumetricamente, sarebbe stato inutile, per i presupposti di target fissati, stipare 4 persone in due cabine. Lo spazio è lusso. Quindi meglio solo due, in una piccola suite open space in cui tutto contribuisce al piacere. Doveva inoltre essere allestito e rifinito come un grande yacht: niente controstampate a vista, solo teak biondo finito con vernici all'acqua a poro aperto per le pareti e spazzolato a doghe larghe bisellate per il pavimento, lino per tutti i tessuti - tende comprese, lavorazione capitonné per il testatello, pelle primofiore per divani e comodini, laccature opache per i soffitti e il bagno. Dettagli e finiture in acciaio lucido.

#### Anche luci e impianti sembrano studiati per offrire una personalizzazione durante i vari momenti della permanenza a bordo. Esatto?

Sì, l'impianto luci è stato realizzato in gole nascoste con tecnologia e led a luce calda, quattro i livelli di accensione che creano scenari diversi a seconda del momento e della necessità. Nulla è a vista ma si è ottenuta una grande luminosità con un'emissione rilassante. Aria condizionata con asole invisibili all'occhio garantiscono un'eccellente distribuzione salvaguardando al contempo l'estetica, gli impianti audio e video sono tutti B&O. All'interno è stato ricavato anche un angolo bar, discreto alla vista ma comprendente una macchina per espresso, un microonde Miele ad incasso in acciaio e un lavello su piano di corion, con stelo miscelatore a scomparsa. Le 4 tende elettriche per l'oscuramento notturno sono comodamente regolabili dal comodino. L'altezza interna utile è ovunque di 195 cm. e tutto è stato progettato e pensato per offrire senso di ariosità e massimo comfort. 







My aim was to create a very sporty line that transmits a dynamic image which, at the same time, manages to be elegant. I wanted to avoid an over-muscly, aggressive look which, apart from anything else, tends to look dated very quickly.

It needed to be an open boat, in the traditional sense, with a completely servo-assisted hood that can be concealed when not in use, a walkaround with a central sun-deck so it would also appeal as a tender for large vessels, an external dining/cooking area and a garage for a small 2-metre tender to make it practical for cruise purposes. And last but not least, it had to have elegant, welcoming and comfortable interiors.

**Tell us about the interiors in this mini maritime suite.**

As I was able to include all three options, it became important to analyse the kind of interiors linked to this user type in detail. Given that the boat is not large in volume, it would have been pointless cramming 4 people into two cabins, given the target established. Space means luxury. So two was better, in a small open space suite where everything contributes towards pleasure. It also had to have the finishes of a large yacht: no reverse moulded panels on show, just open-pore blonde teak finished with water-based varnish and large brushed wooden floorboards with a grooved edge for the floor. Not to mention linen for all the textiles including curtains, studded leather workmanship for the bed headboard, full grain leather for sofas and bedside tables and opaque lacquering for ceilings and the bathroom. The details and finishing touches are all in polished steel.

**Even the lights and lighting system seem to have been designed for personalising according to the time of day. Is that the case?**

Yes, the lighting system was made using concealed recesses and warm light LEDs, with four lighting levels that create different scenarios according to time and need. Nothing is visible, but the result is bright but with a relaxing emission effect. Air conditioning is provided through holes that are invisible to the eye, but manage to guarantee excellent distribution whilst ensuring the aesthetics are not betrayed. The audio and video systems are all by B&O. Inside there is a bar corner which is gentle on the eye but actually includes an espresso machine, a steel Miele fitted microwave and a sink on a Corion surface, with a retractable tap spout. The 4 electrical blinds for drawing at night can be conveniently adjusted from the bedside table. The internal height throughout is 195 cm. And everything has been designed and conceived to offer the sensation of airiness and the height of comfort.