Fulvio De Simoni

Una grande cultura nautica, unita ad un gusto particolare per il bello, fanno del designer italiano una delle firme più conosciute nel mondo

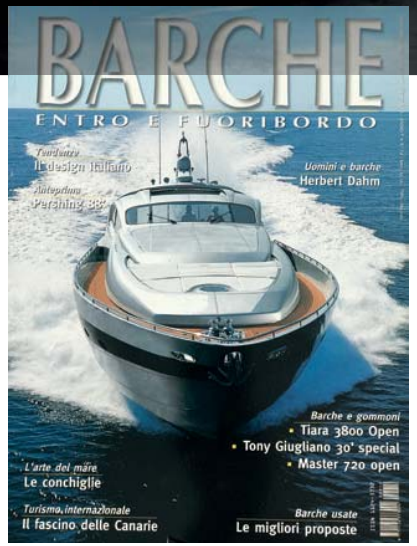
The country's great nautical culture, combined with a unique appreciation of beauty, have made Italian designer one of the best-known styles in the world

by Francesco Michienzi

La prima intervista che ho pubblicato di Fulvio De Simoni risale all'aprile del 1999. Un servizio di 16 pagine in una rivista di 160. Gli avevo dedicato il dieci per cento di tutto il magazine perché non avevo osato tagliare neanche una virgola di quel testo poiché riportava una serie di riflessioni di grande spessore culturale. De Simoni ha la fama di essere una persona dal carattere difficile. In realtà è più semplicemente una persona con un carattere determinato, un uomo che non transige sulle sue idee che porta avanti con grande forza. I compromessi non fanno per lui. Avevo scritto che lui ha scelto fin dall'inizio la via della sperimentazione, intesa come elemento portante di una continua ricerca di forme finalizzate alla definizione di uno spazio preciso e ricco di vincoli come quello di una barca da diporto. A circa vent'anni di distanza questa ricerca è ancora più forte. Non fa alcuna differenza che si tratti del *Pershing 37* di quell'epoca o del *Pershing 170* di oggi. *«Sono le tipologie di imbarcazioni che possono essere più o meno adatte ad un certo mercato per questioni ambientali e culturali. Gli yacht non sono un prodotto di massa pertanto ogni armatore ha una sua personalità e specifiche esigenze a prescindere dalla sua nazionalità».* Fulvio De Simoni è un progettista che può vantare oltre 3000 imbarcazioni al suo attivo. Ha sempre cercato di individuare nuove strade che avessero come comune denominatore l'equilibrio tra una barca bella e una efficiente. Spezzino di nascita e milanese d'adozione, con un curriculum vitae che molti gli invidiano, De Simoni inizia la sua attività di progettista navale nel 1972 a Milano, presso lo studio di Alberto Mercati. Nel 1977 fonda la Yankee Delta in collaborazione con Massimo Gregori e dal 1983 è unico titolare della Italprojects di Milano e principale protagonista della Fulvio De Simoni Design, azienda creata insieme ai suoi collaboratori più fidati. Gli abbiamo chiesto quale è la barca di cui è più orgoglioso tra le tre mila che ha disegnato.

Pershing 9X.

«Il Pershing 88 *è comparso su più di cinquanta copertine in tutto il mondo. È stato un caso eclatante, come il* Tiger *di Caliari trent'anni fa, tanto che tutti gli open hanno seguito quel modello. Però non mi interessa stupire, come nel caso di oggetti senza capo né coda, creati solo con il fine di essere snob, per nulla pratici e difficili da manovrare. La difficoltà è fare un oggetto delle stesse dimensioni, come il* Pershing 115, *che segua le norme e navighi bene; o del* Pershing 140, *prossimo al varo».* Il *Pershing 140* è il risultato di molte sinergie. Si tratta di un grande lavoro in team di eccellenze progettuali, innovazioni ingegneristiche e competenze produttive. *«Questa ammiraglia è fortemente innovativa, come è da sempre nel Dna del marchio. Al tempo stesso, abbiamo pensato a un cambiamento che fosse il meno invasivo possibile, salvaguardando quegli elementi*



Fulvio De Simoni ha firmato tutti i modelli Pershing. Nell'anno 2000 l'88 fu la barca apparsa sulla copertina delle principali riviste del mondo con oltre 50 pubblicazioni. Sopra, la prima immagine in esclusiva del nuovo Pershing 170.

Fulvio De Simoni has designed all the Pershing models. In 2000 the 88 appeared on the front cover of over fifty major magazines all over the world. Above, exclusive on the first Pershing 170 image.

di design iconici che rendono ogni Pershing inconfondibile sin dal primo sguardo. E proprio questa evoluzione coerente, conforme a una visione della nautica che esprime ogni volta grande originalità, regala al Pershing 140 *una cifra stilistica inedita e in linea con una storia di cui sono fiero di far parte».*

Chiediamo a Fulvio se il design conta ancora molto nella scelta dell'armatore per quanto riguarda la tipologia di barca da acquistare. *«Conta perché è il primo approccio insieme alla fiducia nel cantiere. L'aspetto emozionale conta ancora tantissimo. Il mercato si sta dividendo tra coloro che vogliono una barca più piccola, consumare meno percorrendo più miglia, e quelli che hanno poco tempo da dedicare alla navigazione perché hanno mille interessi e quando vogliono andare in barca desiderano correre più veloci e sentire anche un po' di adrenalina».*

Il passaggio da barca molto veloce a dislocante presenta però un differente approccio. *«Per me è un tema che vivo molto serenamente. Mi sono sempre occupato di tutto e vedo la barca sempre come una sfida progettuale. Sono felice sia quando disegno barche veloci sia quando disegno barche lente. Non faccio differenza tra una barca più piccola e una più grande. In quella più piccola ci sono ugualmente un numero elevato di disegni e se la vuoi fare veramente bene i dettagli devono essere curati in modo maniacale».* In merito alla definizione di design, l'architetto risponde: *«Potrebbe essere un po' romantica, nel senso che questo aspetto spiega la mia passione per i dipinti di barche e per tutti gli oggetti antichi che si richiamano alla nautica. Recentemente ho comperato quattro libri antichi di navi. In realtà mi piace il design, mi piace costruire delle forme, come una barca».* Per Fulvio De Simoni lo stile ha un linguaggio universale. Le sue proporzioni, la cura dei dettagli ed il movimento delle superfici sono istintivamente apprezzabili da chiunque. *«Di solito non mi lascio condizionare dalle tendenze, ma sono attento ai cambiamenti delle abitudini e delle esigenze degli armatori».* Il concetto su cui si basa il lavoro di uno dei progettisti italiani più famosi nel mondo è molto chiaro: *«Vetrate ampie, linee ben definite, barche più semplici ed economiche da gestire, confortevoli ed accoglienti non possono essere considerate tendenze, ma miglioramenti del modo di vivere in mare. Un tempo le barche erano per soli appassionati disposti anche a sacrifici pur di assecondare la propria voglia di andare per mare. Oggi gli armatori hanno aspettative differenti. La barca deve essere un ambiente in cui passare piacevolmente e senza pensieri il poco tempo libero. La tecnologia ha certamente migliorato la qualità di vita a bordo intervenendo sulla tenuta in mare, sulla riduzione dei moti e più in generale sulla fruibilità».* De Simoni ha progettato barche per i più importanti cantieri navali in Italia e nel mondo. Marchi come Pershing, Antago, Mochi Craft, Ilver, Gianetti, Raffaelli, Abacus Marine, Astondoa, Austin Parker, Evomarine, Rodman, Sea Share, Wider hanno costruito yacht che portano la sua firma. Più recentemente si sono aggiunti Rossinavi e Ocea Yacht.

«Il Pershing 140 è fortemente innovativo, come è da sempre nel Dna del marchio. Al tempo stesso, abbiamo pensato a un cambiamento che fosse il meno invasivo possibile, salvaguardando quegli elementi di design iconici che rendono ogni Pershing inconfondibile sin dal primo sguardo». Fulvio De Simoni

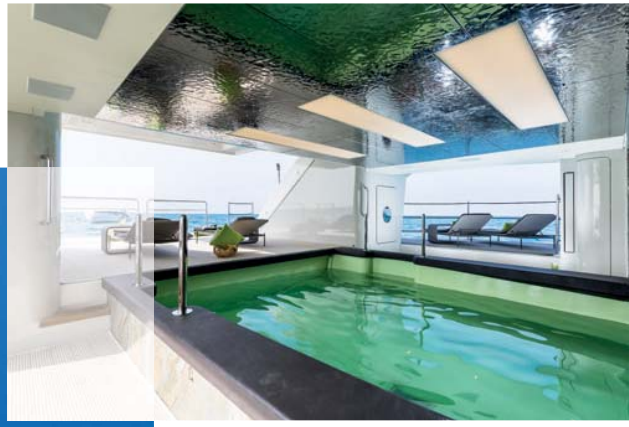
«The Pershing 140 is highly innovative, something which has always been in the brand's DNA. At the same time, we tried to make the changes as unobtrusive as possible, safeguarding the iconic design features that make every Pershing unmistakable at first glance».
Fulvio De Simoni

La nave da diporto di 50 metri di lunghezza *Aurora*, costruita in alluminio da Rossinavi a Viareggio, ha forme sorprendenti ed eleganti caratterizzate dal particolarissimo disegno della prua.
The 50-metre *Aurora* yacht, built in aluminium by Rossinavi in Viareggio, has surprising and elegant forms, and stands out thanks to its highly unusual bow design.

The first interview I published with Fulvio De Simoni was back in April 1999, a 16-page article in a 160-page magazine. I dedicated 10% of the magazine to him because I didn't dare cut out even a single comma of the text, which contained a series of reflections of huge cultural importance. De Simoni is renowned for having a difficult character. In reality, it is more that he is determined; he is someone who does not renege on his ideas, but carries them forward forcefully. He is not one for compromises. Back then, I wrote that he had chosen the path of experimentation right from the start, making it the key aspect of his constant research into forms that aimed to define the precise, highly limited space represented by a yacht. Around twenty years on, this research is even more intense. It doesn't make any difference whether you're talking about the *Pershing 37* from those years or the *Pershing 170* of today. *«For environmental and cultural reasons, various types of boat can be more or less suitable for a certain market. Yachts are not mass produced, and therefore every shipowner has their own personality and specific needs, regardless of their nationality»*. Fulvio De Simoni is a designer with over 3,000 boats to his name. He has always sought out new directions to take, while maintaining a constant balance between beauty and efficiency in his boats. Born in La Spezia and an adopted resident of Milan, with a CV that is the envy of many, De Simoni began his career as a naval architect in 1972 at Alberto Mercati's studio in Milan. In 1977 he founded Yankee Delta in partnership with Massimo Gregori, and since 1983 has been the sole owner of Italprojects in Milan, and the key figure at Fulvio De Simoni Design, a company he founded along with some of his most trusted colleagues. We asked him which of the 3,000 boats he has designed he is most proud of. *«The* Pershing 88 *appeared on more than fifty magazine covers all over the world. It was an exceptional boat, like Caliari's Tiger thirty years ago, so much so that all the open yachts since have followed that model. However, I'm not interested in wowing people, as happens with certain boats built without rhyme or reason, not at all practical and difficult to manoeuvre, created only to make an impression. The difficulty comes in creating an object with the same dimensions, but which also follows the rules and navigates well, like the* Pershing 115, *or the* Pershing 140, *which is nearing its launch»*. The *Pershing 140* stems from many different partnerships. It is a great example of teamwork, combining design excellence, engineering innovation and manufacturing ability. *«This flagship design is highly innovative, something which has always been in the brand's DNA. At the same time, we tried to make the changes as unobtrusive as possible, safeguarding the iconic design features that make every Pershing unmistakeable at first glance. This consistent evolution, which goes hand-in-hand with a highly original vision of all aspects of sailing, gives the* Pershing 140 *its unusual signature style, in line with a history in which I am proud to play my part»*.

We ask Fulvio whether design still has a large bearing on an owner's choice of which boat to buy. *«Yes, it matters, because it is a client's first consideration, along with trust in the shipbuilder. The emotional aspect is still worth an awful lot. The market is dividing up into those who want a smaller boat that consumes less while travelling further, and those who have little time to dedicate to sailing because they've got lots of other interests, and so when they get into a boat*

Navetta 30.



Il Wider 150 è un concentrato di idee affascinanti e soluzioni interessanti. Una nave da diporto di 47 metri di lunghezza e 391 tonnellate di stazza sulla quale De Simoni ha introdotto nuovi stilemi.

The Wider 150 is a concentrated blend of fascinating ideas and interesting solutions. It is a 47-metre yacht with a tonnage of 391 tonnes, to which De Simoni has added new stylistic features.

Il team dello studio di progettazione Fulvio De Simoni Yacht Design: da sinistra, Rossella Boari, Claudio Locarno, Enrico Lotti, Antonio Iacuzio, Cristiano Tonarelli, Lorenzo Rivelli.
Fulvio De Simoni Yacht Design's team: from the left, Rossella Boari, Claudio Locarno, Enrico Lotti, Antonio Iacuzio, Cristiano Tonarelli, Lorenzo Rivelli.

they want to go faster and enjoy a bit of an adrenaline rush».

Moving from a very fast boat to one with a displacement hull, however, involves a different approach. *«It isn't something that worries me at all. I have always done a bit of everything; I simply see boats as a design challenge. I am happy designing both quick boats and slow boats, and I don't differentiate between smaller or bigger craft. A small boat still contains a large number of design elements, and if you want to do the details well, they require a maniacal approach».* When asked for his definition of design, the architect responds: *«I could say something slightly romantic, in the sense that this aspect explains my passion for paintings of boats and all old objects connected to sailing. I recently bought three ancient books of ships. In reality I just like design, I like putting shapes together, as you do for a boat».* Fulvio De Simoni believes that style has a universal language. Its proportions, attention to detail and the movement of the surfaces can be instinctively appreciated by anyone. *«I don't usually allow myself to be influenced by trends, but I watch changes in the customs and requests of shipowners carefully».* The work of one of the most famous Italian designers in the world is based on a very clear concept: *«Large windows, clearly-defined lines, and boats that are simpler, cheaper to run, comfortable and welcoming: these cannot be considered trends, they are simply improvements in how people can live at sea. In the past boats were only for enthusiasts, people willing to make sacrifices to fulfil their desire to travel the seas.*

Today shipowners have different expectations. Boats have to be places where one can enjoy one's spare time without a care in the world. Technology has undoubtedly improved the quality of life on board, improving seakeeping, reducing rolling and increasing accessibility more generally». De Simoni has designed boats for leading shipyards in Italy and across the world. Brands of the calibre of Pershing, Antago, Mochi Craft, Ilver, Gianetti, Raffaelli, Abacus Marine, Astondoa, Austin Parker, Evomarine, Rodman, Sea Share and Wider have all built yachts bearing his signature. Rossinavi and Ocea Yacht are more recent additions to this list. ■

La filosofia delle navi da diporto progettate per Ocea risponde alle esigenze di quegli armatori che desiderano esplorare zone di mare al di fuori delle rotte più battute con navi con grande autonomia, molto marine, pratiche, più spartane e con ampie possibilità di trasporto di mezzi di ogni genere.

The philosophy of the yachts designed for Ocea is a response to the demands of shipowners who want to explore parts of the sea that are off the beaten track. This requires ships with a high degree of autonomy, practical and with a wide range of options for transporting vehicles of all types.

Passions

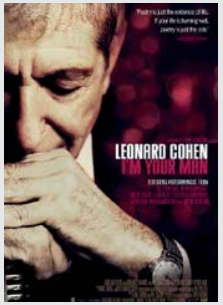
Design object

Panton chair

Car

Ferrari 612

Song

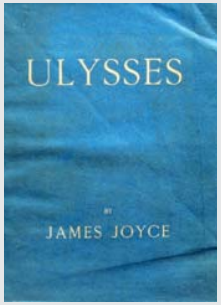


Leonard Cohen

Movie

L'aventure
c'est l'aventure

Book



Ulysses

City

Genova

Artist

Piero della Francesca

Pet

My cat