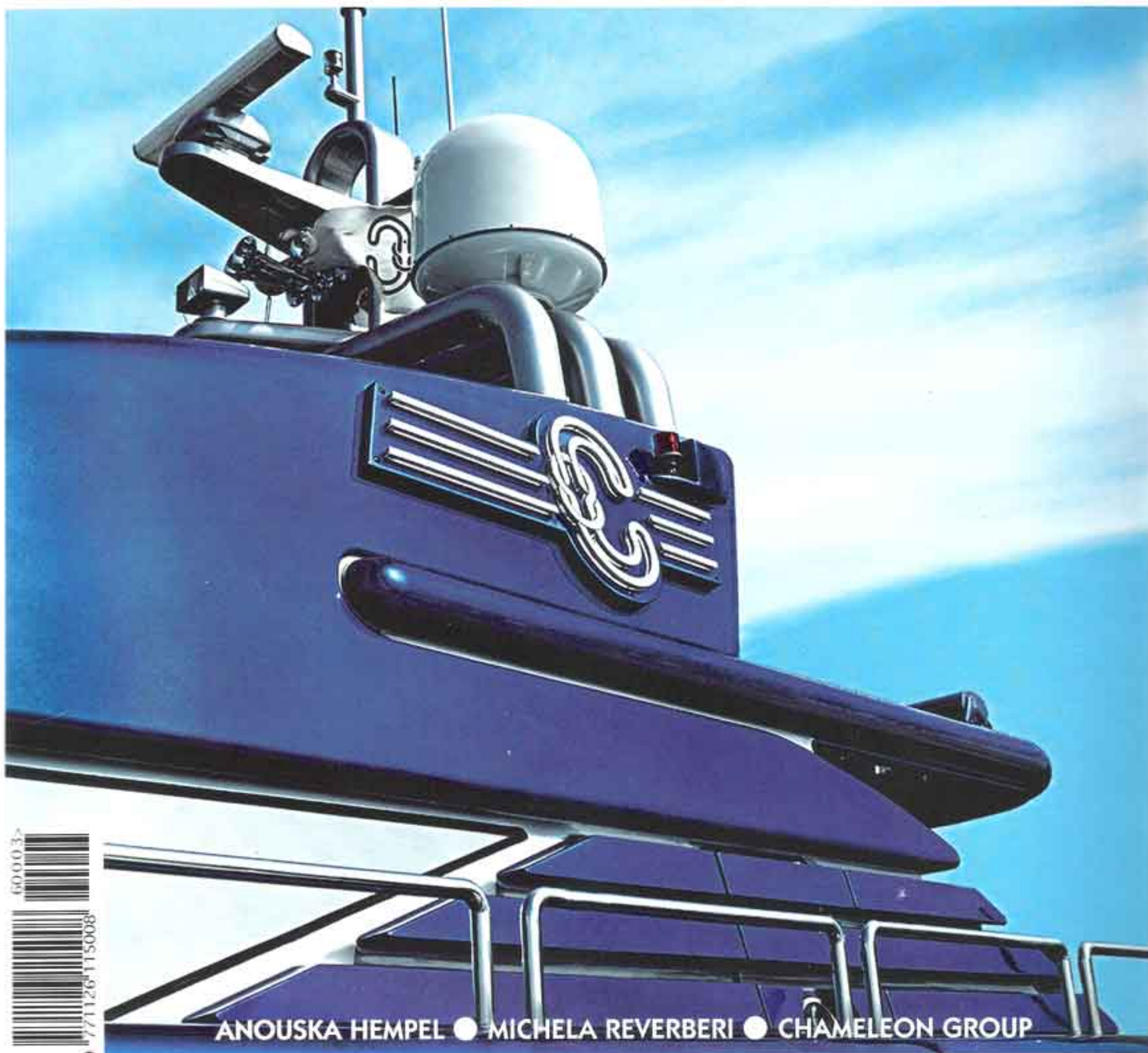


YD

YACHT DESIGN



Anno 10 n. 3/2006 Euro 8,00 - Sped. in abb.
Post. comm. 06, art. 2, legge 349/95-15/93
pubbl. 43% Ad. Prezzi all'estero: UK £ 4,45 - CH Sfr 11,00
- B € 8,70 - F € 9,15 - D € 9,15 - E € 1,30 - A € 3,00
- GR € 8,30 - NL € 9,00 - P € 12,50 - Sfr 98,00



ANOUSKA HEMPEL ● MICHELA REVERBERI ● CHAMELEON GROUP

DE AGOSTINI PERIODICI

INTERVIEW

Michela Reverberi

PREFERISCE NON DEFINIRE IL SUO STILE. E SE PROPRIO LO DEVE FARE, LO GIUDICA «LIBERO E APERTO». PERCHÉ VUOLE CHE LA SUA SFIDA CON L'ARCHITETTURA NON ABBAIA ALCUN LIMITE. E SIA SEMPRE UN'OCCASIONE PER SUPERARE SE STESSA. THIS ROMAN ARCHITECT PREFERS NOT TO DEFINE HER STYLE BUT, IF FORCED TO DO SO, USES THE TERMS "FREE AND OPEN." THAT'S BECAUSE SHE WANTS TO CHALLENGE ARCHITECTURAL LIMITS AND ALWAYS OUTDO HERSELF

DÉSIRÉE SORMANI



Il mare è da sempre un luogo dell'anima. Mio padre è genovese e ho un forte legame con la sua città d'origine». Si presenta così Michela Reverberi, classe 1964, milanese di nascita ma romana d'adozione. Oltre all'amore per il mare però c'è una particolare pulsione interiore che la spinge a mettersi sempre in gioco e a osare, con la consapevolezza di volere e sapere fare molto di più. «Mio padre è musicista e sin da bambina mi ha educata al riconoscimento delle sensazioni, al coraggio delle

The sea has always been a part of one's soul. My father is Genoese and I have close links with the city myself," says Michela Reverberi. The forty-one-year-old architect, Milanese by birth but Roman by adoption despite her Genoese blood, has an inner drive that forces her to take chances and stick her neck out because she knows she is capable of much more still and welcomes the challenge. «My father is a musician and ever since I was a child he has taught me



Michela Reverberi nel suo studio a Roma. Pagina a fianco, il progetto di fattibilità di un 42 metri Wally. Michela Reverberi in her Rome studio. Opposite page: the feasibility design of a 42-metre Wally.



A fianco, l'architetto romano, in primo piano, con il suo team. In basso, il main saloon di Jemasa. Pagina a fronte, lo skylounge sul bridge deck del 44 metri Waterlily di Royal Denship, che sarà varato nel 2007. Right: the Roman architect (close up) and her team. Bottom: Jemasa's saloon. Opposite page: the sky lounge on the bridge deck of Royal Denship's 44-metre Waterlily to be launched in 2007.

emozioni. Sono cresciuta in un ambiente che favoriva l'espressione personale e attribuiva la libertà mentale necessaria per cercare la propria strada. Qualità non indifferenti, perché la progettazione, quale forma d'arte ragionata, è anche possibilità di esprimere sensazioni. E di farle scatenare. Non è quindi un caso che l'architetto romano non ami definire il suo stile. Preferisce pensarlo «libero e aperto».

La passione per il design nautico segue, in senso cronologico, quella per l'architettura che ha coltivato prima ancora di intraprendere il corso di laurea, conseguita a Roma nel 1990; poi un corso di progettazione paesistica ed ambientale alla "Sapienza" e uno di arredamento. E le sono bastati due anni in uno studio di progettazione, che l'ha avviata alla professione, e otto con Luigi Sturchio per fare il grande salto: mettersi in proprio. «La mia esperienza lavorativa con Luigi Sturchio è stata fondamentale», dice senza esitazione, «dopo poco tempo, mi è stata data l'occasione di partecipare al progetto del Christina O, la celebre barca di Onassis affidata allo Studio Sturchio: fu una sorta di amore a prima vista, avevo la percezione chiara che il settore nautico offriva opportunità espressive particolari; uno stimolo alla ricerca di un'armonia non solo tra linee e volumi, tra comfort e tecnologia, ma anche l'interazione con le forze della



«MIO PADRE MI HA INSEGNATO A RICONOSCERE LE SENSAZIONI E AD AVERE CORAGGIO DELLE EMOZIONI»

"MY FATHER TAUGHT ME TO RECOGNISE FEELINGS AND TO BE COURAGEOUS IN MY EMOTIONS"

to recognise feelings, to be courageous in my emotions. I grew up in an environment that encouraged personal expression and gave me the mental freedom I needed to find my own way in life." Excellent qualities for a designer because the world of design is as much about expressing feelings and sensations as rationale. And also about eliciting sensations and emotions too, of course. Reverberi doesn't like having to define her own personal style. In fact, the nearest she will come is "free and open" in her description of her approach to her projects. Reverberi's passion for nautical design came after she qualified as an architect in Rome in 1990. After this she embarked on a course in landscape

and environmental design at Rome's La Sapienza University, following it with another in interior design. After two years working in a design studio which pricked her interest in the sector and eight with Luigi Sturchio, Reverberi took the big step of deciding to go it alone. "My experience with Luigi Sturchio was absolutely essential," she told us without a second's hesitation. "After a very short time, I got the chance to work on the Christina O project. The refit of Onassis's famous yacht had been entrusted to Studio Sturchio: and it was kind of love at first sight. I had a very clear idea that the nautical sector would offer me unusual ways of expressing myself. It involved trying to create a sense of

harmony not only between lines and volumes, comfort and technology but also interactions with the forces of nature because a relationship with the sea is always a part of nautical design." Reverberi has also collaborated with other internationally renowned designers. She worked on the interiors for Espen Øino-designed yachts and with the American decorator Barbara Barry on Jemasa. However, Michela Reverberi made her leap in the dark in 2000 thanks to the Brazilian yard Metalnavae: "It all happened quite fast: contact through a friend, their needing a 44-metre, my proposal, its approval and then suddenly we were off. I left Sturchio with his blessing, taking the experience





I'd built up with me and opened my own studio." A very successful team, it has to be said. After just six years in the business, the Roman architect already has eight yachts of various lengths (22 to 50 metres), seven feasibility studies (including one 100-metre) to her credit plus two twin 44-metres currently on hand for Royal Denship,

with whom she is about to sign three new contracts. Her designs cover both motor and sailing craft and a range of internationally renowned yards such as Hakvoort (the very recent 50-metre megayacht Jemasa), Lürssen (a project interrupted unfortunately by a *force majeure*) and, here in Italy, the International Shipyard Ancona and

Rizzardi. But there's more than just boats in Michela Reverberi's life: she also designs houses and apartments, often working with her architect husband, Massimo Gentileschi. One prime example of their combined talents being, of course, Susanna Agnelli's house at Porto Santo Stefano. Riverberi refused to be drawn on whether she prefers sailing over motoryachts. "They are two different styles, both, in my opinion, equally dignified. Sailing represents exploration of the sea in harmony with its sounds and natural energies while motor yachting uses technology and its innovations to adapt to that mysterious element. In both cases, it is the sea that dominates the scene and characterises the voyage. However, each and every boat is a part of me and reflects my own personal development. Each future boat will mirror who I am when I work on it while every past boat will always

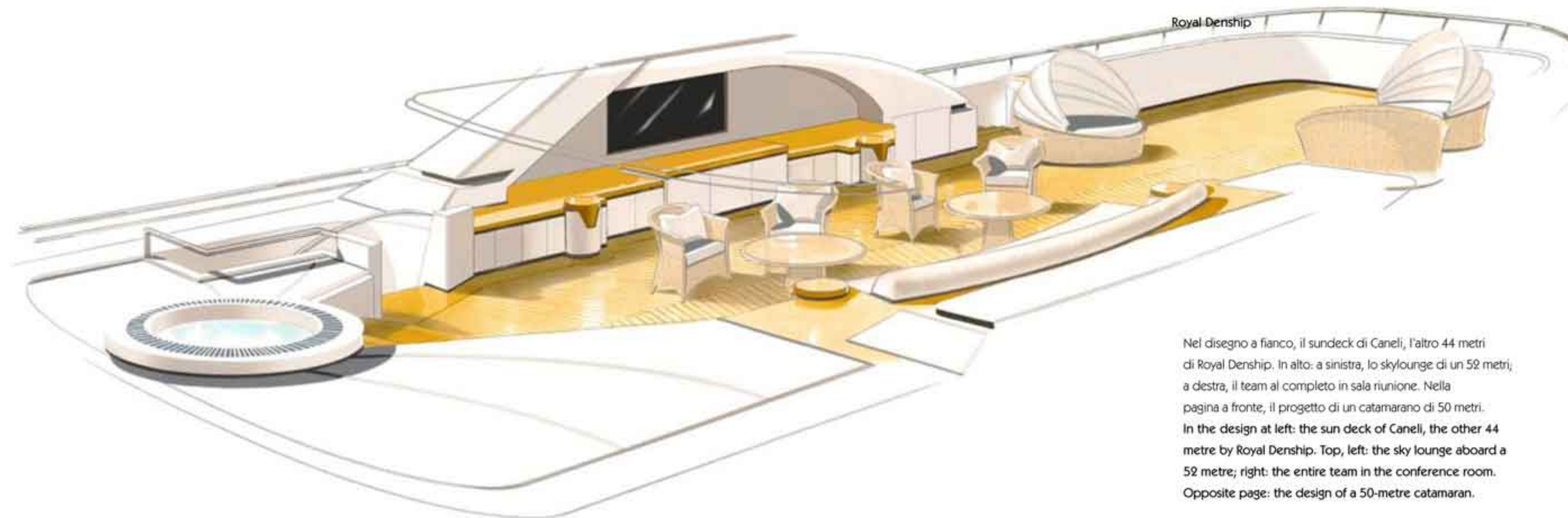


natura perché nella progettazione nautica si sottintende sempre il rapporto con il mare». Rimanendo in tema di collaborazioni, la progettista romana può vantare liaison con designer di fama internazionale, tra cui Espen Øino, per il quale ha firmato gli interni di diversi yacht, e la famosa decorator americana Barbara Barry, con cui ha lavorato per la realizzazione di Jemasa. Il suo "salto nel buio" Michela Reverberi l'ha fatto nel 2000 grazie al cantiere brasiliano Metalnave: «Tutto è avvenuto abbastanza rapidamente: il contatto grazie all'ingegnere navale Horacio

Bozzo, l'esigenza di un 44 metri, la mia proposta, l'approvazione e via, ho preso il mio bagaglio d'esperienza maturato da Sturchio, i suoi auguri e ho aperto uno studio tutto mio». Una team vincente, visto i numeri: in soli sei anni di attività l'architetto romano ha al suo attivo la realizzazione di otto yacht di varie lunghezze (dai 22 ai 50 metri), sette progetti di fattibilità (tra cui un 100 metri) e al momento sta realizzando due barche gemelle di 44 metri con Royal Denship, con cui sta per siglare anche tre nuovi contratti. I suoi progetti spaziano dalla vela al

«OGNI MIA IMBARCAZIONE RAPPRESENTA UNA PARTE DI ME E RISPECCHIA FEDELMENTE IL PASSARE DEL MIO TEMPO»

«EVERY ONE OF MY BOATS REPRESENTS A PART OF ME AND REFLECTS MY PERSONAL DEVELOPMENT»



Nel disegno a fianco, il sundeck di Caneli, l'altro 44 metri di Royal Denship. In alto: a sinistra, lo skylounge di un 52 metri, a destra, il team al completo in sala riunione. Nella pagina a fronte, il progetto di un catamarano di 50 metri. In the design at left: the sun deck of Caneli, the other 44 metre by Royal Denship. Top, left: the sky lounge aboard a 52 metre; right: the entire team in the conference room. Opposite page: the design of a 50-metre catamaran.

motore e per diversi cantieri internazionali come Abeking & Rasmussen, Hakvoort (il recentissimo MY di 50 metri Jemasa), Lürssen (un progetto purtroppo interrotto per cause di forza maggiore); e tra gli italiani, International Shipyard Ancona e il cantiere Rizzardi. Ma non ci sono solo barche nella sua vita: infatti Michela Reverberi si occupa anche della progettazione di case e appartamenti, settore che condivide spesso con il marito Massimo Gentileschi, anch'egli architetto: a loro firma, per esempio, è la villa di Susanna Agnelli a Porto Santo Stefano. Tornando invece alle ville galleggianti, alla domanda «ama più la vela o il motore?», Michela Riverberi preferisce avere una posizione *super partes*: «Si tratta di due stili diversi che, a mio avviso, hanno pari dignità: la vela rappresenta l'esplorazione del mare in armonia con i suoni e le energie della natura; il motore utilizza la tecnologia e le sue innovazioni per addentrarsi in questo luogo misterioso; in entrambi i casi è il mare che domina la scena e caratterizza il viaggio. Ogni barca, comunque, rappresenta una parte di me e rispecchia fedelmente il passare del mio tempo, la mia evoluzione. Ogni imbarcazione futura avrà il mio essere attuale; ogni barca del passato avrà una parte della mia esistenza». Un approccio alla progettazione passionale ed emozionale, quindi, che bene si associa alla "non definizione" del suo sti-

le "libero e aperto" e che ogni volta si rinnova negli interni e sui ponti esterni delle imbarcazioni che realizza. «Occuparsi dello spazio abitativo di una persona significa, in qualche misura, occuparsi di una parte dell'esistenza della stessa e quindi la progettazione non può prescindere dai desideri e dalle esigenze del committente», precisa, «Ma la progettazione nautica sottintende sempre il rapporto con il mare; nella mia visione ricorre la ricerca di una distribuzione dello spazio che, pur garantendo il massimo della funzionalità, mantenga un respiro ampio e libero, aperto e luminoso. Anche dall'interno della barca deve essere riconoscibile e immediata-

Sotto, lo skylounge e il salone del main deck del 50 metri Jemasa realizzato con la collaborazione, per il décor, di Barbara Barry.

Below: the sky lounge and the main deck saloon aboard the 50-metre Jemasa whose décor was the work of Barbara Barry.

mente percepibile il rapporto con l'immensità del mare: a questo fine prediligo l'uso di filtri mobili o trasparenti al posto di rigide divisioni fisse, preferisco dare rilievo ai ponti esterni evitando che vengano resi reversibili e trasformabili in luoghi chiusi». Così come non vuole che la sua idea di l'architettura venga limitata e, se pensa a un progetto ideale, lo concepisce come una sfida sul piano degli spazi da organizzare e degli stili da definire. Insomma, un'occasione per superarsi.

Ma cosa vede Michela Riverberi nel suo futuro? «Il futuro... Non è per non rispondere, ma noi architetti siamo abituati a origliare il passato, a vivere il presente intuendo o anticipando il futuro. Il futuro è l'unica categoria che si realizza fuori dal nostro tempo professionale perché quand'anche riusciamo a tenerne conto con intuizioni anticipatorie, in realtà stiamo vivendo il presente, sia pur in maniera non omologata, cogliendo quegli stimoli poco visibili ma comunque esistenti».



«DESIDERO CHE DALL'INTERNO DELLA BARCA SIA SEMPRE PERCETTIBILE IL RAPPORTO CON L'IMMENSITÀ DEL MARE»

"I HOPE THAT THE RELATIONSHIP WITH THE IMMENSITY OF THE SEA IS RECOGNISABLE FROM INSIDE THE BOAT"

remain a part of my life."

This emotional approach to design hangs well with Reverberi's "free and open" style. "Working with a person's living space also really involves working with a part of their life to a certain extent and so the desires and needs of the owner have to be taken into account in the design," she goes on. "But nautical design also always involves a relationship with the sea. In my own person view that means coming up with a layout that, although it guarantees maximum functionality, also retains a feeling of space,

freedom, openness and light. Even from the interiors, that relationship with the immensity of the sea should be immediately recognisable.

This is why I like using movable or transparent filters as distinct from rigid, fixed dividers. I prefer to enhance the exterior decks whilst avoiding making them enclosable." Equally Reverberi does not want her architectural challenges to be limited. Reverberi's idea of an ideal project is one that will force her to rethink space and redefine styles. In other words, a project that will provide her with an

opportunity to outdo herself.

So what course does Riverberi see for her future? "The future... It's not that I don't want to give you a straight answer but we architects are used to looking back to the past very discreetly, living in the present by trying to pick up on what's in store in the future. The future is the only thing that happens outside of our work time because even when we try to take it into account, in reality we are still living in the present, picking up signals, however weak they may be, that are still there."