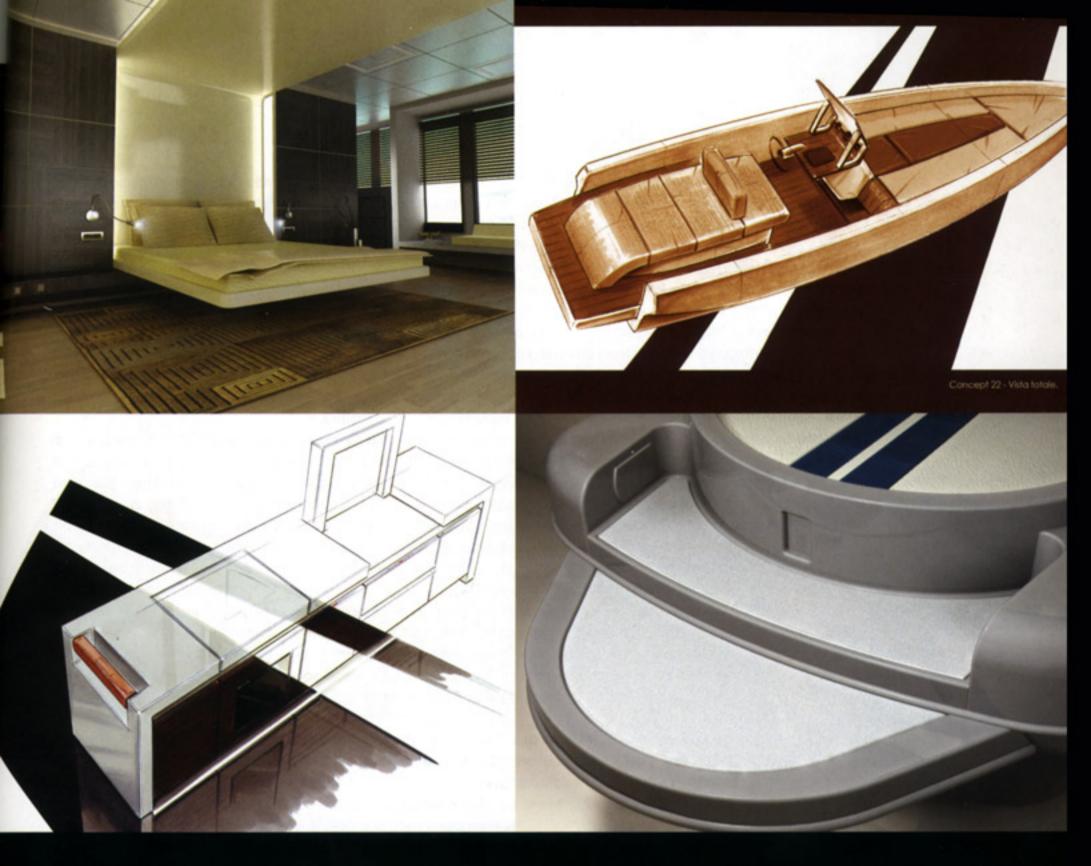


INIZIA CON LO STUDIO HOT LAB DI MILANO UN PERCORSO FRA I GIOVANI PROGETTISTI. ENRICO LUMINI,
LAUREA IN DISEGNO INDUSTRIALE AL POLITECNICO
DI MILANO, SI OCCUPA DELLO SVILUPPO TECNICO
DEL PROGETTO DOPO LO STYLING; ANTONIO ROMANO, LAUREA IN DISEGNO INDUSTRIALE A ROMA CON
GIANNI ZUCCON, ART DIRECTOR, E CONTATTI CON L'ESTERNO E CON I CLIENTI; MICHELE DRAGONI, STUDI
DI CAR DESIGN PRESSO L'ISSAM, ISTITUTO SUPERIORE DI SCIENZA DELL'AUTOMOBILE, SI OCCUPA DELLO
STYLING. 26 ANNI DI MEDIA E MOLTA PROFESSIONALITÀ GIÀ ACQUISITA. DI ROBERTO FRANZONI



CONTAMINAZIONI E HOT LAB HOT LAB

ENRICO Ci siamo conosciuti in un altro studio. Dopo vari mesi di lavoro in cui stavamo curando molti lavori abbiamo deciso di metterci in proprio. Non ci occupavamo assolutamente di nautica. Il nostro background infatti è soprattutto di design. Ma la nautica era un fil rouge che ci legava tutti. Al Salone di Genova del 2003 ci siamo ritrovati da turisti. Il nostro PR di fiducia, Antonio, ci trascinava da un sacco di cantieri. Fra questi Raffaelli. Eravamo a bordo di un Maestrale e uscì un commento negativo fra un cliente e una hostess dello stand. Noi scendendo dicemmo "...eh, avreste bisogno di un architetto...". La hostess ci presenta Giampiero Raffaelli e lui ci offre una possibilità, un intervento proprio sul Maestrale. Un mese dopo ci presentiamo col progetto. Gli piace e ci coinvolge nella definizione degli interni dell'Ontera, il 22 metri. Un salto assai impegnativo, anche se stavamo mettendo le mani su qualcosa che era già stato fatto da altri. Con il contratto dell'Ontera l'Hot Lab è nata ufficialmente. Decisamente troppo giovani, ci siamo scontrati con problematiche assai complesse. Pensiamo di essere lo studio di yacht design più giovane al mondo, con un'età media di 26 anni! Lavorare nella nautica ci ha aiutato molto nel prodotto e ci ha consentito di contattare anche altri settori, come il mobile o la componentistica o l'accessoristica. Infatti abbiamo poi disegnato lampade, sedili, maniglie, cucine, che in qualche modo sono correlate con la nautica.

ANTONIO La menzione d'onore per il Gotcha, il velocissimo runabout di Blue Yachting, al Myda 2004, ci ha consentito di entrare in contatto, proprio a Marina di Carrara, con un manipolo di yacht designer Doc e da fi le nostre collaborazioni si sono progressivamente allargate con Gagliotta, con Salpa. Essendo noi così giovani siamo sempre pronti a cogliere tutte le possibili sfide che ci si presentano. Quella attualmente in corso è con Italian Yachting, che ci ha proposto un refitting di una nave di 50 metri. È un progetto che sta piacendo agli interlocutori del cantiere. Aziende giovani e studi giovani si incontrano più

facilmente, sia per problemi di budget che per spirito e combattività dell'inizio. Una neonata azienda dell'accessorio, la Quantum Marine, ci ha chiesto di disegnare una poltrona per imbarcazioni open che è
stata presentata al Mets lo scorso anno e ha raccolto molti consensi. L'ultima in ordine di tempo è un'azienda di cucine del vicentino, la Meneghini. Il titolare è molto appassionato di nautica e ha voluto provare e proporre qualcosa di diverso da Schiffini, leder per ora incontrastato del settore. A fianco del custom
che anche loro realizzano, hanno voluto elaborare un prodotto che presenteremo al prossimo Seatec di
febbraio 2007. Essere giovani è molto difficile, perché non ci sono aiuti, ma la gavetta è stimolante e
quando si ama il proprio lavoro, aiuta anche lo spirito.

PAGINA ACCANTO DA SINISTRA :

Marta Cucinotta, Michele Dragoni, Antonio Romano, Giuseppe Russo, Enrico Lumini.

QUAL È IL VOSTRO PUNTO DI VISTA "NAIF", SENZA PREGIUDIZI E VINCOLI PREGRESSI, SULLE POSSIBILI LINEE DI SVILUPPO DELLE TIPOLOGIE DI YACHT A MOTORE, CHE PER IL MOMENTO STANNO SOLO RUOTANDO ATTORNO A VARIAZIONI STILISTICHE?

ENRICO Abbiamo avuto sempre limitazioni. Un designer noto riesce a imporre una filosofia di prodotto, sia che si tratti di uno stile personale, sia che si tratti di un'idea di un possibile sviluppo. Noi non abbiamo queste possibilità, sia per la dimensione dei nostri clienti, che non possono permettersi rischi, sia per la nostra esperienza contenuta. Quello che possiamo applicare sono delle migliorie che rendano il prodotto

più piacevole da usare. Il nostro background civile ci aiuta. Il nostro primo progetto è stato con un'azienda di tavoli, la Naos, che oggi sta entrando anche nel settore nautico. La nostra prima battaglia con Raffaelli fu di cambiare il ciliegio lucido con quello satinato. E fu una battaglia aspra! A volte ci si scontra con problemi banali, come quello del fornitore usuale che non ha un certo tipo di materiale o un'essenza. Nel civile l'offerta è infinitamente superiore. Quello che stiamo cercando di attuare è non tanto l'importazione di materiali e componenti dal civile, che nelle barche grandi è già in atto, quanto una filosofia. Non si trova un mosaico piccolo? Lo cerchiamo finché non lo troviamo o alla peggio lo facciamo fare.

ANTONIO La terziarizzazione deve crescere ancora. Dobbiamo riuscire a far fare la cucina da chi la sa fare, i divani dall'industria dell'imbottito, come i motori sono costruiti dalle industrie motoristiche. Terziarizzando ancora di più verso fornitori specialisti di singole parti, la qualità del prodotto finale dovrebbe ulteriormente migliorare. Con la tecnologia dobbiamo osare di infrangere dei luoghi comuni. La poppa abbattibile si evolve e si aprono i fianchi, una soluzione che comincia timidamente ad apparire e che fino a pochissimo tempo fa era impensabile. Noi ci ispiriamo al mondo dell'auto, sia come stilemi che come rielaborazione di funzioni e meccanismi d'uso.

MICHELE Come c'è stata la rivoluzione dell'hard top - e anche nell'automobile il soft top sta progressivamente scomparendo - la linea di confine fra open e fly si sta progressivamente assottigliando. Le contaminazioni sono il motivo conduttore dell'evoluzione. Persino la vela, secondo noi, contaminerà il motore. Bassani e Wally hanno già operato in questo senso.

RITENETE POSITIVA LA CONTAMINAZIONE?

ANTONIO La contaminazione lo è. Non è positiva la moda. L'omologazione pedissequa al trend in corso. In particolare su



oggetti da milioni di euro che esigono forti personalizzazioni e forti identità. La personalizzazione dovrebbe essere il motivo dominante dell'industria.

ENRICO Da quando abbiamo incominciato nella nautica abbiamo assistito a molti cambiamenti. Dalla barca con troppe cabine e troppi letti, tipo camper, si è in pochissimo tempo arrivati a una concezione lussuosa dello spazio. Ci sono dei 35 metri con due appartamenti armatoriali. Noi abbiamo un predilezione per le poche cabine. Tuttavia il dettaglio sta assumendo troppa importanza, troppo valore semantico e simbolico. Le barche - e le marche - si riconoscono dalle finestre... Anche le altezze stanno diventando importanti per enfatizzare i volumi, l'aria, l'abitabilità, quindi alla fine il comfort.

NEL CORSO DI UN DECENNIO SI È PASSATI EFFETTIVAMENTE DAL CONCETTO RULOTTISTICO DI BARCA, DERIVA DEGLI ANNI SETTANTA, ALLA CONCEZIONE PRIMIGENIA DELLO YACHT COME OGGETTO DI MASSIMO LUSSO, ANCHE NELLA DIMENSIONE MEDIO PICCOLA. OGGI CHE LA FORBICE SOCIALE SI È DIVARICATA FORTEMENTE E CHE I RICCHI SONO DIVENTATI RICCHISSIMI TUTTE LE BARCHE SONO TORNATE DI ESTREMO LUSSO.

MICHELE lo ho lavorato con Christian Grande, il designer della Sessa, e ho constatato come questo concetto rulottistico sia tramontato definitivamente anche su imbarcazioni di piccola taglia, tanto da arrivare a un gioiello di qualità come il Key Largo 28.

NUOVI MATERIALI HANNO CONSENTITO UNA NOTEVOLE MUTAZIONE DEL DISEGNO. IL VETRO È UNO DI QUESTI. FINO A POCO TEMPO FA L'OBLÒ DOVEVA ESSERE PICCOLO, PER SICUREZZA E DEBOLEZZA DEL MATERIALE.

ANTONIO La doppia curvatura ha poi permesso di realizzare soluzioni straordinarie come l'Atlantis 55 e 50 e il Canados 90 che esprimono una pulizia e una aerodinamicità notevoli. Il materiale aiuterà certamente il design a elaborare forme e soluzioni inedite, giocando, come nell'automotive contemporaneo, sul concavo/convesso, sul tutto tondo, sulle spigolosità...

VORREI RIPRENDERE IL TEMA DELLA CONTAMINAZIONE CON LA VELA, ANZI DALLA VELA...

MICHELE Tutto è partito dai Wally. La poppa ad esempio fino agli anni Novanta era un muro chiuso. Oggi la poppa è aperta, sempre aperta, sempre più aperta. Il Baia One ad esempio ha il "cassone" di un pick up, tutto aperto, complanare, con gli sportelli. Noi stiamo ipotizzando le aperture laterali. Un Difer c'è già arrivato.

COME IL NUOVO 50 PIEDI DEI CNM, CHE HA LE TERRAZZINE LATERALI ABBATTIBILI. MA LA VELA NON È PIÙ CONSERVATIVA DEL MOTORE, VINCOLATA COM'È DALLO SCAFO E DALLA SUA INCLINAZIONE?

MICHELE Lo è, ma alcune soluzioni più essenziali, più funzionali, come le scale di discesa, come la razionalità degli arredi stanno transitando al motore, almeno nelle dimensioni medie.

ENRICO Lo spazio aperto è un altro concetto che è entrato nel motore uscendo dalla vela. La superficie dedicata agli spazi comuni, su una barca a vela é molto più grande e questo concetto si sta valorizzando sempre più, secondo noi, anche sul motore. Sulla barca a motore si sono privilegiate per molto tempo le cabine a scapito della cucina e del living. Oggi in barca si dorme poco o niente e gli spazi giorno comuni sono la chiave dell'utilizzo. Il letto ci deve essere, ma, al di sotto dei venti/ventiquattro metri è uno spazio marginale. In casa, per tornare all'interazione col civile, il proprietario sta nel suo studio, nel soggiorno, non sta in camera. Se vuole divertirsi con gli amici, non li riceve nella cabina armadio. Oggi va molto il loft, perché privilegia un grande spazio comune. Anche le proporzioni stanno cambiando. Noi abbiamo imposto le misure del civile al nautico: porte, letti, come in casa, invece che porte da 45 e letti da 70. E se le dimensioni della barca impongono di rinunciare a un letto, meglio.

LA SENSIBILITÀ ALL'AMBIENTE, ALLE EMISSIONI, ALLA RICICLABILITÀ DEI MATERIALI SECONDO VOI PUÒ INCI-DERE ALLA FINE SUL PRODOTTO? NON CENTRA MOLTO COL DESIGN QUESTA DOMANDA, MA CON L'EVOLUZIONE DEL BENE BARCA SÌ...

ANTONIO Noi più volte abbiamo fatto ricerche sulla fonte di approvvigionamento del legname. Sul nostro 47 metri pensiamo di montare anche un motore elettrico di supporto. Il tema ambientale è importante in fase di produzione, nella scelta di ridurre le emissioni e di usare metodologie più ecocompatibili. Su barche medio piccole il tema del consumo inizia a incidere significativamente. Il sistema Ips di Volvo riduce di molto il consumo, consente di razionalizzare la distribuzione e anche su un 40 piedi si può disporre di un'armatoriale a poppa e di spazi di lusso.

ENRICO Bisogna utilizzare lo stato dell'arte di quello che c'è e proporre sempre qualcosa di nuovo. Certo avendo una decina di anni di più, i cantieri ci ascolterebbero di più.

FRA DIECI ANNI SARÀ COSÌ...