

Architettura che ti AWVOLGE

Architettura che ti AWVOLGE

Abbiamo incontrato Antonio Romano ed Enrico Lumini, i due partner dello studio Milanese che sempre più propone un approccio architettonico allo yacht design. Nel loro portafoglio ci sono collaborazioni con importanti cantieri di grande prestigio internazionale

Abbiamo incontrato Antonio Romano ed Enrico Lumini, i due partner dello studio Milanese che sempre più propone un approccio architettonico allo yacht design. Nel loro portafoglio ci sono collaborazioni con importanti cantieri di grande prestigio internazionale

by Luca Sordelli Photo by Andrea Muscatello



IL 2019 È STATO UN ANNO IMPORTANTE PER HOT LAB. I partner dello studio sono diventati due e questa è stata l'occasione per riorganizzare tutto il team. Incontro Antonio Romano ed Enrico Lumini nella loro sede milanese. Il primo è responsabile dell'area Marketing e Strategy, il secondo è Chief Designer. Due ruoli ben distinti, ma nel raccontare del loro Studio sono una voce sola.

"Da un lato – mi spiega Lumini – il ridimensionamento dei soci è stata l'occasione per creare un assetto un po' più aziendalista, più efficiente. Sono ormai lontani i tempi, per l'esattezza quindici anni, in cui tre ragazzi si affacciavano timidi al mondo della nautica. Ora lavoriamo in un team di dieci persone, i clienti crescono di numero, gli yacht che realizziamo crescono di dimensioni. Era necessario organizzare in maniera diversa il nostro lavoro. Questo è coinciso con una nuova visione per Hot Lab. Non è cambiata solo la macchina organizzativa". Infatti, anche se alla base di tutto rimane il rapporto diretto con gli armatori, Hot Lab cerca ora un approccio più architettonico nella progettazione degli yacht con lunghezze sempre maggiori. Chiedo ad Enrico di spiegarmi meglio cosa intende per approccio architettonico. "Vuol dire che nella presentazione dei nostri concept, sia per quanto riguarda gli interni che gli esterni, sempre di più lavoriamo per sottrazione. Verso la semplificazione. Lo si vede negli ultimi nostri progetti, come il 65 metri Explorer per RMK, oppure anche sul 70 metri che abbiamo fatto per Nobiskrug. Ma anche su una nuova proposta per un grande gruppo di brokeraggio che abbiamo chiamato Cocoon".

Un nome decisamente significativo che descrive proprio il concetto del lavoro per sottrazione. Partendo da un solo monolite, da un "grande sasso", si inizia a togliere ed il risultato finale è meravigliosamente pulito. "Questo nuovo approccio – aggiunge Antonio Romano – si sta rivelando vincente. A cantieri ed armatori piace. Turquoise e Van der Valk, per esempio, ci hanno dato fiducia per altri due progetti custom, uno già in costruzione ed un altro speriamo in partenza quest'anno. A marzo presenteremo un progetto per un grande cantiere nordeuropeo,

con linee tutte Hot Lab. Inoltre questo nuovo approccio ci sta aprendo anche nuovi mercati". La trasformazione in studio di architettura ha portato Hot Lab ad allargare i propri orizzonti e a realizzare, ad esempio, un boutique hotel e una linea di mobili da esterni oltre ad altre interessanti iniziative che stanno prendendo forma. Si passa dal mare alla terra, mantenendo però la stessa filosofia. Antonio Romano aggiunge: "La filosofia rimane invariata, l'approccio è sempre meno "disegnato. Le barche, e sempre da qui partiamo perché loro rimangono il centro del nostro mondo, sono oggetti complessi, luoghi in cui bisogna vivere. Sono molto diversi dalle automobili, anche se molto spesso si tende ad avvicinare troppo i due mondi. Bisogna trovare i giusti bilanciamenti, le giuste proporzioni". Enrico Lumini aggiunge: "Le linee esterne di un grande yacht devono essere un involucro perfetto, rassicurante e pulito. Meno dettagli ci sono, meglio è. E più le linee sono semplici, più il lavoro progettuale è delicato. Se metti tanti dettagli puoi poi provare a camuffare gli errori, le sproporzioni. Nella forma pura non si può imbrogliare. Rifuggiamo dallo show off, dall'effetto wow".

Anche se non è sempre facile fare nomi, provo a chiedere loro se ci sono progettisti nautici a cui si sono ispirati per questa loro visione.

"Sicuramente a tutta la scuola di Jon Bannenberg, quindi anche a nomi come Andrew Winch, Terence Disdale", mi dice subito Romano. "Un altro nome che a me piace molto – aggiunge Lumini – è Lobanov. Ha portato avanti in maniera limpida una sola idea: non bisogna approssimare uno yacht di 80 metri come un'addizione di più elementi, ma come un solo elemento iniziale da cui bisogna scavare".

Non è certo il primo a dire che già un blocco di marmo contiene dentro di sé una scultura, Michelangelo lo raccontava quasi 600 anni fa, ma al team di Hot Lab l'applicazione di questo concetto ad un giga-yacht piace molto. Parlando invece delle richieste fatte dagli armatori dei grandi yacht, le parole chiave sono spazio e luce, quindi altezze, volumi e vetro. Una tendenza ormai consolidata da un po' di stagioni, ma Romano aggiunge: "Sì, ma anche qui molto sta cambiando. Altre parole d'ordine sono silenzio e comfort. Ci stiamo sempre più relazionando con clienti che non sono più alla prima barca, ma magari alla seconda o alla terza. Sono armatori evoluti, con le idee chiare e che sanno quello che vogliono.

Anche il rapporto tra aree esterne ed interne sta cambiando. Si tende a spostare verso l'esterno aree che una volta erano rigorosamente relegate all'interno protette da ante scorrevoli o tendalini.

Per esempio la zona dining che prima era all'interno di un main saloon da 80 metri quadrati, può essere collocata all'esterno, ovviamente riparata".

Anche Enrico Lumini insiste su questo argomento: "Prima sulle barche da 50 metri in su si tendeva spesso a replicare gli spazi, senza pensare agli usi reali. A cosa servono tre saloni, tre zone pranzo su tre livelli? Meglio creare delle aree "ibride". E questo viene abbinato anche ad una maggior convivialità, ad una minor formalità".

Questo è un concetto che compare spesso. Tutti parlano sempre più di un approccio "conviviale" alla progettazione, ma cosa significa veramente dal vostro punto di vista?



Sarp My Nacre

"Le linee esterne di un grande yacht devono essere un involucro perfetto rassicurante, pulito. Nella forma pura non si può imbrogliare".

"Significa, per esempio, non avere due file di divani lunghi sette metri uno di fronte all'altro, con cinque metri in mezzo. Va bene per fare le foto di architettura, ma non per viverci bene. Significa anche non avere per forza divani "da un milione di dollari". In barca ci si va anche con i bambini, e in costume. Un armatore ci ha recentemente chiesto di inventarci una zona living dove tutti i membri della famiglia, grandi e piccoli, ognuno col proprio device, potessero stare tutti insieme, ma ciascuno con il proprio "corner". Ecco questo è un esempio molto calzante di come le destinazioni d'uso stiano variando, e di cosa significa ora convivialità". Da questa descrizione emerge un'immagine di armatore "molto più persona", più vero. Meno legato a mode o esibizioni.

"Sì, si può dire anche così. Di certo – mi dice Antonio Romano – la nautica sta cambiando, ed è mutata radicalmente negli ultimi dieci anni, a partire da un punto di vista dimensionale, tutto sta diventando più grande. Anche noi di Hot Lab stiamo ancora imparando. Non si smette mai di farlo". Chiedo loro cosa dobbiamo aspettarci dagli yacht degli anni a venire. "L'innovazione continuerà, ma come sempre accade nel mondo della nautica, il mutamento sarà graduale. Per piccoli passi. Dovendo sintetizzare le strade che si percorreranno saranno fondamentalmente due: un nuovo uso del vetro e poi una vera svolta green."

Secondo Antonio cambierà il modo di utilizzare il vetro. Diventerà sempre più un elemento semi-strutturale che andrà a sostituire acciaio e alluminio. Questo grazie ad un vetro tecnologico, moderno, oscurante, con abbattimento termico e recupero d'energia.



Arcadia My Sea Coral 2



Outdoor collection with Paolo Castelli.

"La cosa interessante - interviene anche Lumini - è che, all'opposto, per quanto riguarda gli interni si è anche un po' abusato dell'uso del vetro. Penso soprattutto nella fascia dei 24/27 metri, quella al limite della certificazione CE. È vero che sono una grande risorsa, abbattano i limiti visivi, ma si è arrivati ad eliminare completamente la scansione orizzontale all'interno dei ponti. Il vetro deve poter garantire trasparenza visiva verso l'esterno, ma bisogna stare attenti. All'interno noi architetti e designer dobbiamo riuscire ad utilizzarlo e modellarlo come una materia plastica. Mostrarlo, materializzarlo strumentalmente ai nostri obiettivi".

Si è quindi arrivati a dover nascondere il vetro? Sembra un ossimoro.

"Bisogna usarlo nel modo giusto. In alcuni casi si è arrivati al punto che non c'è un corretto rapporto tra il pieno e il vuoto. Si toglie tutto".

"Su alcune barche - aggiunge su questo argomento Romano - in particolare in quella fascia fino ai 27/30 metri si sono poi create delle grandi finestre che dall'interno offrono una vista spettacolare, ma dall'esterno risultano spesso un susseguirsi di sarmonico che rovinano la pulizia di una bella murata bianca".

Riferendoci invece all'approccio Green, Romano aggiunge: "Dopo un primo grande momento di fermento in questa direzione, le omologazioni green si sono un po' fermate. Ma è un percorso inesorabile da seguire. Saranno i nuovi armatori, le nuove generazioni di proprietari a chiederlo. Uomini e donne cresciuti con una maggiore attenzione all'ambiente".

In conclusione Lumini afferma: "Ci sarà un'immediata trasformazione non solo funzionale e tecnologica, ma anche in termini di design. Basta pensare a come un propulsione ibrida o elettrica cambierà gli impianti e gli spazi necessari per ospitarli. Scompareranno, ad esempio, i giganteschi condotti per la ventilazione e l'areazione delle sale macchine. Si pensa che siano invisibili, ma condizionano in maniera massiccia le scelte estetiche bisogna fare a bordo. E le sale macchine potranno non essere più solo rigorosamente a poppa".

IL 2019 È STATO UN ANNO IMPORTANTE PER HOT LAB. I partner dello studio sono diventati due e questa è stata l'occasione per riorganizzare tutto il team. Incontro Antonio Romano ed Enrico Lumini nella loro sede milanese. Il primo è responsabile dell'area Marketing e Strategy, il secondo è Chief Designer. Due ruoli ben distinti, ma nel raccontare del loro Studio sono una voce sola.

"Da un lato - mi spiega Lumini - il ridimensionamento dei soci è stata l'occasione per creare un assetto un po' più aziendalista, più efficiente. Sono ormai lontani i tempi, per l'esattezza quindici anni, in cui tre ragazzi si affacciavano timidi al mondo della nautica. Ora lavoriamo in un team di dieci persone, i clienti crescono di numero, gli yacht che realizziamo crescono di dimensioni. Era necessario organizzare in maniera diversa il nostro lavoro. Questo è coinciso con una nuova visione per Hot Lab. Non è cambiata solo la macchina organizzativa". Infatti, anche se alla base di tutto rimane il rapporto diretto con gli armatori, Hot Lab cerca ora un approccio più architettonico nella progettazione degli yacht con lunghezze sempre maggiori. Chiedo ad Enrico di spiegarmi meglio cosa intende per approccio architettonico. "Vuol dire che nella presentazione dei nostri concept, sia per quanto riguarda gli interni

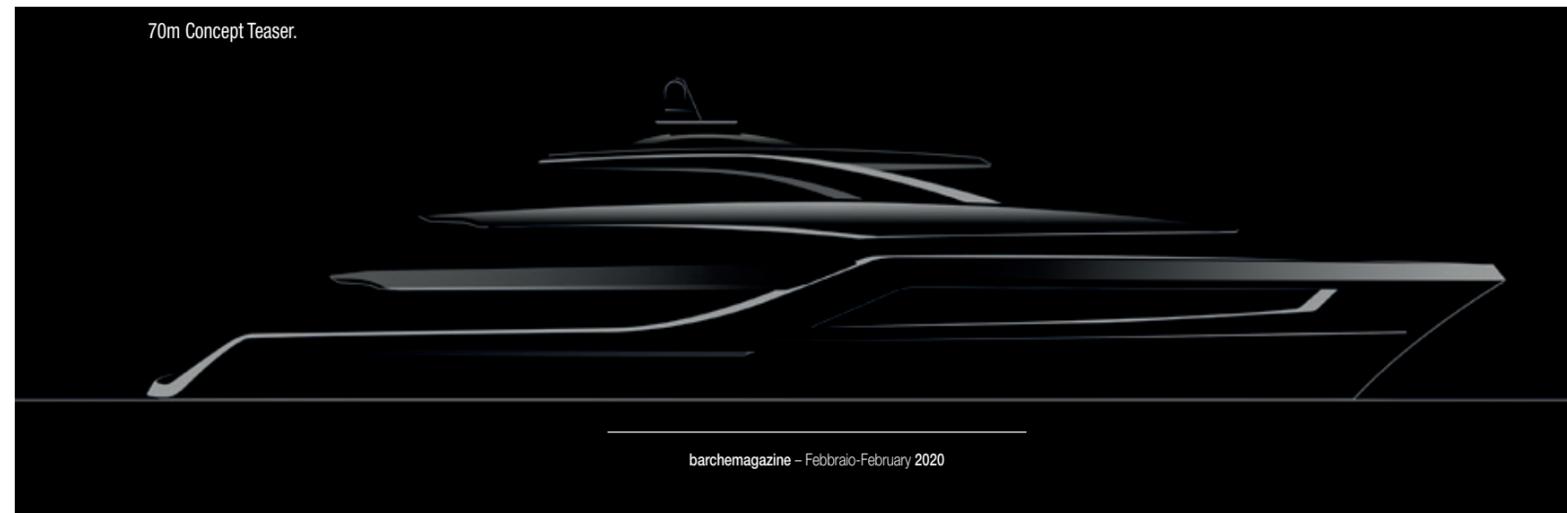


Turquoise 55M.

"A volte dell'uso del vetro per gli interni si è esagerato. Bisogna riuscire ad utilizzarlo e modellarlo come una materia plastica. Mostrarlo, materializzarlo, nella misura in cui serve a noi designer".

"A volte dell'uso del vetro per gli interni si è esagerato. Bisogna riuscire ad utilizzarlo e modellarlo come una materia plastica. Mostrarlo, materializzarlo, nella misura in cui serve a noi designer".

70m Concept Teaser.



che gli esterni, sempre di più lavoriamo per sottrazione. Verso la semplificazione. Lo si vede negli ultimi nostri progetti, come il 65 metri Explorer per RMK, oppure anche sul 70 metri che abbiamo fatto per Nobiskrug. Ma anche su una nuova proposta per un grande gruppo di brokerraggio che abbiamo chiamato Cocoon”.

Un nome decisamente significativo che descrive proprio il concetto del lavoro per sottrazione. Partendo da un solo monolite, da un “grande sasso”, si inizia a togliere ed il risultato finale è meravigliosamente pulito. “Questo nuovo approccio – aggiunge Antonio Romano – si sta rivelando vincente. A cantieri ed armatori piace. Turquoise e Van der Valk, per esempio, ci hanno dato fiducia per altri due progetti custom, uno già in costruzione ed un altro speriamo in partenza quest’anno. A marzo presenteremo un progetto per un grande cantiere nordeuropeo, con linee tutte Hot Lab. Inoltre questo nuovo approccio ci sta aprendo anche nuovi mercati”. La trasformazione in studio di architettura ha portato Hot Lab ad allargare i propri orizzonti e a realizzare, ad esempio, un boutique hotel e una linea di mobili da esterni oltre ad altre interessanti iniziative che stanno prendendo forma. Si passa dal mare alla terra, mantenendo però la stessa filosofia. Antonio Romano aggiunge: “La filosofia rimane invariata, l’approccio è sempre meno “disegnato. Le barche, e sempre da qui partiamo perché loro rimangono il centro del nostro mondo, sono oggetti complessi, luoghi in cui bisogna vivere. Sono molto diversi dalle automobili, anche se molto spesso si tende ad avvicinare troppo i due mondi. Bisogna trovare i giusti bilanciamenti, le giuste proporzioni”. Enrico Lumini aggiunge: “Le linee esterne di un grande yacht devono essere un involucro perfetto, rassicurante e pulito. Meno dettagli ci sono, meglio è. E più le linee sono semplici, più il lavoro progettuale è delicato. Se metti tanti dettagli puoi poi provare a camuffare gli errori, le sproporzioni. Nella forma pura non si può imbrogliare. Rifuggiamo dallo show off, dall’effetto wow”. Anche se non è sempre facile fare nomi, provo a chiedere loro se ci sono progettisti nautici a cui si sono ispirati per questa loro visione.

“Sicuramente a tutta la scuola di Jon Bannenberg, quindi anche a nomi come Andrew Winch, Terence Disdale”, mi dice subito Romano. “Un altro nome che a me piace molto – aggiunge Lumini – è Lobanov. Ha portato avanti in maniera limpida una sola idea: non bisogna appiacciare uno yacht di 80 metri come un’addizione di più elementi, ma come un solo elemento iniziale da cui bisogna scavare”.

Non è certo il primo a dire che già un blocco di marmo contiene dentro di sé una scultura, Michelangelo lo raccontava quasi 600 anni fa, ma al team di Hot Lab l’applicazione di questo concetto ad un gigayacht piace molto. Parlando invece delle richieste fatte dagli armatori dei grandi yacht, le parole chiave sono spazio e luce, quindi altezze, volumi e vetro. Una tendenza ormai consolidata da un po’ di stagioni, ma Romano aggiunge: “Sì, ma anche qui molto sta cambiando. Altre parole d’ordine sono silenzio e comfort. Ci stiamo sempre più relazionando con clienti che non sono più alla prima barca, ma magari alla seconda o alla terza. Sono armatori evoluti, con le idee chiare e che sanno quello che vogliono”.

Anche il rapporto tra aree esterne ed interne sta cambiando. Si tende a spostare verso l’esterno aree che una volta erano rigorosamente relegate all’interno protette da ante scorrevoli o tendalini. Per esempio la zona dining che prima era all’interno di un main saloon da 80 metri quadrati, può essere collocata all’esterno, ovviamente riparata”.

Anche Enrico Lumini insiste su questo argomento: “Prima sulle barche da 50 metri in su si tendeva spesso a replicare gli spazi, senza pensare agli usi reali. A cosa servono tre saloni, tre zone pranzo su tre livelli? Meglio creare delle aree “ibride”. E questo viene abbinato anche ad una maggior convivialità, ad una minor formalità”.

Questo è un concetto che compare spesso. Tutti parlano sempre più di un approccio “conviviale” alla progettazione, ma cosa significa veramente dal vostro punto di vista?

“Significa, per esempio, non avere due file di divani lunghi sette metri uno di fronte all’altro, con cinque metri in mezzo. Va bene per fare le foto di architettura”.



Baglietto 54m.

Oggi non conta più la semplice lunghezza della barca. Deve esserci una forte connessione architettonica con gli esterni, la percezione del volume interno deve essere assolutamente amplificata.

Oggi non conta più la semplice lunghezza della barca. Deve esserci una forte connessione architettonica con gli esterni, la percezione del volume interno deve essere assolutamente amplificata.



Saranta Hotel Turkey.



Rmk-65M Explorer.



tura, ma non per viverci bene. Significa anche non avere per forza divani "da un milione di dollari". In barca ci si va anche con i bambini, e in costume. Un armatore ci ha recentemente chiesto di inventarci una zona living dove tutti i membri della famiglia, grandi e piccoli, ognuno col proprio device, potessero stare tutti insieme, ma ciascuno con il proprio "corner". Ecco questo è un esempio molto calzante di come le destinazioni d'uso stiano variando, e di cosa significa ora convivialità". Da questa descrizione emerge un'immagine di armatore "molto più persona", più vero. Meno legato a mode o esibizioni. "Sì, si può dire anche così. Di certo – mi dice Anto-

nio Romano – la nautica sta cambiando, ed è mutata radicalmente negli ultimi dieci anni, a partire da un punto di vista dimensionale, tutto sta diventando più grande. Anche noi di Hot Lab stiamo ancora imparando. Non si smette mai di farlo". Chiedo loro cosa dobbiamo aspettarci dagli yacht degli anni a venire. "L'innovazione continuerà, ma come sempre accade nel mondo della nautica, il mutamento sarà graduale. Per piccoli passi. Dovendo sintetizzare le strade che si percorreranno saranno fondamentalmente due: un nuovo uso del vetro e poi una vera svolta green."

Secondo Antonio cambierà il modo di utilizzare il ve-

tro. Diventerà sempre più un elemento semi-strutturale che andrà a sostituire acciaio e alluminio. Questo grazie ad un vetro tecnologico, moderno, oscurante, con abbattimento termico e recupero d'energia.

"La cosa interessante – interviene anche Lumini – è che, all'opposto, per quanto riguarda gli interni si è anche un po' abusato dell'uso del vetro. Penso soprattutto nella fascia dei 24/27 metri, quella al limite della certificazione CE. È vero che sono una grande risorsa, abbattano i limiti visivi, ma si è arrivati ad eliminare completamente la scansione orizzontale all'interno dei ponti. Il vetro deve poter garantire trasparenza visiva verso l'esterno, ma bisogna stare attenti. All'interno noi architetti e designer dobbiamo riuscire ad utilizzarlo e modellarlo come una materia plastica. Mostrarlo, materializzarlo strumentalmente ai nostri obiettivi".

Si è quindi arrivati a dover nascondere il vetro? Sembra un ossimoro.

"Bisogna usarlo nel modo giusto. In alcuni casi si è arrivati al punto che non c'è un corretto rapporto tra il pieno e il vuoto. Si toglie tutto".

"Su alcune barche – aggiunge su questo argomento Romano – in particolare in quella fascia fino ai 27/30 metri si sono poi create delle grandi finestrate che dall'interno offrono una vista spettacolare, ma dall'esterno risultano spesso un susseguirsi disarmonico che rovinano la pulizia di una bella murata bianca".

Riferendoci invece all'approccio Green, Romano aggiunge: "Dopo un primo grande momento di fermento in questa direzione, le omologazioni green si sono un po' fermate. Ma è un percorso inesorabile da seguire. Saranno i nuovi armatori, le nuove generazioni di proprietari a chiederlo. Uomini e donne cresciuti con una maggiore attenzione all'ambiente". In conclusione Lumini afferma: "Ci sarà un'immediata trasformazione non solo funzionale e tecnologica, ma anche in termini di design. Basta pensare a come un propulsione ibrida o elettrica cambierà gli impianti e gli spazi necessari per ospitarli. Scompariranno, ad esempio, i giganteschi condotti per la ventilazione e l'areazione delle sale macchine. Si pensa che siano invisibili, ma condizionano in maniera massiccia le scelte estetiche bisogna fare a bordo. E le sale macchine potranno non essere più solo rigorosamente a poppa".



Hot Lab nasce a Milano nel 2004 per mano di tre giovani soci. Attualmente i partner sono due **Antonio Romano** and **Enrico Lumini**, rispettivamente Marketing e Design Manager. Da sempre in diretto contatto con i suoi armatori e capace di seguirli all'interno dell'intero processo di design e costruzione dei loro progetti, Hot Lab si sta sempre più specializzando verso yacht di grande taglia. Tra i cantieri con cui ha collaborato ci sono: Arcadia, Baglietto, Bilgin, Columbus, Fincantieri, Heesen, Hylas, Icon, Mondomarine, Moonen, Nobiskrug, Oceanco, Otam, Perini Navi, RMK, Sarp, Turquoise, Van Der Valk e VSY.

Hot Lab nasce a Milano nel 2004 per mano di tre giovani soci. Attualmente i partner sono due **Antonio Romano** and **Enrico Lumini**, rispettivamente Marketing e Design Manager. Da sempre in diretto contatto con i suoi armatori e capace di seguirli all'interno dell'intero processo di design e costruzione dei loro progetti, Hot Lab si sta sempre più specializzando verso yacht di grande taglia. Tra i cantieri con cui ha collaborato ci sono: Arcadia, Baglietto, Bilgin, Columbus, Fincantieri, Heesen, Hylas, Icon, Mondomarine, Moonen, Nobiskrug,