

THE FOUNDER OF THE GARRONI DESIGN STUDIO EXPLAINS HOW TO APPROACH CHINA AND ITS NASCENT YACHTING INDUSTRY. BETWEEN RIVER YACHTS AND SHIPS, IT IS A WORLD THAT OFFERS GREAT OPPORTUNITIES

Looking East

BY ARCH. VITTORIO GARRONI *

I am lucky enough to have a privileged viewpoint of the nautical industry for the simple reason that, at the end of the 1980s, I was involved in the setting up of the Scuola Universitaria della Spezia, which was the first institute to foster Italian nautical design skills. This allowed me to instigate various collaborations and exchanges with the leading lights of the sector. At that time, western markets were in terror of a flood of Japanese cars. German constructors realised that quality and technological innovation

*Founder of the Garroni Design studio in Genoa and the School of Design for Leisure Yachting in La Spezia. / Fondatore dello studio Garrone Design in Genova e della Scuola di Progettazione per la Nautica da Diporto di La Spezia.

A sketch of an air-conditioned garden aboard a cruise ship studied by Garroni Design.

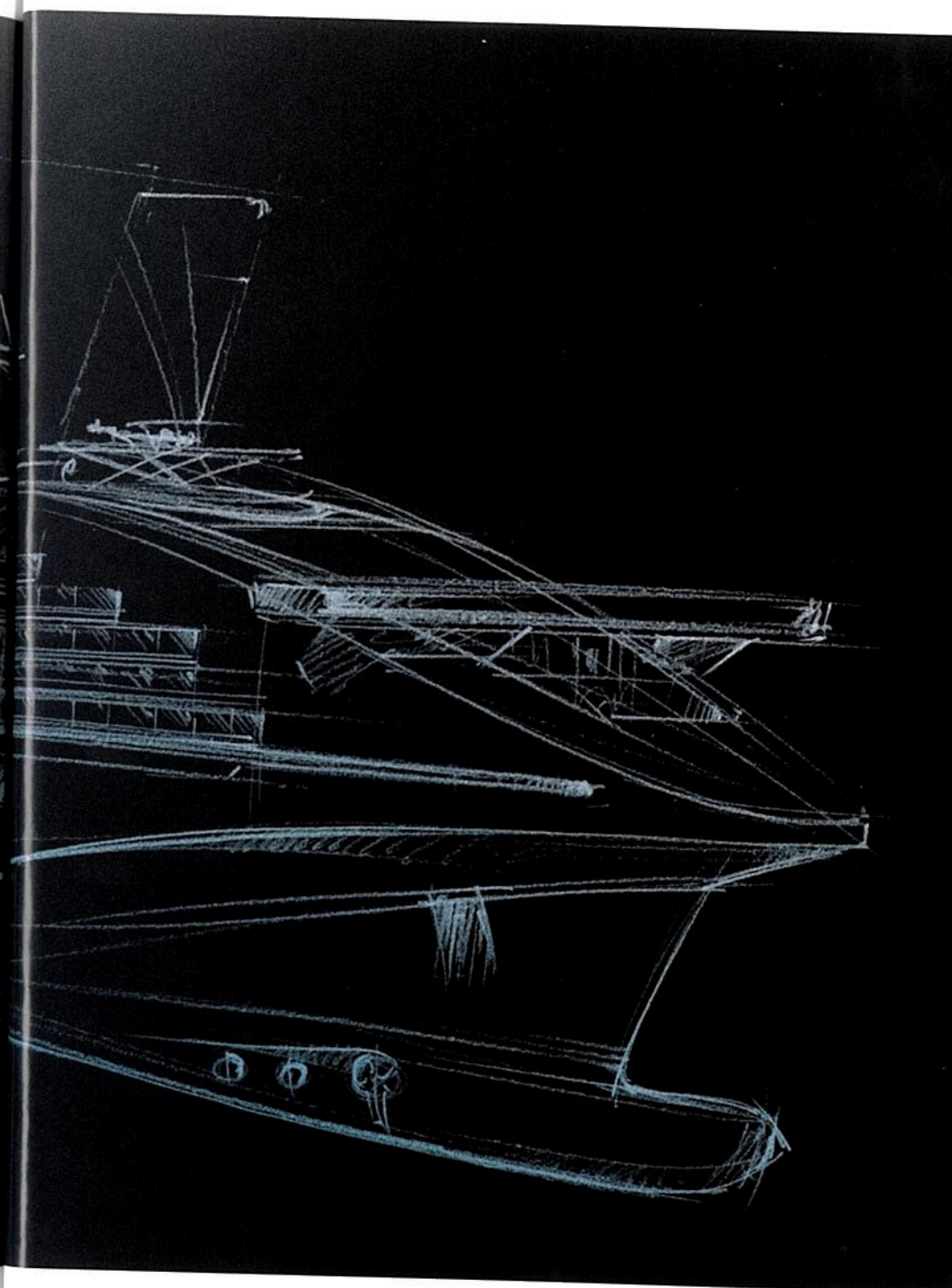
Il bozzetto di un giardino climatizzato per una nave da crociera studiato da Garroni Design.



“JIMEI UNIVERSITY AND THE UNIVERSITY OF GENOA HAVE CREATED A NAUTICAL DESIGN SCHOOL IN XIAMEN”

is actually the best defence. Nowadays, in China, the place we fear the most, most of the cars on the streets of Shanghai, Beijing and many other cities are... German. To get back to our own industry, it would, at first glance, seem like it is on the verge of collapse with the domestic market completely frozen. Certain highly prestigious names have disappeared altogether, in part. However, I prefer to think they are simply sleeping for now. I am also certain that the seeds of initiative and creativity are still intact. A storm clears the air, reigniting enthusiasm. I went to the East to reassure myself that the clouds were lifting. I did a major reconnaissance tour

that provided me with a wealth of information and also taught me a few things. Jimei University, the Polytechnic of Xiamen, a city of a few million, has launched a partnership with the University of Genoa to replicate the educational experience of the Scuola della Spezia, thereby creating a technical nautical design training centre. Europe is terrified by the idea of a nascent Chinese boatbuilding industry. However, it is actually a major opportunity for our own professionals to open up a new market for themselves. To understand that, you have to become familiar with the reality of the Chinese situation. One day I



«LA JIMEI UNIVERSITY E L'UNIVERSITÀ DI GENOVA HANNO CREATO UN CENTRO DI FORMAZIONE NAUTICA A XIAMEN»

was asked to outline the parameters for a course in aesthetic creativity. I found it very difficult to explain the meaning of rootedness or lack of it. The local craftspeople have no specific background in the practice of boat building so the industry is just not taking off. There is no domestic product, and so there is no local market. The Chinese know nothing about pleasure boating. The few local clients buy yachts only because they are a signifier of wealth. Encouraging local industry means creating a market in a nation whose inhabitants make up a quarter of the world's entire population. In the Hong Kong area, where there is something of

Above: a sketch of a container ship and a rendering of a cruise ship developed by the Genoa studio. / Sopra, bozzetto e rendering di una nave porta-containere e di una nave da crociera sviluppati dallo studio genovese.

sacri. Un giorno mi chiesero di sintetizzare i parametri per un corso di creatività estetica: ebbi difficoltà a spiegare il significato della radicazione culturale. In ambito produttivo la situazione è primordiale. L'artigianato locale, privo di background specifico, non è in sintonia con la costruzione nautica e la cantieristica non decolla: manca un prodotto interno e, quindi, un mercato locale. I cinesi ignorano la nautica: i pochi clienti locali acquistano yacht solo perché sono espressione di raggiunto benessere. Favorire l'industria locale significa

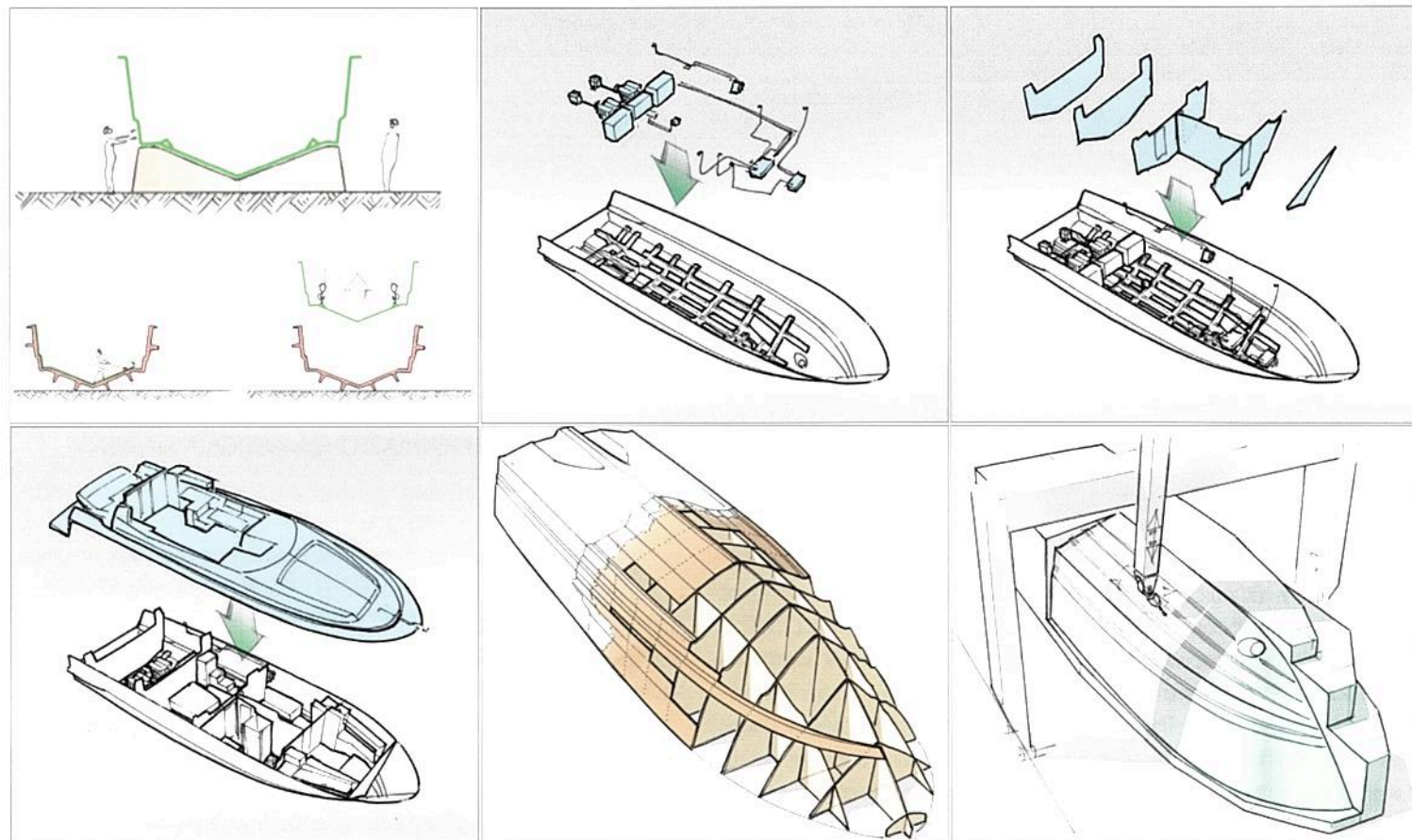
Guardando a Est

Il fondatore dello studio Garroni Design spiega come approcciarsi alla Cina e a sua nautica. Che, tra navi e yacht fluviali è un mondo tutto da scoprire

La nautica la affronto da osservatore privilegiato: sin fine degli Anni 80 la gestazione della Scuola Universitaria della Spezia (primo incubatore di competenze progettuali nautiche in Italia) mi ha consentito di avviare collaborazioni e scambi con i principali attori del settore. Proprio in quegli anni, quando il "terrore giallo" era l'avanzata delle auto giapponesi, i mercati occidentali provarono a difendersi con dazi e contingentando l'import. I costruttori tedeschi capirono che qualità e innovazione tecnologica erano la miglior difesa. Oggi, che lo spauracchio è la Cina, a Shanghai, a Pechino e in molte altre città la maggioranza delle auto in circolazione è... tedesca. Tornando alla nautica, le apparenze ci presentano la nostra industria al collasso con un mercato interno fermo. Alcuni nomi prestigiosi sono scomparsi. Io preferisco pensare che siano solo sopiti, così come sono certo che germi di iniziativa e di creatività siano intatti.

Dopo la tempesta, però, l'aria si fa limpida e si riaccendono gli entusiasmi. Sono andato a oriente (da anni calco le coste del Far East) per sincerarmi se l'orizzonte andava rischiarandosi. Un ampio giro di ricognizione, dal quale ho tratto molte informazioni e qualche insegnamento. Illusioni e delusioni fanno parte del gioco, ma un seme è stato posto: la Jimei University, Politecnico di Xiamen, cittadina di pochi milioni di abitanti, ha avviato una collaborazione con l'Università di Genova per replicare l'esperienza formativa della Scuola della Spezia, creando un centro di formazione tecnico progettuale nautico. L'intento, promosso dal governo centrale, è dare sviluppo ricreativo marino e industriale nautico a un qualificato settore della fascia costiera. L'Europa si spaventa all'idea di una nascente industria nautica cinese. È invece una grande opportunità per aprire nuovi mercati ai professionisti nostrani. Per capirlo bisogna addentrarsi nella realtà cinese. La formazione, per loro, è metodo codificato: regole, procedure e testi

“IN CHINA, RIVER CRUISING IS ALSO A VERY INTERESTING PROSPECT FOR THE LEISURE YACHTING INDUSTRY”

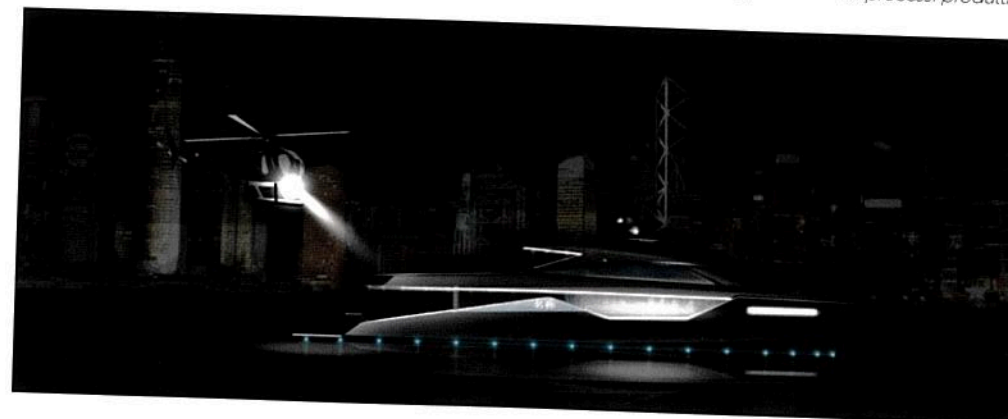


«IN CINA SONO MOLTO INTERESSANTI PER IL DIPIORTO ANCHE LE PROSPETTIVE DELLA NAVIGAZIONE FLUVIALE»

a nautical tradition, buyers almost always favour European yards. Only individuals anxious to secure local technical assistance will choose local builders but the average Chinese remains in thrall to big-name products. They would never buy a “Made in China” Ferrari, for instance, and that represents a truly unique opportunity for our quality boat builders. Cruising, for instance, is a first step towards making sea-faring popular in China. Xiamen, which is already a destination for western cruises aimed also at Chinese travellers, is now seeking an identify of its own in local culture (see box, page 128). Environmental sensitivity is being very actively promoted and is finding its way into the Chinese psyche. The Chinese also fear sun damage to their skin and so Chinese cruise ships would have to take that into account and incorporate it with the most modern hospitality amenities. It would mean turning sun decks into air-

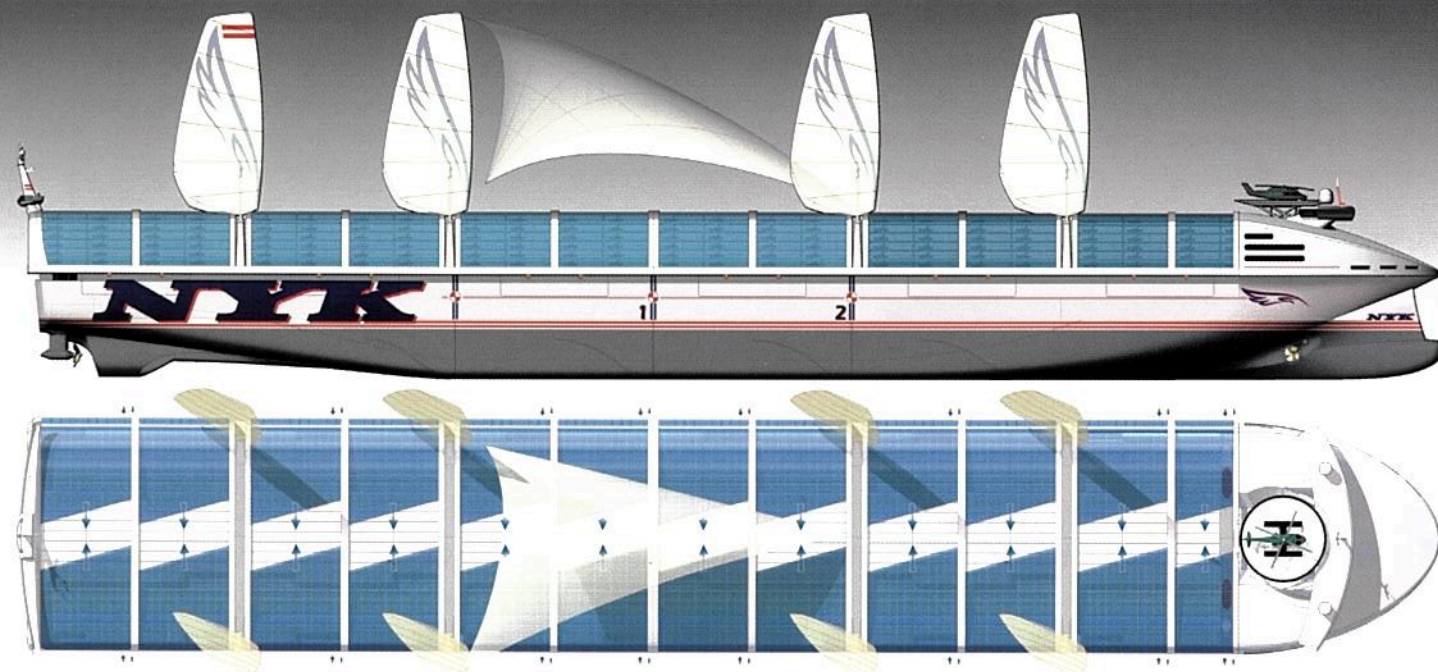
Above, left and below: a river yacht design. Above, right: a cross section of a cruise ship for the Chinese market. Opposite: the production process. / Sotto e sopra, a sinistra, progetti di yacht fluviali. Sopra, a destra, la sezione di una nave da crociera per il mercato cinese. Pagina a fronte, immagini esplicative di processi produttivi.

creare un mercato in una nazione con un quarto della popolazione mondiale. Nell'area di Hong Kong, dove esiste un po' di tradizione nautica, l'utenza si rivolge sempre ai produttori europei. Sceglie cantieri autoctori solo chi vuole un'assistenza tecnica in loco, ma il cinese medio resta attratto dal fascino del prodotto griffato. Non acquisterebbe mai una Ferrari *made in China*, né qualsiasi altro prodotto emotivamente desiderabile: occasione irripetibile per la nostra cantieristica di qualità. Trovo interessanti alcune sperimentazioni sul campo. Le navi da crociera, per esempio, il primo passo verso la marinizzazione popolare. Xiamen, già meta di crociere occidentali pensate anche per la clientela cinese, sta cercando di individuare nella cultura locale un'identità propria (vedi box a pagina 128). La sensibilità ecologica è fortemente promossa e sta facendo breccia nel costume cinese, così come sono temuti gli effetti dannosi del sole sulla cute. La nave da crociera cinese dovrà tenere conto di ciò integrandolo con la più moderna ricettività alberghiera. Quindi i ponti sole saranno giardini climatizzati con vetrate attive energeticamente e ombreggiati da grandi vele telescopiche che, talvolta, potranno anche offrire un silenzioso e naturale contributo propulsivo. Interessanti sono anche le prospettive del diporto fluviale, già diffuso ma poco noto. I fiumi e i sistemi lacustri interconnessi della Russia centrale sono già sfruttat



SUPERECOSHIP 2030, THE SHIP OF THE FUTURE, TODAY / SUPERECOSHIP 2030, LA NAVE DEL FUTURO, OGGI

The NYK Line SuperEcoShip 2030 is a concept that focuses on analysing the opportunities offered by the latest technology to reduce the consumption of energy and the environmental impact of the next-generation commercial ships. Promoted by NYK Line in Tokyo, a giant in the world of shipping, it has been developed by a team from the Monohakobi Technology Institute in Tokyo, Elomatic in Helsinki and Garroni Progetti in Genoa which have operated under the guide of the owner's technical office. SuperEcoShip 2030 is a simulation of a container ship carrying 8,000 TEU (Twenty-foot Equivalent Unit) that uses alternative energy sources to cut its environmental impact by 50 percent compared to an equivalent contemporary ship. / NYK Line SuperEcoShip 2030: concept progettuale che analizza le opportunità offerte dalle più avanzate tecnologie per ridurre i consumi energetici e l'impatto ambientale delle future navi commerciali. Promosso dalla NYK Line di Tokyo, colosso dell'armamento navale, è stato sviluppato da un team costituito da Monohakobi Technology Institute di Tokyo (Mti), Elomatic di Helsinki e Garroni Progetti di Genova coordinati dall'Ufficio tecnico dell'armatore. SuperEcoShip 2030 è la simulazione di una porta-container da 8.000 Teu (unità di misura della movimentazione dei container, ndr) che utilizza risorse energetiche alternative tali da ridurre del 50 per cento l'impatto ambientale rispetto a una nave contemporanea equivalente. (V.G.)



“XIAMEN SHOULD BE THE LAUNCH PAD FOR THE FIRST EXPERIMENTS IN OFFSHORE CRUISING ON A LARGE SCALE”

«XIAMEN DOVREBBE ESSERE LA CULLA DI UNA DELLE PRIME SPERIMENTAZIONI CROCIERISTICHE SU VASTA SCALA»

conditioned gardens with active glazing and shaded by large telescopic sails which might be used as a silent and natural propulsion method.

River cruising is also interesting – there is a lot of it already but it's not very well-known. Central Russia's interconnecting river and lake networks are already being used by conventional yachts. China is criss-crossed by rivers of the likes of the Yangtze Kiang too. River cruises are burgeoning in the country but the vessels are very different from their sea-going counterparts. Questions also remain regarding the formal equivalence of river and sea-going yachts. Perhaps we should endeavour to rethink the boats themselves: perhaps a platform freed of the restrictions imposed by seafaring on which a “residence” could be built. In sheltered waters, that might be possible but it would also destroy the whole yacht archetype and the pathos of desire. The big rivers and lakes also demand extremely careful, skilled navigation.

These are two examples that remind us that we have to think outside the box a little and that there are other sectors that can offer serious opportunities both industrially and on a design level. ⚓

Above: two renderings developed by Garroni Design to illustrate the new type of cruising and commercial ships. / Sopra, due rendering sviluppati da Garroni Design per illustrare la nuova tipologia di navi da crociera e commerciali.

da yacht convenzionali. La Cina, percorsa da fiumi come lo Yangtze Kiang, non fa eccezione. Anche le crociere fluviali vivono un grande sviluppo, ma le navi, per forza di cose, sono assai diverse da quelle marittime. Resta il quesito circa l'eguaglianza formale fra yacht fluviali e marittimi. Verrebbe voglia di ripensare l'imbarcazione: una piattaforma liberata dai vincoli della navigazione marittima su cui poggiare un'abitazione. Su specchi d'acqua riparati e frastagliati ciò potrebbe anche essere possibile, ma si perdono l'archetipo dello yacht e il pathos del desiderio. I grandi fiumi e i grandi laghi, poi, richiedono una navigazione accorta e sempre vigile che comporta soltanto un moto ondoso meno pronunciato rispetto a quello marino ma, talvolta, assai rabbioso. Due esemplificazioni per ricordare che non esistono solo le tipologie più consuete, ma altri settori possono offrire significative opportunità operative di interesse sia industriale sia progettuale. ⚓