



Garroni Progetti

BY SAMUELA URBINI

LO STUDIO FONDATO DA VITTORIO GARRONI E OGGI GUIDATO DAL FIGLIO CAMILLO FIRMA IN ESCLUSIVA IL DESIGN DI TUTTA LA GAMMA JEANNEAU. MA PROGETTA ANCHE GRANDI NAVI DA CROCIERA E PORTACONTAINER ECOLOGICHE

THE STUDIO FOUNDED BY VITTORIO GARRONI AND TODAY HEADED BY HIS SON CAMILLO IS RESPONSIBLE FOR THE ENTIRE JEANNEAU RANGE. BUT IT ALSO DESIGNS LARGE CRUISE SHIPS AND ECOLOGICAL CONTAINERSHIPS

«LE SINERGIE CON I TECNICI DI JEANNEAU CI HANNO PERMESSO DI APPRENDERE UN KNOW HOW STRAORDINARIO»

“THE SYNERGIES WITH THE JEANNEAU TECHNICIANS ALLOWED US TO ACQUIRE AN EXTRAORDINARY KNOW-HOW”

Guida con passione l'affiatato team di sei architetti che progettano in esclusiva tutte le imbarcazioni del cantiere Jeanneau. Camillo Garroni è innamorato del suo lavoro. Si sente da come ne parla, ma lo dimostra anche con i fatti: per un anno ha vissuto su un Sun Odissey 54 Ds ormeggiato nel porto della sua città, Genova, insieme a Buck, il suo labrador nero. Non per snobismo, ma per un profondo amore per il mare. Il giovane architetto, che compirà 39 anni quest'anno, ha ereditato dal padre Vittorio la doppia professione: la progettazione e l'insegnamento. Vittorio, infatti, oltre che fondatore della Garroni Progetti nel 1971, è stato professore ordinario direttore della Scuola di Disegno Industriale dell'Università di Genova e nel 1990 ha creato la prestigiosa Scuola di Progettazione per la Nautica da diporto di La Spezia, poi trasformata in corso di laurea in Ingegneria Nautica. Camillo è professore a contratto di ergonomia applicata alla Nautica per la

laurea breve in design a indirizzo nautico dell'Università di Genova. E proprio tra i loro studenti, padre e figlio hanno selezionato e formato Mauro Pascazzi, Giuseppe Martines, Alessandro Picasso e Giada Pascazzi, le altre menti dello studio.

Lavorare per uno dei pochi cantieri che produce in serie richiede un'expertise particolare, perché oltre all'aspetto creativo, buona parte del lavoro consiste nella semplificazione del processo produttivo. Come chiarisce l'architetto: «La linea di un 42 piedi permette di far uscire dal cantiere un'imbarcazione ogni due giorni, circa. Perché questo accada, tutto dev'essere perfetto. La nostra progettazione, dunque, va dal design alla modellazione tridimensionale sviluppata con Catia, il software attualmente più potente per lo sviluppo industriale del prodotto, utilizzato nel campo aeronautico e nell'automotive. Ci occupiamo anche dell'ingegnerizzazione e dell'industrializzazione del prodotto. Salvo la carena,

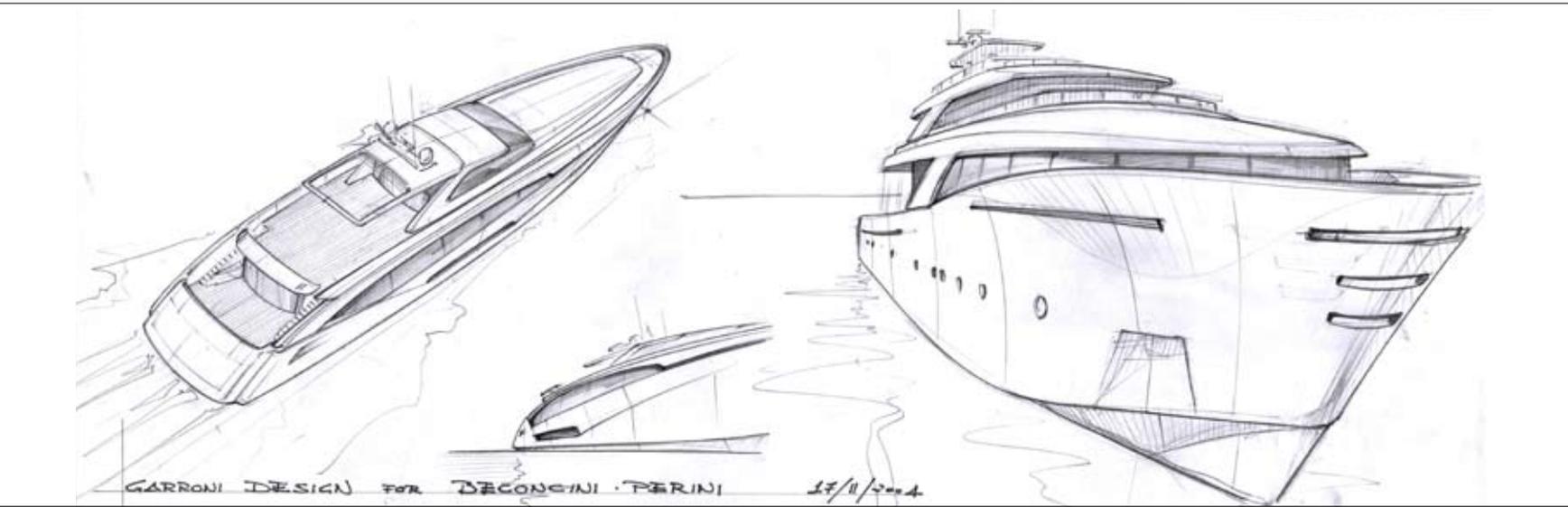
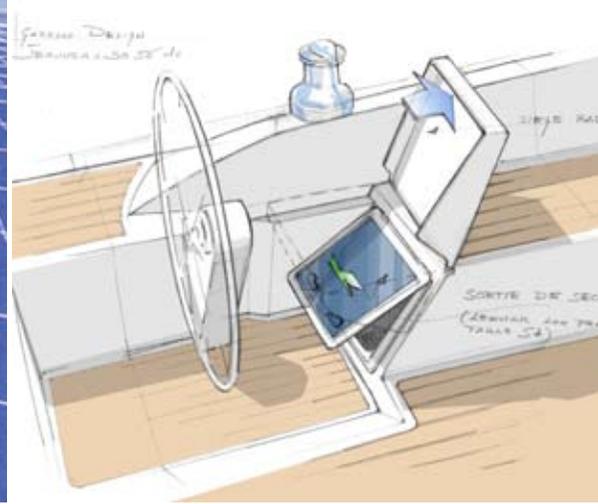
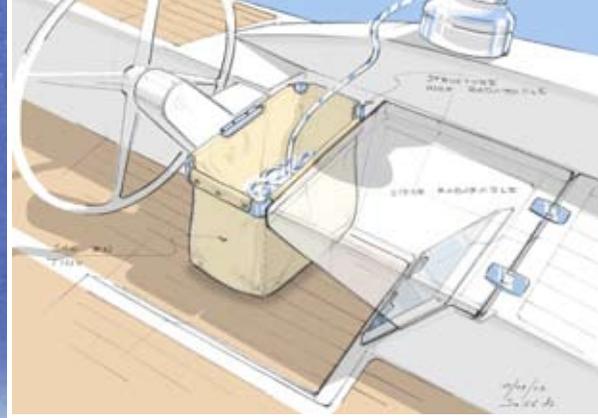


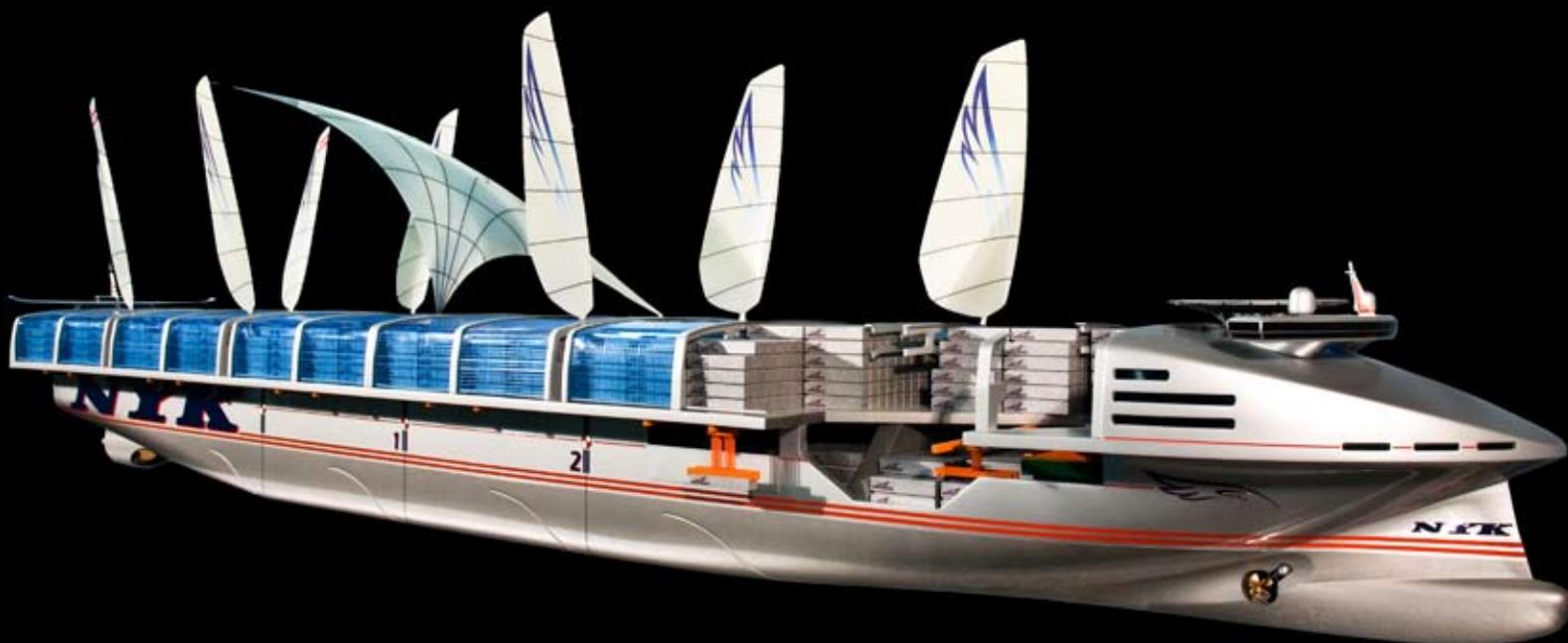
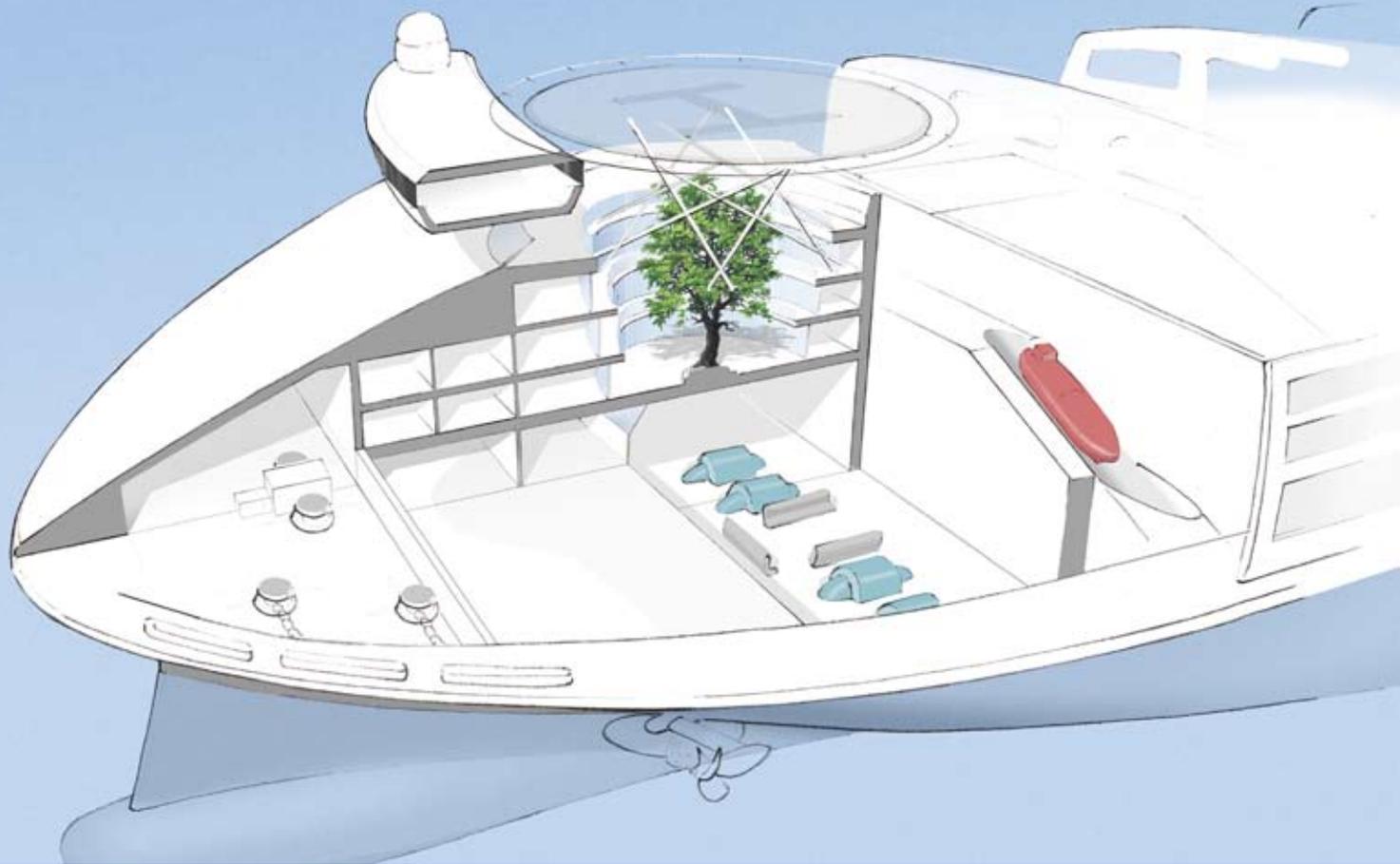
A fianco, Camillo Garroni (al centro) nello studio di Genova. Pagina accanto: in alto, uno sketch artistico per un traghetto di Samsung Heavy Industries (1997) e due disegni dell'uscita di sicurezza del Sun Odissey 57; al centro, uno studio per Perini Navi del 2004; in basso, il Trident Bar della nave da crociera Crystal Symphony e un ristorante di Crystal Serenity. Left: Camillo Garroni (centre) in his studio in Genoa. Opposite page, top: an artistic sketch for a Samsung Heavy Industries (1977) ferry and two designs of the safety exit on Sun Odissey 57; centre: a 2004 study for Perini Navi; bottom: the Trident Bar on the Crystal Symphony cruise ship and a restaurant on Crystal Serenity.

Camillo Garroni is a man who loves his job. His pride and passion in his work shine through when he talks about it. And with good reason – he heads the six-strong team of talented architects that design all of Jeanneau's yachts. He's also proved his dedication to his work in the most practical way possible by living aboard a Sun Odissey 54 DS in his own home port of Genoa for a year with his black Labrador Buck. The young architect, who turns 39 this year, inherited not only a deep love of the sea but also his two dual professions of designing and teaching from his father. Vittorio Garroni, in fact, not only founded the Garroni Progetti design studio in 1971, but also headed the University of Genoa's School of Industrial Design and, in 1990, founded the prestigious School of Pleasure Boat

Design at La Spezia. His son, on the other hand, teaches nautical ergonomics on the short nautical design degree course at the University of Genoa. Together they've selected the rest of their team from their former students.

Working for one of the few yards involved in series production demands very special expertise because, creative issues aside, much of the creative input revolves around simplifying the production process. Garroni explains: "A 42' production line will send a boat out of the yard every two days or so. But everything has to be perfect for that to happen so our job ranges from design to the 3D modelling we developed with Catia, which is currently the most powerful industrial product development software there is. It's used in the aeronautical and automotive fields,





seguiamo il prodotto dalla A alla Z». Ecco perché studiare la semplificazione del montaggio di ogni singola componente dell'imbarcazione è una parte preponderante del lavoro. Che Garroni riesce a sviluppare anche «grazie alle sinergie con l'ufficio tecnico Jeanneau di Les Herbier, vicino a Nantes».

Lavorare per una produzione industriale non significa comunque abbandonare il disegno a mano libera. Come specifica Camillo: «Quando creo un concept, inizio a disegnare a mano, perché al computer si è vincolati da quello che si è capaci a fare col software. Poi si passa tutto sul computer, portando il progetto a livello dimensionale. La terza fase consiste nel creare un pre-progetto 3D di massima e si passa quindi alla dimensione industriale, ovvero si preparano i file per le frese, passaggio necessario per mandare il prodotto in produzione. Si creano i file costruttivi dei mobili e di ogni singolo dettaglio e l'ultimo step è quello delle verifiche ergonomiche dei vari passaggi».

Ma come è arrivato un piccolo studio genovese a lavorare con Jeanneau? Il primo progetto importante nel mondo della nautica è stato l'Ilver Spazio 25, per Italmarine. Poi, tramite Piero Costa, lo studio si è dedicato anche al design delle cabine e dei ristoranti della sua prima nave da crociera, la Harmony (1990), cui sono



A fianco, la vetrata con vista a 360 gradi del Prestige 60. In alto, Camillo Garroni mentre disegna a mano. Nella pagina accanto, dall'alto: un disegno di SuperEcoShip, la portacontainer ecologica studiata per Nyk; la gamma Prestige di Jeanneau; le vele e i pannelli solari scorrevoli di SuperEcoShip. Right: the window of the Prestige 60 offering a 360-degree view. Top: Camillo Garroni designing by hand. Opposite page, from the top: a design of SuperEcoShip, NYK's ecological containership; Jeanneau's Prestige range; the sails and sliding solar panels aboard SuperEcoShip.



«IN FASE DI IDEAZIONE DI UN CONCEPT PARTO SEMPRE DALLO SCHIZZO A MANO; IL COMPUTER È VINCOLANTE»

“WHEN IN THE CONCEPT CREATION PHASE I ALWAYS START FROM A HAND SKETCH; THE COMPUTER IS LIMITING”

in fact. We also deal with the engineering and industrialisation of the product. With the exception of the bottom, we are involved with the entire product from A to Z.” This is why simplifying the assembly of each and every one of the boat’s components is a major part of their work and achieved thanks to synergies with the Jeanneau technical office at Les Herbier near Nantes.

Garroni is quick to point out, however, that being part of an industrial production process does not mean abandoning freehand design: “When I create a concept, I start drawing it out on paper because on the computer

you’re limited by what you can do with the software. Then I move everything onto the computer. The third phase involves creating a rough 3D pre-design and then on to the industrial dimension. This means preparing the files for the milling machines which is necessary for the product to go into production. We create the building files for the furnishings and every single detail and the last step is an ergonomic check of all the various stages.”

So how did a small Genoese studio get to work with Jeanneau? Its first major design commission was the Ilver Spazio 25, for Italmarine. Then the studio also designed the



Sopra, alcuni componenti di Garroni Progetti davanti al palazzo storico dove si trova la sede. Il Sun Odissey 54 Ds, ai loro piedi, è l'orgoglio dello studio: furono venduti 430 esemplari in soltanto sei anni e mezzo.

Above: Garroni Progetti personnel in front of the historic building housing their headquarters. The Sun Odissey 54 Ds, at their feet, is the studio's pride and joy: 430 models were sold in just 6 1/2 years.

seguite la Symphony (1995) e la Crystal Serenity (2003), tutte del cantiere giapponese Nyk. Ma è il settore della nautica da diporto che ha dato a Garroni le maggiori soddisfazioni, premiate anche con riconoscimenti importanti come il "Sail boat of the year" nel 2003 per il Sun Odissey 54 DS e lo "European Powerboat of the year" conferito lo scorso gennaio durante il salone neutico di Düsseldorf al Prestige 60, il primo e più piccolo yacht della gamma Prestige Yacht, il marchio di lusso del cantiere Jeanneau. «Per progettare questa imbarcazione c'è voluto circa un anno e mezzo; è dotato di una vetrata con vista a 360 gradi sul mare e volumi di abitabilità paragonabili a un 70 metri. I primi contatti con Jeanneau sono arrivati nei primi Anni 90», dice Camillo spiegando la genesi del legame con il loro principale cliente, che assorbe il 90 per cento del lavoro. «Intanto lavoravamo su grossi yacht a vela per il charter di lusso, come il Maxi 88', un 30 metri con cabine equivalenti. Sempre per l'azienda di charter Pearl Yachtline, abbiamo poi progettato una barca a vela di circa 100 piedi, costruita da Valdettaro». Alla fine degli Anni 90 sono stati ricontattati da Jeanneau, in fase di rilancio sul mercato dopo la crisi causata dalla Guerra del Golfo, e da allora non si sono più lasciati.

E i progetti futuri? «Stiamo lavorando sul marchio Prestige Yacht, ma anche nella gamma Prestige (sotto i 60 piedi)». Nel frattempo lo studio ha elaborato un concept stupefacente per una porta-container da circa 400 metri, sempre per Nyk. Si chiama SuperEcoShip, ha vinto vari premi e ha pannelli fotovoltaici avvolgibili, vele, fuel cell, aerodinamica ristudiata e tutto quanto serve per poter minimizzare le emissioni inquinanti. All'interno, un grosso albero allietta le aree comuni. Spazio alla fantasia, ma con un retroterra ecologico ed etico che non guasta.



«L'INDUSTRIALIZZAZIONE DEL PROGETTO È DI CERTO IL PASSAGGIO CHE RICHIEDE IL NOSTRO MAGGIOR IMPEGNO»

"THE INDUSTRIALISATION OF THE DESIGN IS BY FAR THE PASSAGE NECESSITATING OUR GREATEST EFFORT"

cabins and restaurants for Piero Costa's first cruise ship, Harmony (1990), followed by Symphony (1995) and Crystal Serenity (2003), all of which were built by the NYK shipyard in Japan. However, it is the pleasure boat sector that has proved most rewarding for Garroni. He has won, amongst others, the Sail Boat of the Year 2003 for the Sun Odissey 54 DS. His design for the Prestige 60, the first and smallest model in Jeanneau's luxury Prestige Yacht range, got him the European Powerboat of the Year Award last year at the Düsseldorf Boot too. "It took around a year and a half to design that boat. It has a window that provides a 360-degree view of the sea and liveable spaces equivalent to those of a 70-metre. My first contact with Jeanneau was in the early 1990s," is how Garroni explains the development of his studio's relationship with a client that now accounts for 90% of its work. "We were working on big sailing yachts for luxury charters, such as the Maxi 88', a 30 metre.

Another boat we did for the charter company Pearl Yachtline was a sailing yacht of around 100' built by Valdettaro." At the end of the 1990s, Jeanneau got back in contact with us when they were relaunching on the market after the crisis caused by the Gulf War and we've been together ever since."

Plans for the future? "We're working on the Prestige Yacht brand and the Prestige range (under 60')." In the meantime, the studio has also created a mind-blowing concept for a containership of around 400 metres, once again for NYK. The SuperEcoShip, as it is called, has already garnered several awards and sports wraparound photovoltaic panels, sails, fuel cells and superbly efficient aerodynamics. In its interior a large tree brings, quite literally, a breath of fresh air to the communal areas. A flight of the imagination for a studio with its feet firmly planted on planet earth and tapped into her needs.

