

TENDENZE

# Progettare... che passione

Continua il viaggio nel backstage del cantiere ideale. Questa volta andiamo a scoprire l'intricato e complesso rapporto tra chi la barca la pensa e chi la costruisce

A cura di Mano Bonelli

Mano Bonelli, architetto e industrial designer, è progettista in H3O, società del gruppo Sireg di Arcore (MI), leader nella produzione di elementi in vetroresina per uso civile e industriale. H3O nasce nel 2008 e sfrutta le sinergie con il gruppo di cui fa parte per offrire un servizio di progettazioni a ciclo completo di prodotti di Industrial design complessi principalmente nel campo della nautica e dei battelli pneumatici. I settori che rientrano nel concetto "chiavi in mano" proprio della mission di H3O vanno dalla ricerca sui materiali, allo studio della carena così come degli spazi di coperta mediante la modellazione Cnd, all'organizzazione dell'allestimento e la produzione di accessori e componenti custom. [www.siregh3o.it](http://www.siregh3o.it) - [bonelli@siregh3o.it](mailto:bonelli@siregh3o.it)



Il punto di vista del cantiere passa spesso in secondo piano quando si parla di barche o di gommoni. Accade non tanto per disinteresse, quanto per il fatto che spesso ci si rivolge al lettore come a un armatore o futuro armatore, che in quanto tale è più orientato al prodotto che non alle logiche produttive che ne stanno all'origine. Se da un lato c'è il timore fondato che l'approfondimento di aspetti troppo tecnici possa essere di difficile divulgazione, per altri versi è vero che parlare concretamente del cantiere, di chi produce, di chi passa le giornate a rullare resina, a tagliare compensati o infilato in qualche intercapedine a passare cablaggi, non è facile. Non è facile perché la realtà del cantiere spesso non è quella che ci

si immagina. Essa è piuttosto lontana dall'atmosfera che armatori, dilettanti, marinai e semplici curiosi respirano sulle banchine di un salone nautico, passerella di hostess ammiccanti. Ma il cantiere è lì, spesso in un anonimo capannone del bresciano. Che sforni una o venti barche al mese, che siano sfavillanti one-off o lance in alluminio per la pesca sul basso lago, il cantiere è lì ed è una realtà imprescindibile anche se ha pochissimi legami con il frutto del suo lavoro, una volta che questo è in acqua. Per vedere veramente cosa c'è sotto, come funziona (quando funziona) e dove si può migliorare, proviamo ad immaginarci per una mezz'oretta imprenditori nel campo della nautica da diporto. Caliamoci nella realtà della cantieristica medio piccola

che dà alla luce una buona parte delle imbarcazioni illustrate in questa rivista e che in pochi anni è passata dall'euforia dei grandi numeri a un generalizzato ridimensionamento. Le fasi interessanti da analizzare dal punto di vista del cantiere sono essenzialmente tre: la progettazione, la produzione, la post-produzione.

## Un prodotto industriale

L'approfondimento può partire dal rapporto che il cantiere ha con la progettazione. Un rapporto che ha il suo culmine nella genesi di una nuova imbarcazione, ma che ragionevolmente dovrebbe continuare e consolidarsi nelle fasi successive. Nella maggior parte dei casi, un cantiere piccolo