

L'anima dello yachting

Andar per mare è ripercorrere le rotte degli antichi che hanno costruito la storia e la tradizione. Per questo, secondo Picchio, architetto milanese, le barche "belle" devono essere degli oggetti unici, senza fronzoli, avere LINEE PULITE e servirsi della tecnologia in modo non invadente

*pensieri e parole raccolti da Silvia Montagna
ritratti di Andrea Muscatello*



La navigazione e lo yachting sono un elemento costante nell'esistenza di Matteo Picchio. Milanese, classe 1968, ha fatto di una passione una professione. «Ho cominciato ad andare in barca da piccolo con il Dinghy 12 piedi del nonno – ci racconta nel suo studio meneghino a due passi da via della Spiga – ed è stato un po' la "barca scuola": a 12 anni navigavo già da solo. Quando studiavo architettura poi ho avuto l'opportunità di costruirmi personalmente, pezzo a pezzo, il *Raireva*, un ketch oceanico in acciaio di 14 metri progettato da Carlo Sciarrelli, su cui ancora vivo tre giorni alla settimana». È stata questa esperienza a cui ha subito seguito un progetto di restauro di una barca di amici, che ha portato Picchio a disegnare imbarcazioni e farlo diventare, oltre che architetto civile, uno yacht designer, e uno specialista in refitting di barche d'epoca.

Quali devono essere i requisiti fondamentali di un'imbarcazione per iniziare un lavoro di progettazione o di restauro?

La barca deve essere un oggetto di alto livello, fatto su misura dell'armatore: deve avere delle grosse valenze storiche o possedere una particolare ricerca di design. Deve "avere un'anima" e riproporci un fascino di epoche passate dove lo yachting era molto più nobile rispetto alla nautica dei consumi di adesso. Non so che senso abbia andare in giro con una lavatrice o uno spremiagrumi possa essere replicato e vada bene per tutti, ma mi sembra strano che ci si possa divertire con una barca anonima e insignificante. Andare per mare ha una valenza molto romantica: ripercorrere le rotte fatte dagli antichi che hanno costruito la nostra storia, la tradizione. È un confrontarsi con la natura e con le difficoltà che non appartengono più alla nostra era.

Sembra che l'estetica sia molto importante per lei. Sulla nostra rivista abbiamo aperto un forum su forma e funzione. Come considera questi due aspetti? Sono complementari o si limitano a vicenda?

Al di là della tipologia dello yacht, quando si progetta forma e funzione vanno insieme e danno una logica al lavoro stesso: una barca, per quanto strana e commerciale e per quanto sia egocentrico il pro-

gettista o l'armatore, deve avere delle logiche, per esempio, di finezza dello scafo o di presa nel vento. Anche il concetto di estetica tante volte si affianca alla sicurezza e alla praticità della barca, tant'è vero che se si mettono in chiaro tutte le manovre di bordo la coperta sarà esteticamente pulita sia pratica e razionale. Il concetto della pulizia di linee e della chiarezza è sia metaforico sia reale.

In che modo si avvicina al suo lavoro?

Parto fondamentalmente dal mio committente. Gran parte della qualità dei miei progetti deriva da quello che è l'armatore della barca o da colui che la vuole sistemare. Non sarei capace di fare un progetto altrimenti, perché il nostro mestiere parte da considerazioni di carattere psicologico: bisogna cercare di capire che cosa ha in mente il cliente e a volte anche cosa non dice e che cosa non sa di volere. Bisogna intuire i suoi obiettivi: noi progettisti non siamo altro che la catena di congiunzione tra i suoi sogni e la realizzazione della barca.

Gli yacht stanno diventando degli oggetti sempre più complessi. Non si rischia secondo lei di perdere il senso originario dell'andar per mare? Quanto è utile la tecnologia e qual è il suo limite?

È imprescindibile, sebbene bisognerebbe, per qualsiasi evenienza, essere in grado di navigare anche senza.

La domotica che usiamo nelle case è sicuramente molto più semplice di un impianto che si usa sulle imbarcazioni, ma su quest'ultima sarebbe impossibile non usare oggi la tecnologia a bordo. Per esempio, uno yacht come quello che sto restaurando, un Camper & Nicholson del 1907, il Joyette, è una barca di 30 metri che prevedeva a bordo 10-15 persone. Indipendentemente dalle disponibilità economiche del proprietario, nel nostro concetto di yacht moderno non ha più senso avere un equipaggio così numeroso. Inoltre, a differenza di un tempo, oggi anche un ricchissimo armatore ha il piacere di prendere in mano il timone della sua barca.

La vera eleganza sta nell'aver tecnologie molto sofisticate ma che non si vedano. Nell'illuminazione di bordo predisponiamo luci che bagnano la paratia, con effetti scenici che possono essere modificati ma nello stesso tempo facciamo in modo che non si vedano i corpi illuminanti.

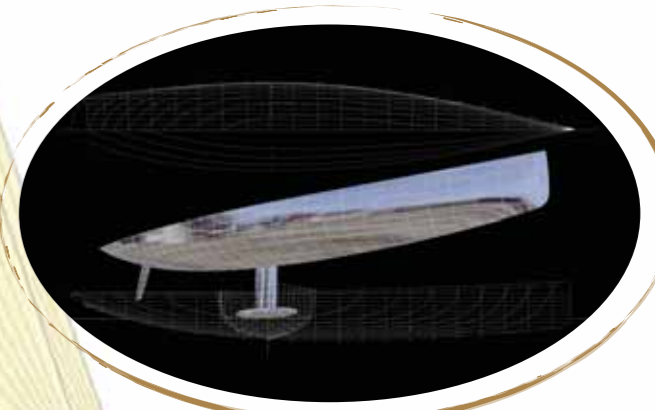
Ultimamente si assiste a un aumento esponenziale di designer nautici. Lei, che ha una base molto classica che cosa pensa dell'architettura quando diventa design?

Trovo che l'architettura sia la mamma di tutte le arti, sicuramente la più completa perché, pur inglobando cultura, pittura e design ha una marcia in più nel fatto che prevede oggetti che possono essere usati, dove ci si possa entrare. Sono convinto che l'ideale sia l'approccio architettonico, ma bisogna avvalersi anche della collaborazione di tecnici esperti. Il design inteso come studio ingegneristico del dettaglio è quindi fondamentale. L'architetto può fare il direttore d'orchestra ma ci vuole anche l'orchestra.

La barca deve nascere dal connubio tra progettista e armatore. Deve essere fatta su misura, un po' come un abito di sartoria.

In questa pagina, gli interni del Goletta 36. Nella pagina di destra, rendering dello Sloop 48, in fase di progettazione. In apertura, l'Explorer 35, disegnato per i Cantieri Navali di Sestri.

«L'eleganza è la pulizia di linee che diviene evidente se ha uno stretto legame con la sua funzione e con la logica. Questo lo riconosco nelle barche d'epoca e in certe barche moderne che trovo siano molto belle.»





È negativa l'iperspecializzazione che porta a progetti molto in linea con oggetti di consumo. Lo noto nel campo dell'automobilismo e delle piccole barche o gommoni. Ci sono degli yacht che assomigliano a scarpe da ginnastica, forme contorte figlie di programmi al computer che ti permettono di giocare molto.

La nautica italiana è un esempio di eccellenza nel mondo eppure sembra che le istituzioni non riescano a capire queste sue potenzialità e in un certo senso ostacolano la sua crescita.

Le imbarcazioni più belle del mondo sono state fatte in Italia. Tantissimi ci hanno lavorato, tra ditte, progettisti e cantieri con un risultato straordinario. Purtroppo stiamo vivendo una crisi molto pesante che però può anche fare molto bene perché selezionerà chi veramente se ne intende e farà una sorta di scrematura, di potatura. Non mi riferisco solo ai progettisti, ma anche alle ditte. Effettivamente quello che viene venduto in questo settore costa di più, e non solo per un fatto meramente speculativo, ma perché è tutto molto più complesso. Sono tante le aziende di lampadari che, per esempio, si sono messe a fare illuminazione di bordo. Trovo che non sia la strada giusta.

Per quanto riguarda le scelte del governo, più che altro mi sembra sbagliato che ci sia una tassa sull'ormeggio. È un errore far pagare chi vuol decidere se portare la sua barca o il suo megayacht in Italia piuttosto che in Francia.

Quale lavoro le ha dato maggiore soddisfazione?

Forse quella che sto facendo in questo momento, ma se me lo avesse chiesto due mesi fa avrei detto lo stesso.

In questo momento stiamo lavorando su tre barche e devo dirle che sono veramente coinvolto, è un gioco che si fa in squadra con i miei collaboratori ma soprattutto con i committenti ed è molto complesso perché non si tratta di usare la penna, la matita o il computer ma di lavorare insieme all'armatore. Il mio scopo è quello di accontentarlo. Ma non vuol dire solo fare una barca bellissima e comodissima per lui. Per esempio bisogna limitarlo nelle scelte che potrebbero rivelarsi un ostacolo nel caso volesse rivendere la sua barca. Anche rimanere nei budget che i committenti impongono è molto difficile. Così come tutta la direzione della gestione dei lavori che è molto meno stimolante e molto più impegnativa. Spesso si tratta di commesse dove intervengono varie persone e imprese: coordinarle tutte e assicurare la perfetta organizzazione coincidente a quanto è stato progettato e rispettosa dei tempi di consegna e dei costi è molto complicato e mi vanto di riuscire a gestire bene questi passaggi.

« Molte barche vengono fuori da ottimizzazioni di processi di produzione e questo per me non deve appartenere a un oggetto che, invece, deve essere un po' artistico. »

Lo yacht è un lusso?

Lusso è una parola che non mi piace, lontana dal mio modo di pensare, di vivere e di disegnare barche. Certo, se però non è di lusso una barca mi chiedo cosa lo possa essere... preferisco che si dica che le barche che disegno sono eleganti: sobrie, dalle linee pulite, dalla tecnologia non esasperata e invadente. Cito una frase di Carlo Sciarrelli: «Mi piace l'oro ferrato e non mi piace il ferro dorato.»

Cosa ne pensa del fatto che le barche che sembrano sempre più degli appartamenti?

La mia matita disegna entrambe le cose. Le imbarcazioni sono completamente diverse dal punto di vista tecnico, ma uguali da quello architettonico. Con le abitazioni mi permetto licenze maggiori come mescolare materiali e tecniche, mentre con le barche ritengo sia fondamentale mantenere un ordine, un vincolo dato da tanti aspetti, non ultimo la tradizione. E per dirne una banale, gli scafi devono seguire determinate linee d'acqua, per cui la barca è più vincolante e trovo che tanti esperimenti strani siano fastidiosi.

Da un lato è anche bello poter dire: io vado per mare e mi porto dietro le comodità di una casa, però non approvo al 100% che certe barche siano la fotocopia dell'interno di un'abitazione in cui sono inseriti dei pezzi di arredamento di grande pregio. Prendere degli arredi e metterli con gusto sottocoperta non equivale al progetto di una barca, che è qualcosa di più complicato e nasconde dei ragionamenti che, se fatti bene, possono sbocciare in una semplificazione formale. □

«Secondo me l'imbarcazione deve essere "bella" e non negare il concetto originario sedimentato in quella che è la sua tradizione marinaiasca. Questo non toglie che non debba essere anche innovati-

va, ma sempre nel rispetto del tempo passato». Qui sotto, il rendering del *Maria Teresa 24*, il rimorchiatore del 1962 che i Cantieri Navali di Sestri hanno ristrutturato su disegno di Matteo Picchio.

