



# LA CULTURA DEL MARE

## INTERVISTA ALL'ARCHITETTO MATTEO PICCHIO

*«Il marinaio chiede allo yachtman: 'Signore desidera prender il timone?' 'No grazie, non prendo mai nulla tra i pasti'. Questa citazione è di Carlo Sciarrelli, tratta dal suo famoso libro 'Lo Yacht', e riflette un po' quello che dovrebbe essere l'uso di uno straordinario oggetto come uno yacht» ci racconta Picchio.*

*Nell'intervista ricostruiamo insieme il percorso dell'Architetto Matteo Picchio, che descrive ogni progetto con "entusiastica gioia" e ci trasporta nel mondo affascinante e senza tempo dello Yachting Classico.*



L'Architetto Matteo Picchio nel suo studio





Tabua, splendida navetta in legno, ex peschereccio atlantico con poppa norvegese, è stata restaurata secondo il progetto dello studio dell'Architetto Matteo Picchio

Chi nasce su un Dinghy acquistato dal nonno nel 1953 non può che fare del mare la propria vita.

È così che Matteo Picchio inizia il suo percorso nel mondo della nautica e lo continua con la prima esperienza progettuale all'inizio degli anni '90: il refitting del Raireva, il suo ketch di 14 metri. L'attività prosegue poi tra il restauro di barche d'epoca dal pedigree immacolato e il refitting di importanti yacht.

Oggi, il suo studio di Milano, fondato nel 1996, è famoso a livello internazionale sia per l'architettura sia per lo yacht design. La sua filosofia progettuale si contraddistingue per l'equilibrio tra l'eleganza e la funzio-

nalità: questo binomio deriva dal massimo rispetto della tradizione e al contempo dalla ricerca di nuove tecniche, materiali e forme, che lo portano a plasmare ambienti con linee semplici, pulite e mai casuali, ma che trasmettono grande piacevolezza e voglia di viverli.

**Il suo studio è diviso in due settori diversi: yacht design e architettura. Le capita di collegare in qualche modo i due mondi?**

Il mio studio si avvale di architetti, ingegneri navali e designer, ma la mia matita rimane una sola. Come metodo ho scelto volutamente di impastare i due ambiti progettuali.

Il mio approccio è sempre architettonico; l'architettura è arte, ma a differenza di altre forme artistiche deve tener controllati i concetti di funzionalità e di rispetto delle esigenze del cliente, nonché il budget e i tempi di realizzazione dell'opera.

Mi capita di trasferire sulle barche le soluzioni trovate per le case e viceversa.

In campo navale lavoriamo sia al restauro di barche d'epoca e classiche sia alla progettazione di barche a vela e a motore di concezione modernissima.

In campo architettonico realizziamo progetti di ville, interni di appartamenti e restauri di palazzi storici.

Ci è capitato di progettare la casa per gli stessi committenti di uno yacht e anche l'opposto.

**Di questi due settori, ce n'è uno che preferisce? E perché?**

Preferisco progettare le case dal punto di vista della creatività, perché il foglio è "più bianco". Con le barche si è necessariamente su un binario e, in particolare con le barche d'epoca, si hanno vincoli enormi. Il progetto spesso è più compilativo e meno creativo.

Alcune volte, più inventi e ti distacchi dalla tradizione, più sbagli. Ma lo studio ti consente di gestire il progetto, il cliente e il cantiere.

Nei restauri non inventiamo tanto, ma con umiltà ci impegniamo a seguire un percorso già tracciato e delicatamente a ricomporne i bordi e la trama. Occorre essere uno strumento che dà la possibilità a un'antica gloria di continuare a vivere.

**Tra tutti i suoi lavori troviamo principalmente restauri di barche a cui lei, con importanti lavori di restyling, dà nuova vita. Questa scelta dove affonda le sue radici?**

Ho passato mesi a lavorare sulle barche di mio padre, a frequentare i cantieri in particolare Sangermani.

Cesare Sangermani mi ha dato tantissimo, mi ha insegnato una quantità indicibile di segreti. Le barche a vela o a motore, nuove o antiche, sono diventate per me un'opera d'arte, su cui ho la fortuna di poter mettere la mia matita. Ho studiato molto, non a scuola, ma per conto mio e ho avuto anche la fortuna di attraversare l'Atlantico a bordo dell'Amerigo Vespucci, dove ho imparato e assimilato molta arte marinairesca classica.

Quando affronto un progetto, lo faccio sempre con molto rispetto. C'è l'aspetto professionale, anche economico, ma soprattutto il piacere di partecipare a un percorso che farà poi navigare una barca. Trovo che sia anche molto più in linea con l'attuale e tanto citata sostenibilità: ridare splendore a un'antica, o semplicemente vecchia, gloria, piuttosto che demolirla e produrne una nuova.

**Uno dei progetti di restauro più recenti è il Tabua, un ex peschereccio atlantico varato in Portogallo nel 1975.**

**Ci può raccontare di più?**

Una costruzione straordinariamente pregevole, realizzata in Portogallo per la pesca in nord Atlantico.

Poppa norvegese, fasciame in iroko, ossature magistralmente lavorate a costituire madieri, ordinate, bagli in legno di sezioni che impressionano per la grandezza. L'armatore attuale l'ha acquistata in piena pandemia, all'inizio dell'inverno del 2021, dopo che era stata lasciata in abbandono per tanti anni. Si trattava di renderla in pochi mesi lo yacht dei suoi sogni: la sfida, apparentemente impossibile, era quella di permettergli di utilizzarla per la stessa estate; cosa che, invece, con il grande impegno progettuale e di direzione lavori del mio studio, unito all'ottimo lavoro svolto dai Cantieri Navali di Sestri, è stata possibile.

Splendida navetta classica di 20 metri, dai volumi generosi, con un enorme ponte sole e zona prodiera dedicata alla timoneria di controplancia; tavolo con le sedute all'ombra di un tendalino che abbiamo progettato su centine tubolari metalliche; infine, un ponte libero di circa 40 mq che sembra quello di una barca nettamente più grande.



Restauro in corso alla navetta Tabua presso i Cantieri Navali di Sestri





Matteo Picchio ha trasformato l'ex rimorchiatore Maria Teresa in una barca ideale per il diporto, rispettandone la struttura originale

Ampio quadrato, cucina e plancia, oltre al pozzetto di poppa sul ponte principale, mentre sottocoperta tre ampie cabine, ognuna col rispettivo bagno e la zona equipaggio con relativi servizi. È una navetta affascinante, in legno, fuori dal tempo e quindi (anche dal punto di vista del valore) intramontabile.

**Tra i progetti più famosi, invece, c'è la conversione a yacht del Maria Teresa, un ex rimorchiatore di 24 metri del 1962. Cosa ci può dire di questa imbarcazione e perché, secondo lei, ha riscosso così tanto successo?**

Gli Explorer Vessel sono una nuova tendenza in campo diportistico e rappresentano il sintomo di una maggiore consapevolezza del patrimonio storico-navale. Il rimorchiatore Tenace (oggi Maria Teresa) era stato costruito dai Cantieri Solimano di Savona e aveva lavorato nel porto di Genova; sul finire della sua carriera è stato acquistato da una compagnia monegasca.

I miei clienti lo hanno rilevato al prezzo del ferro poco prima che andasse in disarmo.



Siamo riusciti a salvare il fasciame e alcuni dettagli d'epoca come gli oblò. La tuga è stata modificata per uso diportistico, mentre il motore, gli interni e gli impianti sono stati completamente rifatti. I lavori sono stati eseguiti con buona maestria presso i Cantieri Navali di Sestri, che, grazie anche al nostro progetto estremamente dettagliato e all'attenta direzione dei lavori, hanno rispettato il budget prefissato – dettaglio non trascurabile. Un altro progetto che mi ha molto affascinato e coinvolto è stato il progetto di conversione e restauro del rimorchiatore Ursus, ex Cipola, acquistato dalla Marina Militare degli Stati Uniti come "YT-466". Era stato realizzato e varato nel 1940, ad Avondale Marine Ways, negli USA. I lavori di refitting, che per la maggior parte delle carpenterie sono stati effettuati presso il cantiere Amico & Co di Genova, si stanno concludendo ora presso la Navalmeccanica Costruzioni Navali a San Benedetto del Tronto, che in maniera magistrale ha eseguito il nostro progetto di allestimento.

**Barche d'epoca, rimorchiatori, pescherecci. Quanto sono apprezzati oggi nel mercato?**

Chi conosce davvero il mare, apprezza la navigazione in maniera colta. Facilmente sceglie una ex nave da lavoro, e non solo per le innate caratteristiche di ottima tenuta di mare, ma anche nel rispetto di un mezzo che navigava professionalmente, mimetizzato tra le barche degli autentici uomini di mare. Ovviamente, questa scelta non esclude che con il progetto e i lavori si possa ottenere uno yacht di elevato profilo qualitativo. Oggetti di valore storico che non tramontano mai. C'è sempre un appassionato che, disponendo di ampi mezzi e potendosi permettere uno yacht nuovo di zecca, preferisce cercarsi un pezzo di storia e, amorevolmente, restaurarlo.

Il vero lusso è disporre di una barca

come quella che ho risistemato recentemente: un 30 metri d'epoca con gli spazi di un 15 metri moderno, un pezzo unico. Il massimo dell'esclusività.

**Lo sviluppo di un progetto relativo a una barca già esistente richiede una particolare attenzione o un percorso differente rispetto a un progetto che parte da zero?**

L'approccio al progetto di uno yacht, che sia una nuova costruzione, un refit o un restauro, è sempre lo stesso: capire quali siano le linee guida più adatte, considerando le esigenze del proprio cliente. Si tratta, inoltre, soprattutto se si parla di uno yacht già esistente, di focalizzarsi sulle sue origini storiche tradizionali. Questo vale anche per la progettazione di un nuovo yacht: ci deve sempre essere un rimando, anche se apparentemente poi risulta invisibile, con la tradizione marinaresca; diversamente si otterranno oggetti che mi trovo in difficoltà a chiamare "yacht".

Penso che un tema come quello dello yachting vada affrontato come un fenomeno culturale, direi quasi nobile. Le barche da diporto non sono solo una forma di divertimento, un modo di fare turismo o una pura ostentazione; se si decide di andare in Corsica su uno yacht invece di usare un mezzo più pratico, si sceglie di accettare una scomodità per essere ripagati dal fascino della navigazione. Spesso capita di ripercorrere antiche rotte commerciali o di incrociare bracci di mare dove si sono svolte battaglie navali che hanno determinato la storia moderna.

Navigare significa anche rievocare la storia della marineria.

**A proposito di progetti che partono da zero, lei ha anche progettato alcune imbarcazioni. Le possiamo definire delle "sfide personali"?**

Sì, tutti i progetti sono delle sfide. Certo, uno yacht che nasce da zero lo

è ancora di più. Lo sloop MP 100 è un megasailer di 48 metri.

Abbiamo depurato le sue forme fino a raggiungere una linea essenziale, che è stata allungata per aumentarne le prestazioni a vela. La poppa del nostro sloop è pulita e slanciata, ma siamo riusciti a soddisfare anche gli aspetti funzionali.

La sua parte centrale scende in mare grazie a un meccanismo idraulico: una spiaggetta permette l'uscita del tender e si richiude per ripristinare l'integrità formale dello scafo. Rispettare la tradizione non significa privarsi delle comodità. Una barca di grandi dimensioni deve essere progettata come spazio architettonico: una libreria, una cucina professionale, una spa o una cantinetta per il vino fanno parte di quei dettagli che gratificano oggi i nostri committenti. Un buon progettista deve saper capire i desideri del suo cliente, anche quando questi rimangono inespressi perché ritenuti eccessivi o inconsueti su una barca. Tra la suite armatoriale e la zona relax del bagno, ad esempio, abbiamo progettato delle paratie che diventano trasparenti a comando, per separare i due ambienti con una "sfumatura" di luce. I letti e gli arredi non toccano quasi mai il pagliolato ma, per aumentare la percezione spaziale, galleggiano. Nei bagni abbiamo usato anche la pietra, che viene posata in lastre di soli tre millimetri accoppiate a un materiale molto leggero di derivazione aeronautica in nido d'ape d'alluminio. Il quadrato dello sloop nasce da un compromesso con le linee esterne. Lo abbiamo pensato di proporzioni contenute per mantenere lo scafo slanciato, ma al suo interno è molto spazioso e rigorosamente essenziale. Le finestrature della tuga, invece, possono essere oscurate fino alla totale opacità, grazie a un film di cristalli liquidi inserito nello stratificato di vetro.

Il nostro progetto è stato premiato come Silver Winner all'European Product Design Award.

## BREVE STORIA DEL RAIREVA

**P**rogetto n. 29 del celebre progettista triestino Carlo Sciarrelli. Il Conte Ludovico Solaro dal Borgo, di Roma, voleva che Carlo Sciarrelli progettasse per lui una barca simile al Joshua di Bernard Moitessier.

Sciarrelli, a proposito del Raireva, diceva di aver progettato una barca "come andava fatta". La poppa è norvegese, infatti, viene chiamato il Colin Archer di Sciarrelli; a differenza del Joshua che ha il bompresso, Sciarrelli ha preferito inclinare il dritto di prora allungando leggermente la prua. L'armo a ketch è frazionato e facile nella condotta anche in solitario. Varato nel 1972, il Raireva parte dopo poco per la traversata Atlantica: prima rimane alle isole Caraibiche, poi a New York, poi rientra in Italia, nel Tevere, dove era stato costruito.

«Nel 1987 lo acquista mio padre – racconta l'Architetto Matteo Picchio – insieme lo portiamo in Liguria e lo sottoponiamo a un refit; i lavori vengono seguiti per tutta la loro durata – di circa due anni – da me, ancora studente. Tra il 1987 e il secondo varo del Raireva, effettuato nel 1990, viene portato "a ferro", scafo e coperta vengono sabbiati e zincati a caldo, riallestiti gli interni, costruita la coperta in teak con trincarini, controfalchette, capo di banda, pozzetto e boccaporti rivestiti in mogano, ricostruiti gli impianti e così via. È stata un'esperienza assolutamente fondamentale. Il fatto di aver eseguito la progettazione e la gran parte dei lavori di refitting con le mie mani mi ha "traghettato" alla professione di yacht designer, che svolgo ormai da circa trent'anni. Ho affrontato quel progetto quando avevo vent'anni ed ero studente alla facoltà di Architettura. Mi è servito a livello tecnico, ma soprattutto psicologico: è allora che ho imparato ad avere la tenacia necessaria per portare avanti un progetto. All'epoca avevo appena letto il romanzo "I lavoratori del mare" di Victor Hugo, dove il protagonista, per recuperare da solo un vascello, si inventa arnesi complicatissimi, ad esempio dei grossi paranchi aggrappati agli scogli oppure una forgia alimentata dal vento che si incanala tra le rocce. Con lo stesso spirito mi ero messo a ricostruire la mia prima barca».



**Lei si è laureato con una tesi sul restauro della sua barca: il Raireva. È ancora la sua barca?**

Certo, il Raireva è ancora la mia barca per eccellenza e, oserei dire, anche la mia "casa" preferita.

Oltre che per le mie crociere estive, la vivo molto quando sono a Genova: la tengo ormeggiata allo Yacht Club Italiano, di cui sono Socio, e il guidone in testa d'albero di maestra lo evidenzia. Il Raireva batte anche il guidone del New York Yacht Club, poiché sono socio anche di quello.

**Ad oggi, sembra che lo Yachting Classico sia sempre più diffuso e**

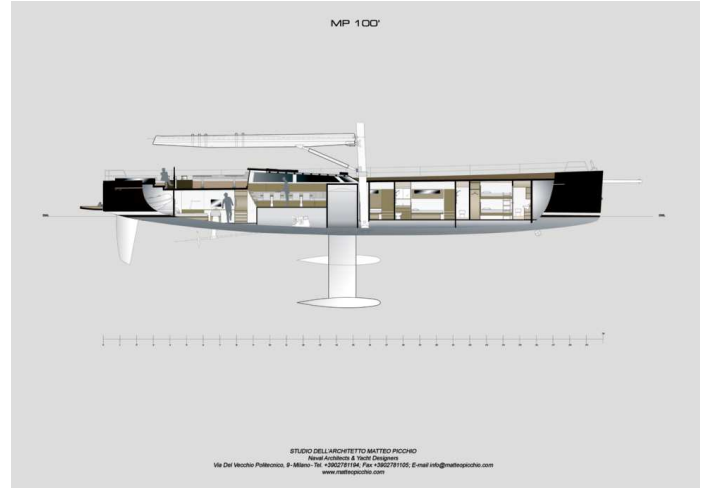
**apprezzato. Ma cosa vede nel prossimo futuro per la nautica da diporto? Secondo lei ci sono buone speranze che si continuerà in questa direzione?**

Sono sempre portato verso la positività, per cui penso di poter rispondere che sì, c'è maggior interesse per lo Yachting Classico. Negli ultimi anni, sulle riviste, nei porti e ai boat show, ne abbiamo viste di tutti i colori (e purtroppo ne stiamo ancora vedendo). Da un po' di tempo cantieri e designer sperimentano le forme e le soluzioni più astruse, e realizzano yacht con interni che sembrano le lobby dei moderni hotel a tre stelle,

dove le forme delle sovrastrutture esterne sembrano solo appagare le linee del momento, senza che di fatto abbiano un senso compositivo coerente con uno yacht, ma forse più con un'astronave o, comunque, con la sola voglia di spiccare per originalità. Per fortuna, però, sembra rinascere un desiderio di maggior classicità, che tuttavia va saputa gestire con competenza e cultura, non copiando forme in maniera ignorante e casuale o utilizzando un po' di legno qua e là.

L'incremento del comparto della nautica e, soprattutto, della produzione dei grandi yacht ha inevitabilmente





Rendering del S/Y MP 100. La fase di progettazione è conclusa, deve iniziare la costruzione

causato l'accesso allo yachting di innumerevoli persone che non hanno una lunga esperienza nautica – sia come utenti sia come progettisti e realizzatori – e mi pare che non sempre abbiano un gusto colto e fondato su effettive conoscenze tecniche e storiche di marineria. Di conseguenza si è diffusa la semplificazione dell'invece necessaria complessità progettuale, e quindi la realizzazione di innumerevoli "prodotti" ben lontani dall'armoniosa piacevolezza, a mio giudizio, indispensabile.

Mi auguro, quindi, che il ritorno allo Yachting Classico non si traduca solo nel riproporre alcuni elementi e materiali mal assemblati dal punto di vista compositivo, da chi e per chi si è improvvisato esperto o appassionato di yacht, senza avere la sensibilità per apprezzare gli effettivi ed equilibrati rapporti con la tradizione. Il rapporto con la tradizione è sempre molto importante nella progettazione degli yacht, anche per quelli più moderni. Andare da Genova alla Corsica, ad esempio, con una barca, a motore o a vela, è una scelta particolare, uno stile di vita, non razionale. Ci sono mezzi molto migliori, più veloci, più comodi e meno costosi. Se lo fai in barca, che sia di 10 metri o di 50, stai facendo una scelta azzardata, culturale, di confronto

con la storia e con la natura. Navigare è un gioco e bisogna stare alle regole del gioco. Chi non lo fa, sbaglia. Chi affronta il mare con un mezzo inadeguato, sbaglia. Lo yachting, inteso nel senso inglese del termine, deve stare un po' su un piedistallo.

**Quale lavoro le ha dato maggior soddisfazione?**

Semplice: è sempre la barca che sto progettando. Ho iniziato ad andare in barca a vela nei primi anni '70, non appena sono stato in grado di tenere in mano la scotta del Dinghy 12", che mio nonno aveva comprato per mio papà nel 1953. Da ragazzo poi ho sviluppato la passione per le belle barche a vela (sempre di legno) che avevamo in famiglia, con cui amavo veleggiare, e impiegavo la gran parte del mio tempo alla manutenzione. Dal 1987 al 1990 mi sono dedicato al refitting del Raireva e nel 1996 ho fondato il mio studio, iniziando l'attività di yacht designer. Insomma, è da tanto tempo che mi occupo di progettazione di barche e, nonostante tutti questi anni, ogni volta che intraprendo un nuovo lavoro progettuale per uno yacht, per me è un'entusiastica gioia. Sono spinto da una grande passione, che ancora oggi mi fa ritenere che il progetto che sto

facendo in quel momento sia il lavoro più bello che abbia mai fatto. È sempre non solo una sfida tecnico-progettuale, ma anche un'avventura affascinante da vivere insieme al mio cliente, durante la quale divento l'anello di congiunzione tra i suoi sogni e la realizzazione del suo yacht.

**Progetti futuri?**

È da qualche anno che studiamo nuovi sistemi di propulsione, di stabilizzazione e di gestione dei carichi elettrici di bordo, oltre che di climatizzazione, con approcci molto diversi da quelli attuali. La finalità è il contenimento dei consumi energetici di bordo e una maggior sostenibilità. Le analisi ingegneristiche che stiamo conducendo ci stanno dando interessanti e affascinanti spunti progettuali per nuovi concept che stiamo sviluppando. Ovviamente, sempre rispettando la tradizione marinara, per la quale, da millenni, le barche devono avere le loro forme proporzionate e armoniche.

**STUDIO DELL'ARCHITETTO MATTEO PICCHIO**

Tel. +39 02 781194  
Cell. +39 335 6796667  
www.matteopicchio.com  
info@matteopicchio.com