

Matteo Picchio si è laureato in Architettura nell'anno accademico 1993/94 al Politecnico di Milano. Nel 1996 apre a Milano lo studio. Nella stessa Università ha svolto attività didattica e di ricerca fino al 1999, sia in campo dell'abitare sia in quello della progettazione nautica. Lo studio si è sviluppato fin dalla sua origine su entrambi i settori, architettura residenziale e yacht design. L'attività nell'ambito della progettazione degli yacht ha origine da una passione personale di Matteo Picchio che, ancora studente di architettura, si è occupato dell'allestimento del "Raireva", ketch oceanico in acciaio con poppa a canoa, progettato nel 1972 da Carlo Sciarrelli, il suo "Colin Archer", di cui aveva mantenuto solamente lo scafo. Matteo, nella ricostruzione della propria barca, non si era occupato solamente del progetto di refit generale ma anche dell'esecuzione manuale di gran parte dei lavori. Picchio ha trasformato la sua passione innata per l'inventare e il costruire nella professione di architetto dove si immedesima non solo nelle scelte compositive, ma anche nelle tecniche costruttive e scelte di materiali come se fosse lui stesso ad eseguire direttamente i lavori. "Quando avevo cinque anni già navigavo sul dinghy 12' che mio nonno aveva regalato a mio padre – ricorda Matteo – e insieme alla passione per la navigazione vera e propria mi è cresciuta una passione per il 'fare' a bordo, dalla semplice manutenzione al lavorare personalmente i materiali. Per mia fortuna mio padre ha avuto diverse barche, anche molto



belle. Poi mentre ero ancora studente mi è capitata tra le mani, il Raireva, leggendo proprio un annuncio su Nautica. Una barca nata per fare il giro del mondo, che il suo armatore ha iniziato, ma non completato. Con mio padre l'abbiamo comprata, svuotata completamente, portata in Liguria e lì ho incominciato personalmente il paziente lavoro di ricostruzione. È stato il mio primo lavoro di restauro, che curiosamente ho iniziato non da progettista, ma da operaio. Ci ho lavorato due anni, mi sono laureato in ritardo, ma sono riuscito a imparare contemporaneamente il progetto e la sua realizzazione. Così è iniziata la mia carriera di yacht designer specializzato in restauri. Per me le barche sono nate come un gioco e continuano a esserlo. L'architettura residenziale è quello che considero un lavoro serio e impegnativo e quando progetto, anche una casetta, mi sento molto appagato. Eppure oggi la mia professione è più indirizzata allo yachting che al residenziale".

#### Lo yachting classico è un mondo esclusivo?

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, 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 sbagliato, sbaglia. Lo yachting, inteso nel senso inglese del termine, deve stare un po' su un piedistallo. Cito una battuta scritta da Carlo Sciarrelli, nel suo famoso libro 'Lo Yacht': "Il marinaio chiede allo yachtman, 'Signore desidera prender il timone?' 'No grazie, non prendo mai nulla tra i pasti'. Navigare su uno yacht era un esercizio molto aristocratico. Ora questa citazione è esagerata, ovviamente, ma riflette un po' quello che dovrebbe essere l'uso di uno straordinario oggetto come uno yacht.

#### Il restauro quindi...

È come se una persona dicesse "che senso ha acquistare il quadro originale di un artista, quando posso comprarne un poster o una riproduzione?". O "che senso ha andare all'opera, per ascoltare della musica di 200 anni fa quando posso ascoltare l'ultimo cantante alla moda?".



#### RIVA CARAVELLE

Quando negli anni Cinquanta, Carlo Riva, titolare dei Cantieri Riva di Sarnico, conosciuti in tutto il mondo per gli splendidi motoscafi in legno, decise di realizzare un motoryacht, progettò il Riva Caravelle, costruito in acciaio con sovrastrutture in legno, presso il Cantiere De Vries in Olanda. Ne furono varati pochi esemplari di lunghezze comprese tra i 20 ed i 24 metri. Il progetto di restauro, ora in corso, prevede di riportare le sovrastrutture alle linee originali e di riprogettare parte degli interni per poter raggiungere un altissimo livello di confort a bordo, pur con l'attenzione alle scelte originali che andranno in parte riattualizzate.



Forse è vero, ma io ragiono in modo diverso. Io penso che un tema come quello dello yachting vada affrontato come un fenomeno culturale, direi quasi nobile.

#### Quell'inizio così passionale è continuato con un'attività personale a bordo?

Io ho passato mesi della mia vita a lavorare sulle barche di mio padre e a frequentare da ragazzino i cantieri, e in particolare quello di Sangermani. Cesare Sangermani mi ha dato tantissimo, mi ha insegnato una quantità indicibile di segreti. Così per me le barche sono diventate un'opera d'arte, a vela a motore, nuova o antica. Costano anche meno di altre opere. Ho la fortuna di poter mettere la mia matita su opere d'arte. Ho studiato molto, non a scuola, ma

per conto mio, storia della mariniera, le grandi battaglie navali e ho avuto anche la fortuna di attraversare l'Atlantico a bordo dell'Amerigo Vespucci, dove ho imparato e assimilato molta arte marinaresca 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.

**I clienti lo capiscono?**

Sono fortunato. Una barca può durare un tempo illimitato. Fatti gli interventi necessari a rinforzare la struttura e attualizzati alcuni impianti, una barca può continuare a vivere per un tempo incalcolabile.

**AKHIR  
25 S FAWN**

Il m/y Fawn è un Akir 25 S costruito in legno dai Cantieri di Pisa. Gli armatori lo possiedono da diversi anni e lo vogliono riattualizzare e renderlo più corrispondente alle loro esigenze che, con l'andare del tempo, variano. Si sono affidati per i lavori di refit ai Cantieri Navali di Sestri. Nei due passati inverni sono stati completati importanti lavori di macchine (tra cui: motori di propulsione nuovi, sistema di stabilizzazione, bowthruster ecc.) e rifacimento di parte degli interni, con particolare attenzione alle scelte compositive che devono ben integrarsi con le scelte originali, pur rispondendo alle esigenze funzionali e di gusto degli armatori.



**Quanto conta un'analisi filologica del progetto prima di intraprendere un restauro?**

Fondamentale. Prima di tutto sapere che cos'era la barca quand'è nata. Quali materiali furono usati. Oggi di difficile reperibilità, poiché i legni stagionati che si trovavano un tempo oggi ce li sogniamo. Non esistono più, semplicemente. Ci sono quindi evidenti complicazioni per far ricoincidere la barca con la sua originalità. Ma con un approccio adeguato, si può arrivare a soluzioni coerenti. Queste barche però alla fine debbono navigare. Le barche a vela partecipano a regate, ma devono arrivare sul campo con mezzi propri. Quindi debbono venire almeno minimamente attualizzate, con misura. Est modus in rebus. Ed è lì il bello. Lì sta l'arte. Con le auto è più facile. La filologia è totale. Ma la macchina arriva al concorso di bellezza su un carrello. La barca no. Su una barca di 120 anni fa metti a bordo un equipaggio e lei va. Su tutte le barche che ho restaurato l'armatore naviga, e molto. Non partecipa solo alle regate d'epoca, ma ci fa anche le vacanze con i figli. È un uso vero, non solo da vetrina.

È un po' come una casa, che anche con 100, 200 anni di vita, continua a essere abitata e a svolgere la sua funzione di guscio dell'uomo...

Di barche ce ne sono meno, e in più sono più assoggettate alle intemperie e non vivono in un ambiente facile.

**Prima ha citato la difficoltà di reperire materiali originali. E la forza lavoro invece? Ce n'è ancora di capace e disponibile?**

In Italia più che in qualunque altra parte. Bisogna proporsi nel modo giusto. È facile spendere in un cantiere il doppio che in un altro. Bisogna che l'armatore si appoggi a chi sappia eseguirgli il progetto giusto e sappia condurre un'adeguata direzione lavori. Ma ci sono un sacco di ragazzi giovani, non solo i vecchi maestri d'ascia. Occorre solo che qualcuno gli dica come devono essere eseguiti i lavori. Se gli dici di fare bene, fanno bene. E se è vero che non abbiamo più certi materiali, come i legni stagionati, d'altra parte abbiamo tecniche raffinate che sopperiscono alla mancanza di materiali. Una volta, ad esempio, le barche non erano lucide come adesso. E oggi possiamo permetterci delle finiture straordinarie.

**Dove si trovano i migliori artigiani?**

Io sono milanese e conosco meglio la costa ligure e toscana. Poi viaggio in Inghilterra e negli Stati Uniti e in Turchia, dove ho costruito una barca di 40 metri, in un cantiere dove i maestri riescono con l'ascia a scolpire qualunque cosa. In Adriatico ho avuto l'occasione di conoscere Carlini, uno dei più profondi conoscitori della maestria e della storia. Ma in tutti i casi occorre, lo ripeto, una direzione lavori esperta. **La barca restaurata ha avuto un momento di fulgore da oltre un trentennio. Prosegue il trend anche in questi tempi difficili?**

Oggetti di valore storico 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 restaurarselo. E il vero lusso è disporre di una barca – come una che ho restaurato recentemente di 30 metri, con gli spazi di un 15 metri moderno – d'epoca, come pezzo unico, il massimo della esclusività. Ora sto lavorando su quattro restauri. Se debbo guardare nel mio studio debbo rispondere che il trend sta continuando.

**Questi armatori sono filologici come lei nell'opera di restauro?**

Due sono armatori giovani che stanno restaurando le barche di famiglia, con il piacere di continuare a far vivere una barca che ha fatto parte delle loro storie, ma anche di quella delle generazioni precedenti, con in più l'orgoglio di far vivere ancora meglio quella barca, come una sfida generazionale.

**Il progetto richiede una prestazione, un percorso particolare, dato che si parte da una barca già fatta?**

Io preferisco progettare le case, dal punto di vista della creatività, perché il foglio è più "bianco". Con le barche sei sempre su un binario e con la barca d'epoca hai vincoli enormi. Il progetto è compilativo e non creativo. Non è il massimo per un progettista. Più che inventi, più che sbagli. Ma lo studio e la conoscenza di quello che era, ti consente di gestire il progetto, il cliente e il cantiere. Non inventiamo tanto, ma con umiltà seguire un percorso già tracciato e delicatamente ricompone i bordi e la trama. Devi essere uno strumento che dà la possibilità a un'antica gloria di continuare a vivere.



#### NAVETTA SEAHOME

Si chiama Seahome, è una navetta di 20 metri varata nel 1919 in Svezia, progettata da Hugo Shubert; si tratta di un motor yacht ma con "vele ausiliarie". È stato redatto il progetto di restauro, costituito da: Ricerca storica - Progetto di massima (per valutare insieme all'armatore varie possibilità e soluzioni di intervento) - Renderizzazioni - Progetto esecutivo con tavole progettuali dettagliate, particolari costruttivi e dimensionamenti - Capitolato - specifica delle opere da eseguire. Sono stati considerati ed interpellati diversi cantieri navali e sono stati poi scelti dall'armatore i Cantieri Navali di Sestri di Genova dove sono in corso i restauri dal novembre scorso. Si tratta di un restauro filologico, finalizzato a ridare lo splendore originale, mantenendo lo spirito su cui lo yacht è stato concepito e in linea con il gusto, l'eleganza e l'approccio colto dell'armatore. Sarà uno yacht elegante senza lussi sfarzosi e nello stesso tempo sarà reso sicuro e facile da utilizzare per crociere familiari, senza necessariamente avvalersi del contributo di un equipaggio professionale e vivendo il mare in maniera coerente alla semplice eleganza di uno yacht d'epoca.



## YACHT DESIGNER MATTEO PICCHIO

Matteo Picchio graduated from the faculty of architecture during the academic year of 1993/1994 at the Milan Polytechnic. He lectured there for a while and did some research work until 1999, concerning housing estates in residential areas and designing yachts as well. Yacht design for Matteo Picchio was more of a passion than a "serious" commitment in his student days, which in fact saw him refit *Raireva* a steel ketch which was meant to sail oceans with a canoe stern design in 1972 by Sciarelli. It was his "Colin Archer" which he stripped completely to the hull. Rebuilding this yacht was a hands on job which involved project design work of course but he carried out the lion's share of the manual works by himself. Picchio transformed his innate passion of designing and inventing as every architect, but also became involved in building techniques down to the choice of materials as if he were the person who'd be carrying out the work. "When I was five I was already messing about on a 12' dinghy my grandfather gave my father – recalls Matteo – and my passion expanded from pure sailing to doing things on board from straightforward maintenance to actually working on various materials. I've been lucky in the sense that my father's had several boats, also very beautiful ones. Later on and still studying I came across *Raireva* advertised on a Nautica magazine. A boat designed to sail around the world, which her owner had started but not complet-



ed. So my dad and I bought her, stripped her completely and there I began to personally and patiently rebuild her in Liguria. That was my first experience in rebuilding, which curiously enough I began as a worker rather than as a project designer. It took me two years to complete and I took my degree two years late, but I had learnt a lot on the way about the physical and practical aspects aside from design. And that's how I started my career in yacht design specialised in rebuilds and refits. Boats for me are a fun game and they still are. Residential architecture is what I consider a serious and demanding activity and when I draw up a little house I feel satisfied. And still today my profession is taking me more towards yachting than residential planning".

**Is yachting an exclusive world for a lucky few?**

Cruising from Genoa to Corsica for example on a motor yacht or even a sailing boat is a given choice, a life style, some-

thing irrational. There are many better ways of getting there, faster more comfortable and considerably less expensive too. If you go there by boat whether it is a 10 or 50 metre you are taking a potentially hazardous decision and a cultural one. If you like, a confrontation with history and nature perhaps too. Sailing or cruising is a game and you've got to go by rules. Those that don't make mistakes. Who goes to sea with an inappropriate vessel, makes a mistake. Boating in the British sense of the word, is still an upmarket expensive thing to do and I'd like to quote an anecdote from Carlo Sciarelli's famous book "Lo Yacht" where the seaman asks the owner the following question: "Sir, would you like to take the helm" to which he replies "No thank you I never take anything between meals" Sailing a yacht was, till not so very long ago an exercise best left to aristocracy. Obviously the quote I used is an exaggeration, nevertheless it reflects a little on what should be the use of an extraordinary object like a yacht. **Well but what about the restoration...**

It's as if someone were to say "What sense is there in buying a famous artist's original painting when I could buy a poster or a reproduction". Or "Is there any sense in going to watch an opera and listen to music from 200 years ago when I could listen to the latest trendy songs?". Perhaps there's some



### RIVA CARAVELLE

Back in the fifties when Carlo Riva owned Riva Shipyards which became famous all over the world for their splendid polished mahogany motor boats, Carlo Riva decided to come up with a motor yacht and soon drew up the plans for the Riva Caravelle which was built in steel with wood superstructures at DeVries Shipyards in Holland. Few of these models were launched with lengths comprised between 20 and 24 metres. The current project to restore this motor yacht is to return the superstructures to their original lines and to re-design some of the interiors to make them highly comfortable and matching to some of the original choices which were saved and which will be re deployed.



truth in the madness, but I reason in a different way. I think that yachting or recreational boating should be regarded as a cultural phenomenon with something almost noble about it.

**That passionate beginning you mentioned earlier has been a recurrent theme of yours?**

I used to spend months at a time working on my father's boats in several yards and hanging out with Cesare Sangermani at his shipyard. I learnt a great deal from him, and boats became works of art to me whether they were sailing cruisers, or motor yachts whether they were new or old. And they cost less than other works of art. I'm lucky enough to recognise one when I see it, since I've studied quite a bit, not at school, but on my own for myself. Seamen's lore and important sea bat-

## Yacht designer Matteo Picchio

ties have always attracted me and I consider myself fortunate to have sailed across the Atlantic on the Amerigo Vespucci a tall ship and cadets' training vessel on which I learnt more about seamanship in the classic sense of the word. Whenever I take on any project I do it with a lot of respect. Of course there's the professional side and the financial one as well to it but above everything else there's the pleasure of seeing a yacht you've restored yacht sail off again.

### Do clients appreciate this?

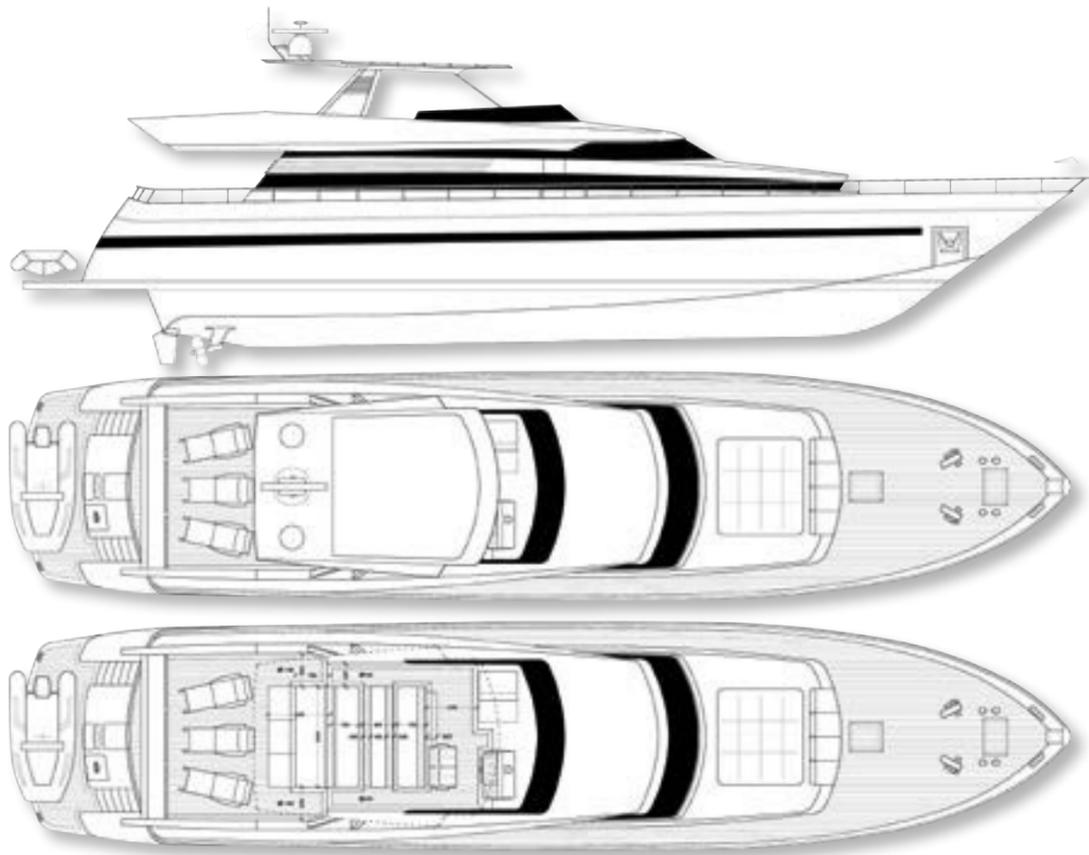
I'm twice lucky then. Any boat can last indefinitely, once necessary works have been properly carried out to re-enforce structural elements, and some plants have been upgraded.

How important is a pre refit or pre restoration analysis in

### AKHIR 25 S FAWN

M/Y My Fawn is an Akhir 25 S built in wood by Cantieri di Pisa. The owners have used it for several years and now wish to upgrade it to their current wishes and needs which have changed in the course of time.

Cantieri Navali di Sestri have been refitting this motor yacht for two years which also meant substituting the existing engines for two new ones, new stabilisers and bow thrusters etc. The interiors of this yacht have been partially restored while great care has been taken to match the new decor and materials with the pre existing original ones while remaining in line with the owners' tastes and practical requests.



### your opinion?

It's simply fundamental. We need to know what was the boat originally and when she was built and which materials were used, today they may be difficult to find as hardened seasoned timber is something of the past. Therefore restructuring a classic yacht for example does pose a few practical problems to bring back a classic yacht to its original state. Nowadays we have the technology to obtain coherent solutions whilst remembering that at the end of the day the restored vessels will take to the sea once more. Sailing vessels will race perhaps and will have to sail to the regattas under their own steam, so they have to be sound, and will also have to undergo some inevitable upgrading. And there's the beauty of it. The art is precisely in that. With motor cars it's a lot easier. Vintage cars arrive on a trailer; a yacht doesn't. A 120 year old sailing vessel is off the chocks and takes to sea with her crew. Every yacht I've restored sails a lot not only in classic regattas but also takes the owner and his family on holiday. And that's no show case it's real use.

Isn't it a little like an old building from maybe 100 or 200 years

ago which continues to be lived in fulfilling its prime function...

Well there are a lot fewer boats and what's more they are exposed to all kinds of weather in environments that aren't always easy.

You mentioned the existing difficulties in finding original materials: What about shipwrights and the work force in general are there still some capable ones about?

Here in Italy there are more of them than anywhere else. You have to put yourself across in the right way or you'll spend twice as much in a yard rather than in another. This means the owner must have someone draw up a sound project and oversee the works. There are numerous young and capable workers nor just the old shipwrights. They only need to be told how things need to be done. If you tell them to do things properly they'll do them that way. And when we find we no longer have certain materials like seasoned planking we have other refined techniques which resolve the problems. For example some time ago yachts weren't as glossy as they are now, and today we can boast extraordinary finishes.

### Where do the best craftsmen come from?

I come from Milan so the coasts I know best are Liguria and Tuscany. Then I travel to England, to the United States and Turkey where I built a 40 metre where the Shipwrights I met can carve anything with an axe. On the Adriatic side I got to know Carlini one of the most experienced shipwrights, but in every case, you need and I repeat it an expert project manager.

Restored vessels have been enjoying a thirty year heyday. Is this long lasting fashion still carrying on in spite of the times?

Classic objects with a historical value never fade. There's always someone with money enough to buy a new yacht who'll opt to restore a classic instead. Real luxury lies in having a classic boat like the one I've recently restored which is 30 metres long with the internal spaces of a modern 15 metre - a unique and exclusive yacht. Currently I'm restoring 4 yachts. If I have to go by what I'm doing then I can confirm the fashion you mention is ongoing still.

Are the owners as philological as you are when restoring yachts?

Well two of them are young and are restoring their family boats, and are



accompanied by the pleasure of prolonging the life expectancy of a boat that has shared some of their lives already and also the lives of preceding generations; with the added pride that goes with the introduction of a series of improvements as if it were a generational challenge.

Does the project require special characteristics in that you start from an existing yacht?

I'd rather design houses, from a creative point of view at least because the sheet is "whiter". With boats you're - like it or not - on a track and when dealing with a classic yacht the limits are imposing. All this means the project becomes a compilation of items but nothing remotely creative. It's not the ideal thing for a project designer. The more you invent the more you make mistakes. But the knowledge of what was the yacht allows you to come up with better project work, to direct the yard's team and to better understand the owner's requests. We can't propose anything innovative, but humbly follow suit along the tracks delicately shoring up the sides and whatever else, as after all you are the instrument through which an old glory can continue to exist.



#### NAVETTA SEAHOME

Her name is Seahome, a 20 metre long small ship from Sweden, with a Hugo Shubert design which features auxiliary sails and was off the chocks for the first time in 1919. The project to restore her was made up as follows: Historical background - General outlines (to take into account various possible solutions with the owner) - Renderings - Executive project design, mapping details, construction details and sizing of the works - Terms of contract - specification of works to be carried out. Several shipyards were considered and the owner's choice went to the Cantieri Navali di Sestri di Genova where work began November last. This is a philological restoration which aims to return the ship to its original splendour, while maintaining the spirit with which the yacht was built originally and in line with the owner's tastes, sense of elegance and the approach perceived.

This yacht will surely be an elegant one without being ostentatious and also clearly safe and comfortable for family cruises, without necessarily having a professional crew in attendance while living the experience of cruising on an elegant classic motor yacht of times gone.

