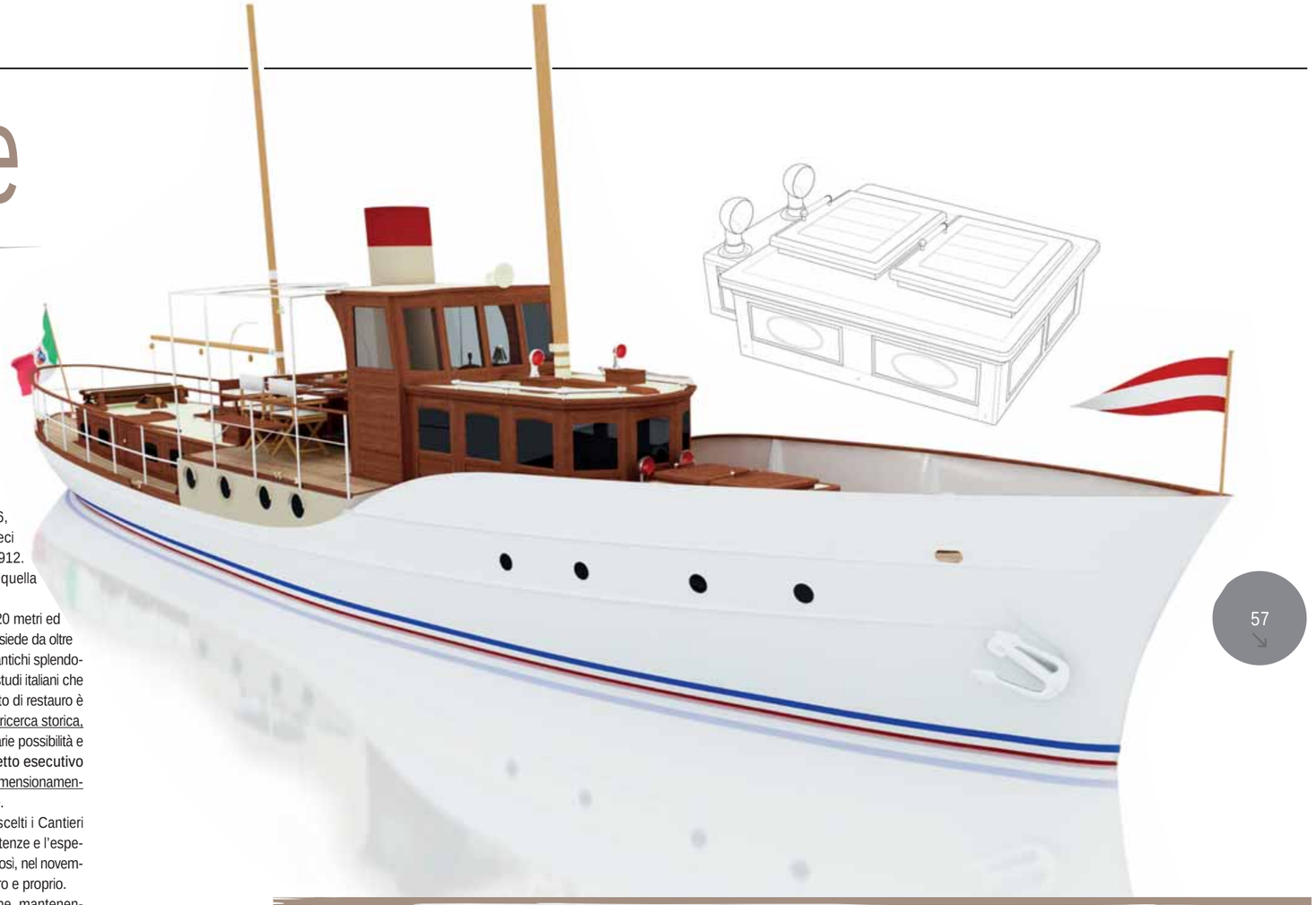
L'autenticità è un valore

Uno yacht con **quasi un secolo di storia** è pronto a rinascere e a riscoprire lo splendore originale del 1919. Il restauro sarà effettuato presso i **Cantieri Navali di Sestri**, sotto la direzione e il progetto dello studio di architettura milanese di Matteo Picchio

di Laura Biazzi



All'epoca in cui *Sea Home* è stata costruita (inizi '900) si faceva fatica a rinunciare alla propulsione velica che da secoli aveva spinto i vascelli ma che in quegli anni stava andando "in pensione" per lasciare spazio ai motori appena nati.

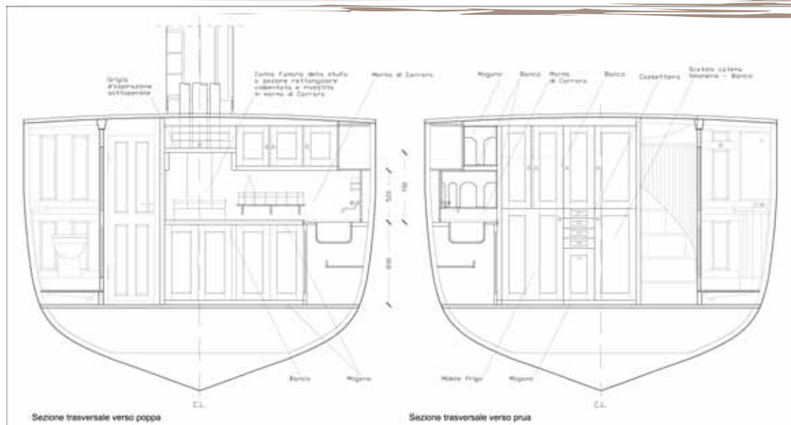
Il refitting non è solo tecnica, ma è soprattutto arte. È la capacità di fare rivivere l'estetica di tempi che furono, di riportare i sogni antichi direttamente nel presente e, allo stesso tempo, di celare sotto le forme senza tempo una tecnologia e un'innovazione d'avanguardia. È un vero ritorno al futuro.

La vita di questa barca inizia proprio i primi anni del XX secolo, quando Hugo Schubert fonda il cantiere Saltsjöbadens, fuori Stoccolma. Nato nel 1863, dopo la laurea presso l'istituto Challmers di Göteborg iniziò a lavorare come progettista navale in vari e importanti cantieri svedesi (come al Southampton e al Malar), rivestendo anche ruoli di prestigio. Quando si mise in proprio, nel 1906, decise di costruire, tra le altre, una serie di dieci navette in acciaio e la prima vide la luce nel 1912. Oggi possiamo ammirare solo sei modelli di quella gamma che fece storia.

Sea Home è la nona della serie, è lunga circa 20 metri ed è stata varata nel 1919. L'armatore attuale la possiede da oltre mezzo secolo e, volendo riportare la barca agli antichi splendori, si è affidato a Matteo Picchio, uno dei pochi studi italiani che si occupa di restauri di yacht d'epoca. Il progetto di restauro è iniziato subito seguendo alcuni punti principali: ricerca storica, concept (con l'analisi, insieme all'armatore, di varie possibilità e soluzioni di intervento), **renderizzazioni, progetto esecutivo** con tavole dettagliate, particolari costruttivi e dimensionamenti, capitolato e specifica delle opere da eseguire.

Per l'esecuzione materiale dei lavori si sono scelti i Cantieri Navali di Sestri, visto che detengono le competenze e l'esperienza necessarie a questo tipo di intervento. E così, nel novembre scorso, sono iniziate le attività di refitting vero e proprio.

Obiettivo primario è riportare lo yacht all'origine, mantenendo lo spirito con cui è stato concepito e in linea con il gusto, la raffinatezza e l'approccio colto dell'armatore. Le caratteristiche saranno l'eleganza, ma senza sfarzo, e la sicurezza unita alla facilità di utilizzo per crociere familiari senza equipaggio. La volontà primaria è quella di vivere il mare in tutta semplicità, per poter **riscoprire la navigazione e la vita di bordo autentica**, magari dove la cucina di bordo "sforna" piatti a base di pesce appena pescato e dove non si ricercano i porticcioli turistici per l'ormeggio, bensì ancoraggi naturali e incontaminati, lontano dai mari troppo "trafficati".



Le 10 navette in acciaio sono state chiamate Schubertkryssare, che significa "cruiser di Schubert", un personaggio che ha segnato la nautica da diporto fino alla morte, nel 1954, a 95 anni. Una vita di successi scandita da un talento indiscutibile, tanto che ricevette una medaglia al merito per il suo lavoro di yacht designer, timoniere e membro del consiglio del Royal Swedish Yacht Club.

Chi è Matteo Picchio?

Laureato in Architettura nel 1994 al Politecnico di Milano, fonda il proprio studio nel 1996. Fin da subito, grazie anche al contributo di collaboratori specializzati, si concentra in due settori: l'architettura e lo yacht design. Quest'ultima attività ha origine dalla passione personale di Matteo Picchio che, quando era ancora studente, si è occupato dell'allestimento della propria imbarcazione, mantenendo solamente lo scafo. Si trattava di un Raireva, ketch oceanico in acciaio progettato nel 1972 da Sciarrelli. Nella ricostruzione della propria barca, Picchio non si è occupato solamente del progetto di refit generale ma anche dell'esecuzione manuale di gran parte dei lavori.
Una professione basata quindi su una vera passione, tanto che ancora oggi segue in prima persona tutti i suoi progetti (in entrambi i settori) con l'unico scopo di trasformare in realtà i sogni dei propri clienti. L'approccio è di tipo "architettonico" e "artigianale" e nel progetto vengono messi a sistema una moltitudine di variabili di diverse discipline, da quelle stilistiche – percettive e tecniche – a quelle costruttive e funzionali. Tutto prende forma intorno alla specificità del committente e in alcune fasi della realizzazione Picchio lavora spalla a spalla con il cliente, diventandone l'unico interlocutore e ponendosi come tramite tra i suoi bisogni e il lavoro dei professionisti e dei tecnici.

Gli accessori di coperta, le lampade, gli ottoni, la ferramenta di interni e di coperta: **tutto ciò che è d'epoca viene sanato** e riutilizzato, la parte mancante completata con elementi di antiquariato.

Cantieri Navali di Sestri

Nati a metà degli anni '50 per la demolizione e la manutenzione di chiatte e rimorchiatori, i Cantieri hanno avviato la riconversione rivolta al diporto verso la fine degli anni '80 e oggi offrono i servizi di ristrutturazione, manutenzione, allestimento e rimessaggio di imbarcazioni presso la sede di Genova. Qui la tradizione si fonde con la tecnologia e gli antichi mestieri come quello del maestro d'ascia convivono con una struttura di progettazione e di realizzazione d'avanguardia: dalla carpenteria alla falegnameria, dalla saldatura dell'acciaio e dell'alluminio alla lavorazione della vetroresina. Meccanici, elettricisti, ebanisti ed esperti in elettronica e comunicazione collaborano anche ai progetti più impegnativi.
La struttura occupa un'area di 13.000 metri quadrati che comprendono magazzini, officine, parcheggi, uffici, capannoni e spazi aperti. L'operatività dei Cantieri si è ulteriormente ampliata grazie ai due carrelli da 40 e 200 tonnellate e alla autogru da 60 tonnellate, uniti al carro ponte da 400 tonnellate e alle gru tradizionali.

Sia per gli interni sia per le tughe vengono riutilizzati i legni originali che hanno dei segni dati dal tempo, ma se ben trattati – oltre all'originalità – mostrano lo splendore della realizzazione fatta a mano quasi un secolo fa.

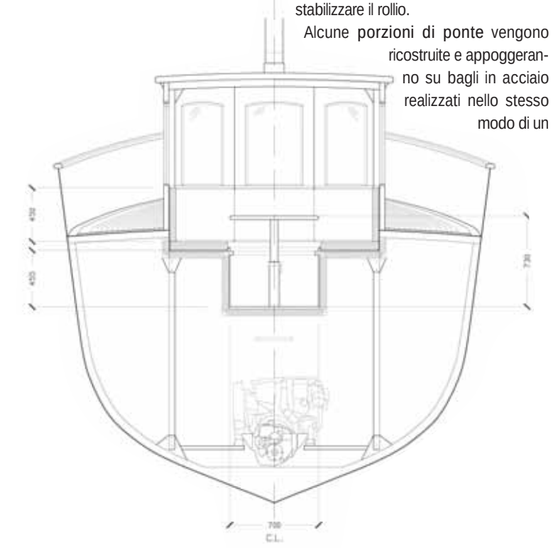
I lavori

All'esterno viene eliminata la copertura sul pozzetto (non originale) e ricostruito il fumaiolo. Le tughe, che erano state verniciate di bianco, vengono riportate a legno. Trattandosi, poi, di un motoryacht dotato di "vele ausiliarie", viene utilizzata gran parte delle alberature esistenti per riprogettare tutta l'attrezzatura e fare in modo che sia composta da elementi di inizio '900 (bozzelli, ferramenta ecc.). Allo stesso tempo, però, il tutto viene organizzato in maniera razionale e facile da usare per dare un contributo alla propulsione meccanica e stabilizzare il rollio.

Alcune porzioni di ponte vengono ricostruite e appoggeranno su bagli in acciaio realizzati nello stesso modo di un tempo. Qualche parte di fasciame e di ossatura viene ricostruita (non molte, in quanto lo yacht è sempre stato ben tenuto fin dalla sua nascita) e la coperta diventa perfettamente stagna, grazie all'uso delle moderne tecnologie.

Gli impianti vengono totalmente rifatti puntando su efficienza e sicurezza; viene installato anche un bow-thruster che consente all'armatore di manovrare in porto con molta facilità e in più, collegando i due masconi, il tunnel del bow-thruster rinforza la prora dello yacht.

Anche la sala macchine viene ricostruita completamente, insonorizzata e viene sostituito il motore di propulsione.



Seahome

Progetto originale **(1919) Hugo Schubert**
Cantiere **Saltsjöbadens, Svezia**
Progetto refit **Matteo Picchio naval architects & yacht designers, Milano, tel. + 39 02 781194, info@matteopicchio.com, www.matteopicchio.com**
Cantiere **Cantieri navali di Sestri, Genova, tel. +39 010 6512476, info@cantierisestri.it, www.cantierisestri.it**
Scafo **Lunghezza m 19,97 • larghezza m 3,60 • puntale m 1,64 • immersione m 1,47 • stazza lorda ton 27,51 • materiale scafo acciaio • materiale tughe legno • propulsione prima del refit un motore Scania Vabis del 1956 di cv 150**