

# Le barche

Lorenzo Ciccarelli

FONDAZIONE  
RENZO  
PIANO

**STORIE\_10**

[www.fondazionerenzopiano.org](http://www.fondazionerenzopiano.org)

L'esperienza dell'acqua e del mare coincide per Renzo Piano con la navigazione in barca a vela.

Progettare e costruire barche si è tramutata, nel corso degli anni, da passione personale a vera e propria attività parallela a quella di architetto, adottata come personale "scuola di costruzione, laboratorio vivo per sperimentare".

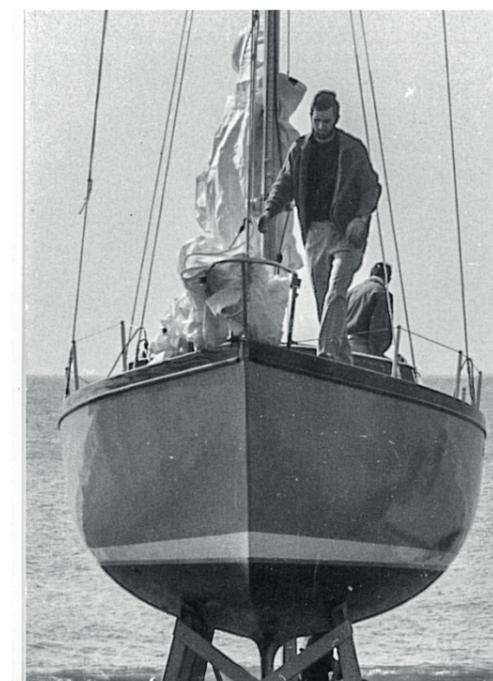
Nato e cresciuto in una città di mare, sin da giovane Piano è stato naturalmente attirato verso l'impresa di costruire una barca, di saggiare la consistenza e la resistenza dei materiali, e studiare come affiancarli e congiungerli. Inoltre le imbarcazioni sono una formidabile opportunità di progettare spazi minimi abitabili, in cui non bisogna dosare i metri, ma i centimetri e i millimetri. Un interesse, quello verso lo spazio minimo, che ha attraversato tutta la carriera dell'architetto genovese, sino all'esito del modulo abitativo Diogene sviluppato per Vitra nel 2013.

Piano costruì la sua prima barca nel 1960 mentre studiava al Politecnico di Milano. Saranno ben sei le barche progettate nei decenni successivi. Egli racconta come "la prima imbarcazione (...) in compensato marino l'ho costruita nel garage di casa, con le mie mani: la classica situazione in cui poi bisogna spaccare la porta per farla uscire. La seconda è stata fatta in legno lamellare, dopodiché ne ho costruita una in ferro cemento". Questa passione, personale e professionale insieme, si traduce in un pieghevole del 1984, sopravvissuto in un solo esemplare conosciuto, conservato alla Fondazione Renzo Piano, intitolato Sperimentazione applicata al settore nautico.

*Foto1\_Dettaglio di un disegno di Resolute Lady.*

*Foto2\_La prima barca Didon I.*

*Foto3\_La barca Didon II, il giorno del varo.*



Nella costruzione di barche Piano ha sperimentato diversi materiali, saggiandone il comportamento in condizioni estreme di sollecitazione, così da verificarne le modalità di lavorazione e d'impiego. Conoscenze utilissime che sono confluite nella progettazione architettonica. La tecnica del legno lamellare, adottata nel Didon II (1965), ritornerà in progetti dei decenni successivi, dalle sezioni di arco che sorreggono gli elementi piramidali in policarbonato trasparente del padiglione viaggiante per l'IBM (1982-86) alle coperture dell'Auditorium di Roma (1994-2002). Mentre il ferro-cemento - sperimentato fin dagli anni Trenta da Pierluigi Nervi, che lo impiegò anche nella costruzione di barche a partire dal 1945 - fu impiegato per la prima volta da Piano proprio nella costruzione del Didon III (1971) e poi, dieci anni dopo, per modellare le "foglie" di copertura della Menil Collection (1982-86) a Houston, e nel più recente canopy di 100 metri di lato che corona il Centro Culturale della Fondazione Stavros Niarchos ad Atene (2008-2016). E ancora: l'iroko - una rara specie lignea africana con particolari proprietà di essiccamento e resistenza - testata nella chiglia della Resolute Lady (1982), fu scelta per le doghe di rivestimento e per la struttura del Centro Culturale Jean-Marie Tjibaou a Noumea (1991-98).

La costruzione in prima persona di piccole barche ha portato Piano a frequentare assiduamente i cantieri navali, prima di Pegli e poi di Genova. Esperienze giovanili che hanno inciso un segno profondo, se molti dei suoi edifici dei decenni successivi tenderanno di ricreare quell'atmosfera febbrile sperimentata nei porti del ponente ligure.

*Foto4\_ La barca Didon III.*

*Foto5\_ La barca Resolute Lady.*



Si vedano ad esempio la riconfigurazione del Porto Antico di Genova (1985-92); il Centro Nazionale per la Scienza e la Tecnologia NEMO di Amsterdam (1992-97); il quartier generale per Luna Rossa nei moli di Valencia (2005-06); l'Astrup Fearnley Museum (2006-12) che riscatta l'area dei vecchi cantieri navali di Oslo, o il nuovo Centro Botìn (2010-2017) adagiato sul molo di Albareda a Santander. Allo stesso tempo, questi progetti sono tesi alla riconquista di aree delicate di contatto fra la terra e il mare, spesso chiuse alla città, dopo la dismissione delle attività produttive che le animavano.

Nei cantieri navali di Monfalcone, in Friuli Venezia Giulia, Renzo Piano fu invece impegnato nel progetto nella parte alta della nave da crociera Crown Princess (1987-1991) per la Fincantieri. Alla possente imbarcazione- al tempo una della più grandi navi del suo genere, capace di trasportare 1680 passeggeri, con una stazza lorda di 70.000 tonnellate e lunga ben 245 metri- è stata impressa una caratteristica linea a schiena di delfino, la cui testa corrisponde a una copertura in alluminio, leggera e traforata, posta al di sopra di una grande sala che funge da luogo di incontro e intrattenimento per gli ospiti della nave. Questo è uno spazio aperto sul mare, ma al tempo stesso protetto dal vento grazie alla speciale forma della copertura- lunga 60 e larga 30 metri, costruita, come detto, interamente in alluminio. Le sue costole strutturali, e quelle dei ponti alti, sono state realizzate con uno speciale materiale che ha richiesto più di un anno di esperimenti svolti insieme agli ingegneri e alle maestranze della Fincantieri. Ancora una volta la progettazione di barche, e la frequenza assidua e appassionata dei cantieri navali, si sono rivelati un utile laboratorio per apprendere i segreti dei materiali e della loro lavorazione.

*Foto6\_ La nave da crociera Crown Princess, 1991.*

*Foto7\_ Il ponte superiore di Crown Princess.*



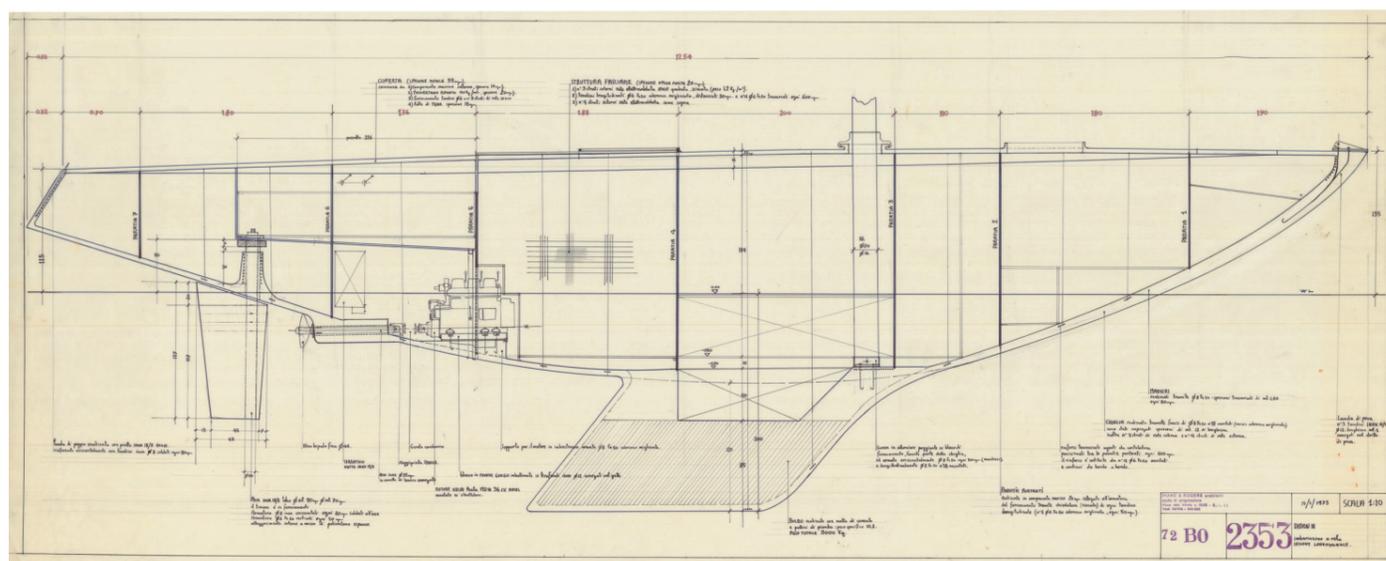
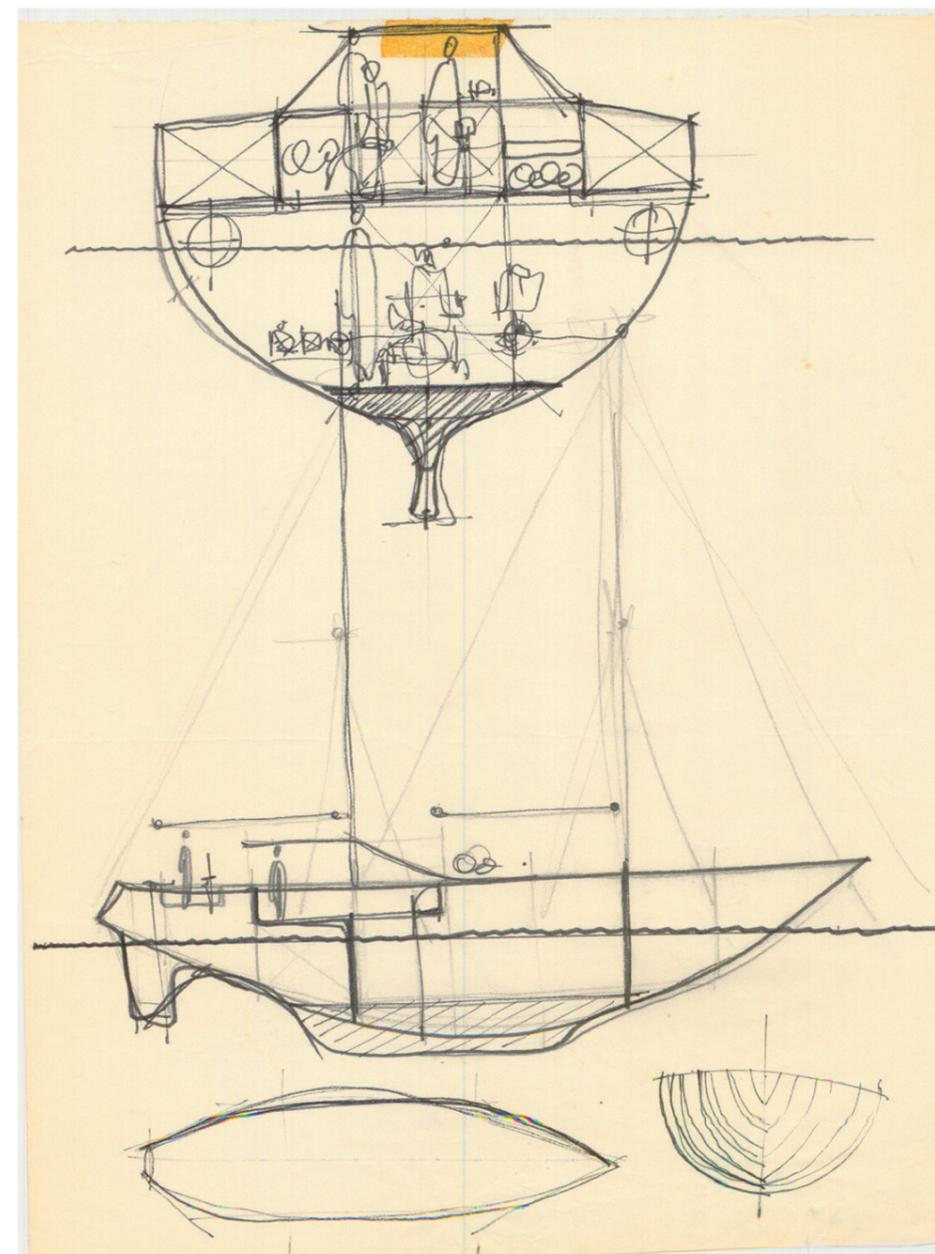
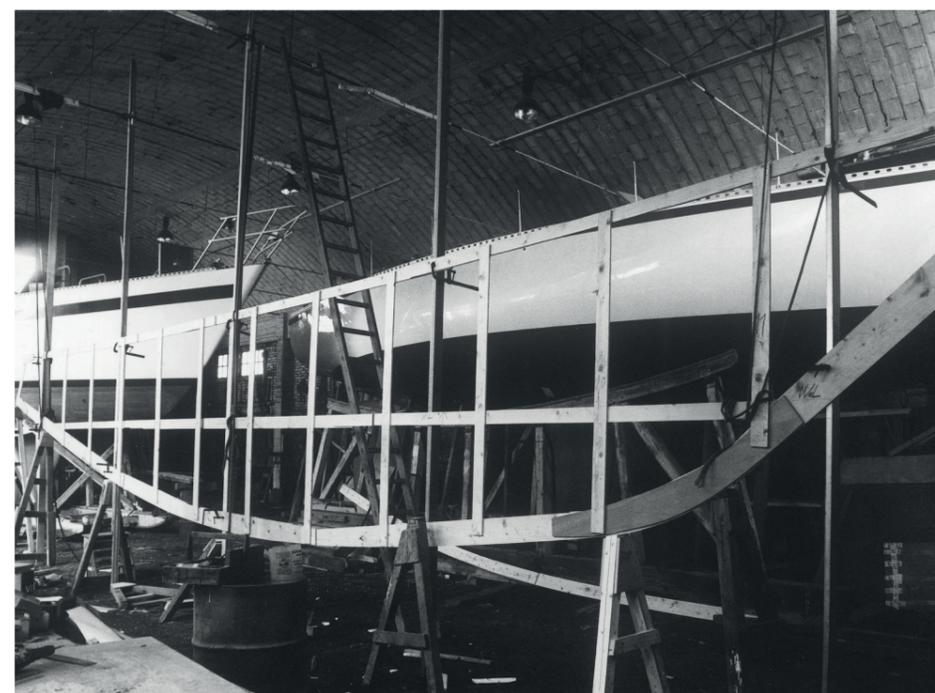
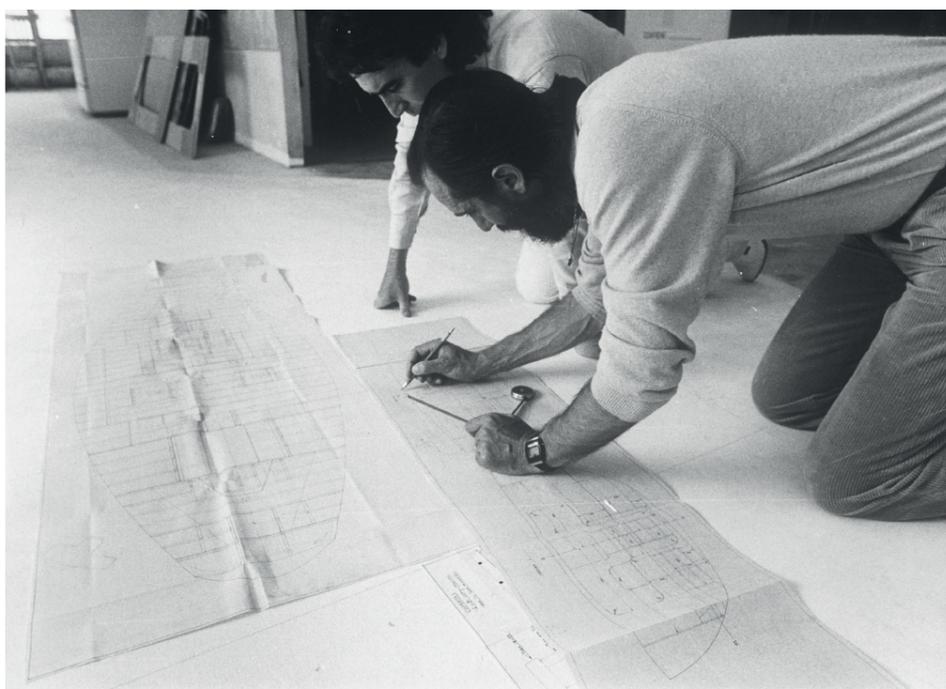


Foto8\_Sezione costruttive della barca Didon III realizzata con lo scafo in ferro cemento.

Foto9\_Studi per una goletta a due alberi.





*Foto10\_Renzo Piano al lavoro sul disegno della barca Resolute Lady.*

*Foto11\_Lo scafo della barca Resolute Lady in costruzione.*

## CREDITI FOTOGRAFIE

### **Foto 1, copertina\_Dettaglio di un disegno di Resolute Lady, 1982.**

Resolute Lady, 1982/1984

Archivi Fondazione Renzo Piano, Res\_\_009

Autore: Alessandro Battini ©Fondazione Renzo Piano

### **Foto 2, pag. 3\_La barca Didon I, 1962/1964.**

Didon I, 1962/1964

Archivi Fondazione Renzo Piano, Boa\_\_009

© Fondazione Renzo Piano

### **Foto 3, pag. 3\_Il varo di Didon II ai cantieri Mosters, 1967.**

Didon II, 1966/1967

Archivi Fondazione Renzo Piano, Boa\_\_011

© Fondazione Renzo Piano

### **Foto 4, pag. 5\_La barca Didon III, 1973.**

Didon III, 1971/1973

Archivi Fondazione Renzo Piano, Boa\_\_020

© Fondazione Renzo Piano

### **Foto 5, pag. 5\_La barca Resolute Lady, 1984.**

Resolute Lady, 1982/1984

Archivi Fondazione Renzo Piano, Boa\_\_003

© Fondazione Renzo Piano

### **Foto 6, pag. 7\_La nave da crociera Crown Princess, 1991.**

Italian Passenger Ship. P&O Crown Princess & Regal Princess, 1987/1991

Archivi Fondazione Renzo Piano, Fin\_\_008

Autore: Gianni Berengo Gardin © Gianni Berengo Gardin

### **Foto 7, pag. 7\_Il ponte superiore di Crown Princess, 1991.**

Italian Passenger Ship. P&O Crown Princess & Regal Princess, 1987/1991

Archivi Fondazione Renzo Piano, Fin\_\_013

Autore: Shunji Ishida © Fondazione Renzo Piano

### **Foto 8, pag. 8\_Sezione costruttiva di Didon III, 1973.**

Didon III, 1971/1973

Archivi Fondazione Renzo Piano, DID\_E\_003

Autore: Renzo Piano © Fondazione Renzo Piano

### **Foto 9, pag. 9\_Studi di una goletta a due alberi, 1974.**

Studi imbarcazioni, 1973/1982

Archivi Fondazione Renzo Piano, res-rp-7410\_007

Autore: Renzo Piano © Fondazione Renzo Piano

### **Foto 10, pag. 10\_Renzo Piano al lavoro sul disegno della barca Resolute Lady nei cantieri Mostes, 1982.**

Resolute Lady, 1982/1984

Archivi Fondazione Renzo Piano, Res\_\_014

© Fondazione Renzo Piano

### **Foto 11, pag. 11\_Lo scafo di Resolute Lady in costruzione nei cantieri di Mostes, 1982.**

Resolute Lady, 1982/1984

Archivi Fondazione Renzo Piano, Res\_\_008

© Fondazione Renzo Piano

## CREDITI

Testo: Lorenzo Ciccarelli, 2021

© Fondazione Renzo Piano

Questo testo non può essere riprodotto, né totalmente né in parte, incluse le illustrazioni, senza il permesso scritto dell'autore e della Fondazione Renzo Piano.

*This text may not be reproduced, in whole or in part, including illustrations, in any form, without written permission from the author and from Fondazione Renzo Piano.*