

Stefano Faggioni
Laurea Honoris Causa
in
Design Navale e Nautico
Università degli Studi di Genova
Fondazione Promostudi

La Spezia, 6 Marzo 2015

LA RICOSTRUZIONE DI UN'ATMOSFERA PERDUTA
Il valore del dettaglio nel restauro delle barche d'epoca

Difficile parlare della formazione di un progettista quando come nel mio caso ho avuto una formazione tanto eterogenea, dagli insegnamenti paterni all'Università e al mondo del lavoro.

Molto ha influito la costante presenza di mio padre Ugo che, lavorando nei primi anni vicino a casa, avevo la fortuna di vedere spesso e di vivere fianco a fianco con lui nel suo Studio dove, senza accorgermene respiravo Barche, Arte e Cultura marinara.

Non mi ha mai imposto alcun argomento sulla materia nautica ma ogni argomento era pretesto per entrare nel tema navale in generale o comunque artistico. Non c'è privilegio più grande di vedere la storia dell'uomo attraverso la storia dell'arte e del bello in generale.

Mio padre era un artista, prima di essere grande progettista, cultore storico della materia navale, e sicuramente barca in una vita precedente.

Da lui ho senz'altro ereditato la passione e la capacità di sognare; quello che sicuramente non mi ha insegnato o io non ho appreso, è la capacità di smettere di sognare e cominciare a pensare in una forma più razionale.

Papà era solito riferirsi alle barche come alle persone e come tali le considerava, ognuna diversa dall'altra. Le chiamava per nome perché così dovrebbe essere, non per numero di serie o per modello di produzione.

Forse qui si nasconde la prima regola del restauro, semmai ne esistesse una: andare alla ricerca dell'anima e dello spirito perduto di quella persona/barca che attraverso il restauro torna a vivere. Se non teniamo in considerazione l'esistenza di un'anima nelle barche, non faremo mai restauri ma riparazioni.

Vissi un'infanzia in un mondo alla vigilia di forti cambiamenti dove tutto si muoveva in un mondo fatto di tempi lenti, naturali, umani. I miei nonni paterni erano del XIX Secolo e le loro abitudini di vita che dividevo spesso durante i fine settimana, mi danno oggi la sensazione di aver vissuto e respirato in un'epoca lontana dove per cucinare si usava il fuoco, quello vero della stufa a legna e dove il lavoro del nonno si svolgeva in letizia nella sua bottega che oggi abbiamo voluto trasformare in un museo. Perfino gli odori della pece, della stoppa catramata o del minio, mi aiutano ancora oggi e mi fanno credere di capire meglio la vita nei cantieri agli inizi del '900 e talvolta mi danno l'illusione di aver vissuto in quell'epoca, come una sorta di memoria prenatale.

Così la ricerca costante, non forzata ma spontanea della perfezione, dell'eccellenza l'ho vista con mio nonno e vissuta con mio padre e oggi la applichiamo spontaneamente nello Studio che porta avanti la tradizione di famiglia nel mondo dell'arte navale.

Forse la maniera migliore per onorare e mettere in pratica l'eredità dei miei antenati, è proprio quella di dedicarsi alla difesa della cultura navale con tutto ciò che ne deriva, vale a dire, non solo al restauro delle barche d'epoca o storiche ma anche alla salvaguardia dei mestieri che oggi riteniamo scomparsi ma in realtà ancora molto vivi in pochi preziosi angoli del nostro paese.

Da qui gran parte dei nostri sforzi come Studio alla progettazione del restauro delle barche d'epoca. Uno scafo d'epoca, racchiude in se il senso stesso di barca come oggetto unico con forme seducenti, non stupefacenti; la naturale protesi a mare della casa classica per godere della natura che la circonda e della cultura che l'ha generata.

Il restauro di queste bellezze nasce dalla necessità, che è anche una missione, di salvare un testimone della storia e come tale merita rispetto.

Spesso si restaura un palazzo, un mobile, un quadro o una barca perché sentiamo l'esigenza di entrare a far parte di quel mondo che per un breve periodo ci illude di esserne parte e scatena in noi quasi una sorta di memoria di noi collocati in quella precisa epoca. Sicuramente attraverso il restauro torniamo a dar nuova vita a qualcosa che ci piace e con questo atto, altamente culturale, entriamo a formare parte della sua storia, una linea d'ombra dopo la quale l'oggetto restaurato non sarà più lo stesso grazie al nostro intervento. Per questo motivo abbiamo una grande responsabilità quando ci troviamo ad affrontare un tema tanto delicato come il restauro.

Nell'architettura, sappiamo che a volte *l'azione della natura nobilita il monumento e ne accresce il valore* (J. Ruskin) e che la cosiddetta "patina del tempo" sulle facciate è ora universalmente accettata ed apprezzata. Non è così per le barche, dove l'azione del tempo si legge più come fatiscenza e abbandono che come valore aggiunto.

Preferisco, parlando di restauro nautico, tenere a mente le parole di E.Viollet le Duc che considera *necessità imperiosa* le opere di ammodernamento, viste come *aggiunte qualitative di ordine tecnologico*, senza le quali sarebbe impossibile la fruizione del bene architettonico. Questo pensiero incarna perfettamente la situazione davanti alla quale spesso ci troviamo prima di iniziare il restauro di una barca d'epoca.

La barca, anche se dal particolare valore storico, è un bene che per continuare ad essere vissuta e quindi a vivere e a navigare, necessita di adattamenti alle esigenze dei nostri giorni, a meno che non sia destinata ad un museo.

I miei interventi di restauro si muovono sempre nell'intento di conservare e talvolta di riportare alla luce quello spirito originale che spesso si perde a causa dell'azione devastante della natura o, molto più spesso, dall'azione dell'uomo.

Inizia tutto da qui, scoprire l'anima e capire il carattere della barca che si va a restaurare. Occorre andare alla ricerca di uno spirito guida, quello proprio della barca, che fisserà le regole di tutti gli interventi da eseguire a bordo, in modo che abbia caratteristiche tipiche di questa imbarcazione, una sorta di DNA percepibile da un insieme di fattori.

È in questo momento di studio a priori che la barca comunica le proprie origini, lascia intravedere alcuni strati della sua storia con sovrapposizioni di elementi aggiunti o sostituiti nel corso degli anni. Bisogna sapere vedere, ed ascoltare la barca scoprire la sua anima e il suo spirito e appena colto allora saremo sicuri che ci condurrà verso un restauro di coscienza; non un semplice maquillage o un'inutile esibizione della propria creatività di architetto; al contrario, ritengo che il perfetto restauro si compia quando è invisibile la mano di chi ne ha progettato e seguito le fasi in cantiere. È la barca che ti parla, ti comunica e trasmette osmoticamente la sua vera essenza. Tutto comincia da qui.

Una volta afferrato lo spirito guida, ogni atto di modifica o ricostruzione ex-novo diventa originale, dall'alberatura al sartame, dalla coperta ai lucernai, dalle paratie interne agli accessori.

Ciò non significa creare un falso storico ma piuttosto ricreare un'atmosfera originale perduta. Nel momento in cui si riesce a ripristinare lo spirito originale della barca, questo è il massimo risultato raggiungibile. La figura dell'architetto creativo a tutti i costi, in questo caso lascerà il posto allo storicista che attraverso la propria cultura ed esperienza ricreerà persino gli accessori perfettamente calzanti l'epoca della barca da restaurare, senza dimenticare che a bordo la funzionalità non deve soccombere all'estetica pura.

L'architetto metterà la propria creatività al servizio della storia, ri-progettando qualsiasi ambiente e qualsiasi oggetto come se stesse vivendo in un'altra epoca.

Il costume non è mai veramente filologico in quanto, nella fase di elaborazione, le fonti iconografiche di partenza subiscono profonde variazioni. Non ho mai pensato, neanche nei lavori più rigorosi, di ricostruire un quadro... è possibile re-inventare soltanto attraverso un profondo lavoro di riflessione da compiere proprio al momento del disegno

Anna Anni (costumista)

In tanti purtroppo, molto superficialmente credono che il progetto di restauro sia una semplice riedizione dei progetti originali, o ripristino passivo di tutto ciò che di originale si trova a bordo.

In realtà occorre essere critici e moderni al tempo stesso per poter permettere alla barca di continuare a navigare, e quindi a vivere, con i parametri di sicurezza giustamente richiesti dai regolamenti vigenti oltre che dal buon senso.

Occorrono una giusta mediazione e compromesso tra molti fattori come le esigenze tecniche, economiche, l'importanza storica dell'oggetto e non ultimo, le esigenze dell'armatore, che è colui che finanzia l'impresa per amore del bello e della cultura che lo ha generato.

Una volta presa coscienza dell'oggetto, si inizia ad elaborare un progetto preliminare, frutto delle indagini precedenti, che fin dal principio tiene conto delle esigenze dell'Armatore; si genera così quella che chiamerei la spina dorsale del progetto, ovvero la mediazione tra l'entità storica della barca e l'impronta che il nuovo armatore darà, nel bene o nel male, alla storia stessa della barca. Un nuovo strato che si sovrappone all'esistente e che solo il tempo saprà giudicare con precisione.

L'intento che muove il progetto del restauro è di mantenere intatto lo spirito ed il carattere della barca, evitare a tutti i costi che vi si possa far violenza, ovvero snaturare all'esterno l'immagine ed il sapore della barca originale. Fondamentale a riguardo mantenere gli ingombri in coperta delle stesse dimensioni originali, evitare che le esigenze degli interni si riflettano all'esterno con mostruosità che nulla hanno a che vedere con la barca.

È qui che il committente assume un'importanza rilevante, è qui che si rivelano i suoi veri intenti e la sua capacità di adattamento ad una situazione atipica dove la comodità, la tecnologia e la bellezza devono armonizzarsi con il valore storico della barca. È qui che si rivela fondamentale la guida del progettista.

È soprattutto negli interni che si tende ad interpretare al meglio e ad accontentare l'armatore che riversa sull'architetto il suo più che legittimo desiderio di vivere la barca come "tender" di casa, dove gli ospiti devono sentirsi liberi di fruire delle sue stesse comodità.

Quando mancano totalmente le tracce dei vecchi interni, concepire una distribuzione completamente nuova non significa far violenza alla barca in quanto la casa dopotutto è sempre espressione dei desideri, talvolta delle stravaganze e delle esigenze che cambiano a

seconda dell'armatore che, non dimentichiamolo, è colui che garantisce alla barca, attraverso l'onerosa impresa del restauro, un futuro.

Immagino che gli armatori di queste barche provino lo stesso gusto e piacere che li muoverebbe a comprare la villa antica piuttosto che il moderno attico in centro, il mobile di antiquariato piuttosto che altri, comunque bellissimi, di moderno design.

Questi armatori intraprendono restauri onerosi, consapevoli del fatto che alla fine della nobile impresa si sentiranno a loro completo agio su scafi così particolari da aver segnato un'epoca, (a mio parere la più elegante mai esistita) la stessa emozione che si proverebbe a vivere in un villa del Palladio o in un palazzo romano di Bernini.

La loro scelta di acquistare una barca d'epoca da restaurare è di fatto un atto romantico.

La componente romantica e affettiva è la vera protagonista del buon progetto di restauro. Il perfetto ingrediente impossibile da programmare e codificare.

L'importante è come sempre il rispetto di tutti i ruoli e prendere coscienza che ciò che si sta facendo non può essere misurato in termini di tempo, spesso forzare i tempi per un restauro è controproducente e non porta ad un risultato impeccabile. È un tipo di lavoro che richiede molta sensibilità e come in tutti i lavori con una forte componente artistica, non è possibile contare il tempo che vi si dedica e quantificarlo in giorni, mesi o anni di lavoro. È una necessità ed una missione, prima di tutto per rispondere ad una nostra esigenza di restauratori che spesso ricerchiamo un po' di noi stessi in ciò che facciamo.

Considero l'armatore come parte integrante del Team di lavoro, ma è anche responsabile del tipo d'intervento da affrontare, deve fidarsi del progettista prescelto e saper adattare le proprie esigenze all'oggetto che ha appena acquistato, rispettandone la storia per la quale il suo intervento rappresenta una vera e propria *Linea d'ombra*.

Il lavoro del progettista all'interno di un restauro è come il lavoro del direttore d'orchestra che per l'orecchio degli ascoltatori si fonde totalmente con l'abilità dei musicisti orchestrali (che però fanno suonare solo il loro strumento), dando vita ad un risultato unico proprio perché interpreta, non replica, un'opera d'arte composta secoli fa. Solo studiando a fondo il compositore, l'epoca ed il contesto in cui fu composta l'opera, si riesce ad interpretare al meglio la musica. Lo stesso vale per il restauro. Per questo è importante che il progettista, come il direttore d'orchestra, mantenga saldo il controllo delle maestranze a disposizione cercando di far capire loro le proprie intenzioni senza mai imporle a tutti i costi. I consigli dei mastri d'ascia, di fatto, costituiscono una risorsa che spesso aiuta a migliorare il progetto e quindi il restauro.

Pertanto, così come il direttore d'orchestra, il progettista va alla ricerca di tutto il materiale che possa parlargli della barca, dal progettista originale, al cantiere costruttore, all'area geografica e all'epoca di costruzione.

Il lavoro finito dovrà essere curato come la scenografia perfetta dei film di Luchino Visconti così meticoloso nella sua costante ricerca della perfezione nelle scene che ricreavano atmosfere autentiche del passato; egli era solito inserire particolari dell'epoca anche laddove la macchina da presa non arrivava a filmare.

Ripeto, non parliamo di falso storico ma di una riedizione ed una messa in scena autentica nel momento in cui la si inizia a vivere. Una scenografia per uno spettacolo lungo quanto il tempo che l'armatore vorrà concedersi a bordo.

La scena dà senso al gesto e alla parola dell'attore, ne raddoppia l'intensità, diviene elemento vivo, mezzo attraverso il quale il personaggio si costruisce... anche gli attori più dotati

hanno bisogno, per recitare in questo teatro nuovo, di essere immersi in un'atmosfera di autenticità, fatta di cose vere, precise, esatte.

Luchino Visconti (regista)

La perfezione in un buon restauro non si progetta solo sul tavolo da disegno ma la si crea plasmando il progetto dettagliato sui ponteggi del cantiere.

Proprio per questa sua permeabilità, il progetto, lo si dovrebbe poter considerare un'opera d'arte, oltre che di artigianato; spesso lo si modifica in corso d'opera con le maestranze. E questi sviluppi, che non sono mai programmabili a priori lo arricchiscono di quelle sfumature che lo rendono unico e un tutt'uno con il lavoro esecutivo delle maestranze.

Il lavoro troppo perfetto in realtà non è mai impeccabile. Sono le piccole imperfezioni date dalla manualità (comunque eccellente), che lo rendono umano e meglio percepibile a tutti e quindi impeccabile...e di conseguenza, perfetto.

Gli ottoni e i bronzi non perfettamente lucidi, materiali metallici di rapida ossidazione (zinco), pialle e strumenti meccanici mai usati per le finiture, pitturazione a pennello e non a spruzzo, sono tutti piccoli escamotage per rendere la barca più viva, più vicina all'uomo e non un artefatto asettico. Far prendere alla barca una patina di usura naturale, non indotta artificialmente attraverso volgari antichizzazioni che sono sempre fuori luogo. L'unico materiale che tarderà ad alterare il proprio colore sarà il legno che dovrà attendere il passare degli anni per cedere alla salinità dell'aria e datare così anche l'intervento di restauro. A questo punto tutto sarà perfettamente originale e totalmente integrato nella storia della barca.

Capita spesso che a lavoro finito lo stesso armatore dichiara che tutto quanto si trova a bordo è originale dell'epoca. Questo è un errore, innanzitutto perché non c'è mai l'intenzione di alterare il documento storico ed indurre in errore ma si vuole ricreare un'atmosfera perduta, ed in secondo luogo perché toglie importanza ad un eccellente lavoro di restauro che lui stesso ha reso possibile con le proprie finanze e la propria pazienza.

Insomma, la figura del progettista è imprescindibile. Non è pensabile condurre un buon restauro senza una regia che non perda mai di vista la corretta filosofia di lavoro dal principio alla fine, ovvero dall'arrivo della barca in cantiere alla sua partenza per la prima crociera. Tutto quello che sta in mezzo viene da lui curato in ogni suo dettaglio, divenendo così il primo fra tutti gli artigiani che operano nel restauro.

Il restauro genera cultura, non solo perché rimette in vita un pezzo di storia, ma anche perché ri-attiva tutta una serie di mestieri in pericolo di estinzione. L'abilità del Cantiere deve rivelarsi anche, e soprattutto, nel coordinare tutte quelle maestranze che svolgono all'interno della barca mansioni diverse fra loro. Una splendida squadra composta da maestri d'ascia, carpentieri, falegnami, calafati, attrezzatori, velai, impiantisti, officine meccaniche e fonderie, consapevoli tutti di dover affrontare il lavoro non solo con la fatica e l'abilità tecnica ma anche con la coscienza dell'oggetto, non più trattato come una barca da riparare ma come un'operazione di salvataggio di un pezzo di cultura marinaresca. La tecnica da sola non basta per realizzare un'opera di restauro, c'è bisogno di sensibilità, coscienza e rispetto.

Ogni restauro ha come denominatore comune la riparazione, necessaria a risanare la struttura. Questa operazione è comune a molte barche, ma l'elemento distintivo è la riqualificazione dei dettagli che conferiscono carattere alla barca.

Tanto si è fatto in Italia rispetto al restauro architettonico, tanto che oggi il nostro paese rappresenta un'eccellenza nel mondo ed i molti monumenti ed edifici restaurati in Italia e all'estero sono esempi da seguire.

Mi chiedo se riusciremo mai a fare lo stesso per il nostro "patrimonio galleggiante". Fare in modo che cessi la demolizione di scafi pregiati, dalle vecchie motovedette degli anni '50/'60 ai gozzi in legno che spesso vediamo fare a pezzi e bruciare. Questi in particolare andrebbero salvati perché appartenenti al nostro territorio, alla nostra storia e alla nostra cultura.

Cosa sarebbe un quadro di Agostino Fossati senza un gozzo ligure sugli arenili del golfo della Spezia, o una veduta di Šredrin o Pitloo senza un gozzo napoletano davanti al Vesuvio o ancora, una tela del Canaletto senza una gondola in Canal Grande? Barche che troviamo in dipinti di secoli fa ma che sono esattamente identiche a quelle che ancora oggi vediamo superstiti nei nostri borghi marinari.

Questo per dire che, a pensarci bene, da sempre per ogni area geografica del nostro bel Paese, troviamo un tipo di imbarcazione che appartiene a quella specifica costa, e forma parte di quel particolare paesaggio, esattamente come un trullo appartiene al panorama pugliese o un dammuso a quello di Pantelleria.

Recuperare quello che appartiene di fatto alle nostre coste rappresenta un dovere ed una missione e ci permette di riappropriarci di una parte del nostro patrimonio nazionale che non si può più ignorare e, certamente, non si può cancellare.