

I piani generali di Lulworth, uno dei restauri in corso d'opera

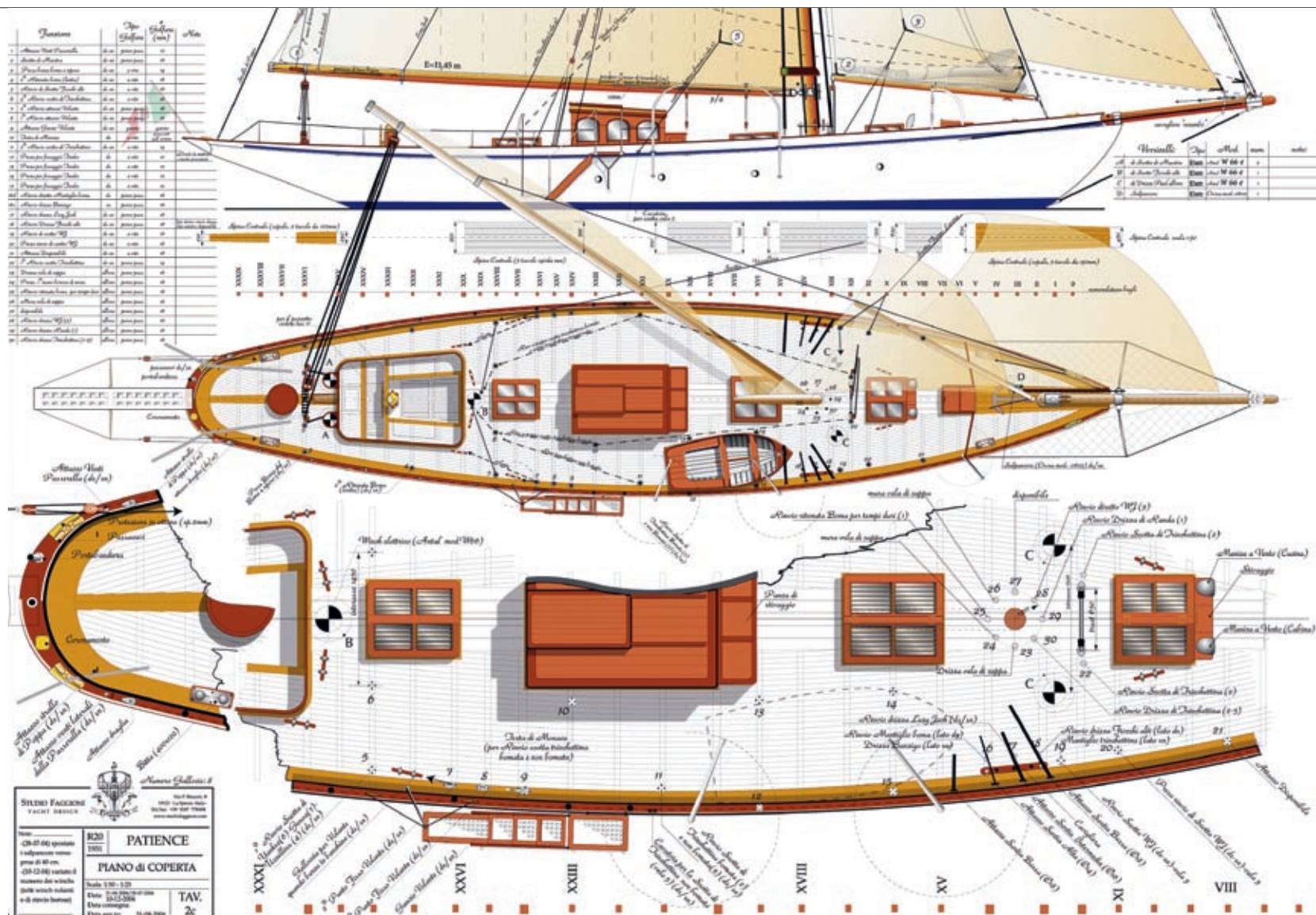
L'arte del restauro

Piccole e fedeli riproduzioni di scafi in legno che penzolano dal soffitto, un'infinità di volumi impolverati coi segreti del Douglas, del mogano dell'Honduras, dello spruce... elementi originali dai ponti che hanno fatto la storia della nautica. È in questo scenario da film in costume che Stefano Faggioni ci presenta il suo studio specializzato nel refitting di imbarcazioni d'epoca nel cuore di via Cavour, nel pieno centro di La Spezia

di Pietro Pisano

L'orgoglio dello Studio Faggioni Yacht Design sta tutto nella storia della famiglia, quattro generazioni votate alla barca: progettazione, costruzione, manutenzione, lavoro di cantiere.

Sempre di grande qualità. E nell'estro del compianto Ugo Faggioni, padre di Stefano, che nel corso degli anni ha restaurato capolavori come *Candida*, *Lulworth*, *Marlin*, sussurrando ai clienti una personalissima filosofia: «La barca è un frammento distaccato dalla terra, è una creatura vivente come i passeggeri che la abitano e attorno a loro e per loro deve essere restaurata». La

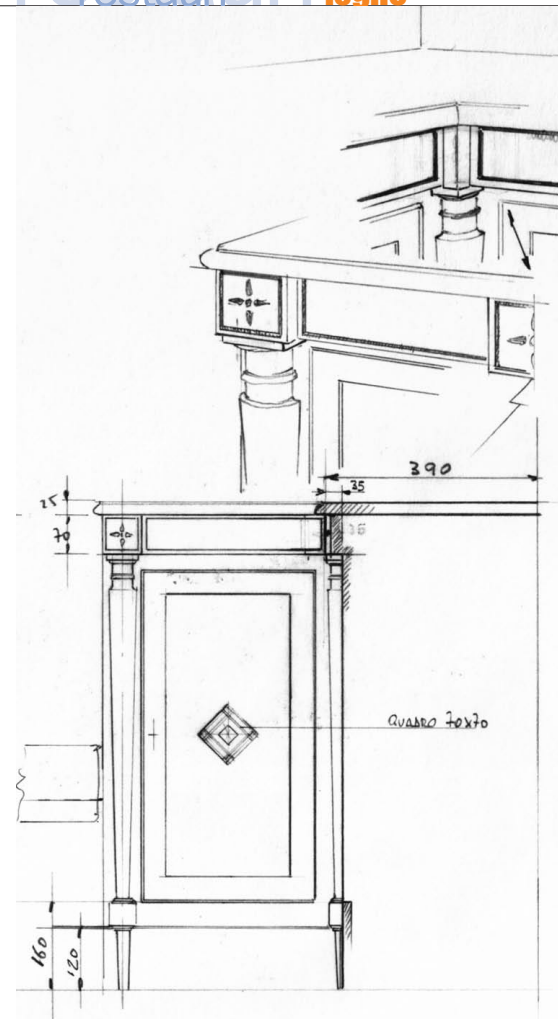


Il *Patience*, del 1931 si presta a illustrare un classico refitting a 360°: La barca, prima del restauro, si presentava come un guscio vuoto

puntigliosità di Ugo Faggioni, vero «Storico» dello yachting, ha trasformato un mite restauratore in una leggenda del settore, attento al minimo dettaglio, capace di collezionare in anni di interventi centinaia di libretti sui quali riportava ogni ritocco effettuato attraverso disegni d'alta precisione rigorosamente a colori. Nel 2000, dopo la sua scomparsa, ne prende il posto Stefano, fedele assertore della teoria secondo la quale è necessario conservare, talvolta riportare alla luce, lo spirito originale di una barca che spesso si perde a causa dell'azione devastante della natura o, molto più spesso, dall'azione irresponsabile dell'uomo.

La difficoltà di reperimento del legname

Tutti gli interventi dello Studio Faggioni ruotano essenzialmente intorno al legno che sulle barche d'epoca è ovunque: attrezzatura, coperta, interni. Per questo motivo, prima di dare il via a qualsiasi operazione di restauro, è necessario studiare a fondo l'origine di una barca: luogo di provenienza, data di nascita, il tipo di paratia e di finitura (pannelli, perlinato, laccato) applicate quando questa venne costruita. Il primo contatto dovrebbe in teoria facilitare il lavoro degli esperti che in base a determinate caratteristiche fanno partire gli ordini d'acquisto di precise quantità di legname. Il problema per chi restaura oggetti storici è comune in tutti i settori: «Oggi a differenza del passato - sottolinea Stefano Faggioni - ci troviamo di fronte all'enorme difficoltà di reperimento del legno più idoneo per certi tipi di interventi, in quanto doppiamente vincolati. Sì perché in



primis l'oggetto originale si dimostra praticamente introvabile e poi si ha a che fare con paesi privi di una logica politica di rimboschimento non più in grado di fornire la stessa quantità e qualità di legname pregiato».

L'analisi diretta e la fase conoscitiva

Il restauro parte comunque dalla presa di coscienza dell'oggetto, una vera e propria analisi diretta incentrata su rilievi dal vero e studio dell'esistente. Così facendo è possibile trarre una dettagliatissima catalogazione di tutto l'arredo anche dell'originale e introvabile oggettistica di bordo che una volta rimessa a posto, incrementerà pesantemente il valore della barca. I metodi dello Studio Faggioni prevedono un intervento immediato dei propri tecnici quando la barca varca l'ingresso del cantiere, un «arrembaggio» calcolato per non perdere la traccia della reale posizione delle paratie e dell'oggettistica di bordo. Dopo la puntigliosa analisi diretta, arriva il momento della fase conoscitiva, radiografia completa al microscopio del materiale storico sottomano, di foto e disegni. L'inconveniente

però è in agguato, come nel caso della difficile reperibilità del legname. Nei cantieri spesso bisogna occuparsi di barche senza il benché minimo ausilio di materiale originale, spoglie, da ricomporre interamente: «Nel caso specifico - ingrana Stefano - si procede allora ad analizzare il contesto in cui è nata la barca, il periodo storico, l'area geografica, il cantiere o il progettista che l'ha ideata, ricavando così la linea guida da seguire per una corretta filologia di restauro».

Esempi pratici e capacità di adattamento

Per capire quanto valga un restauratore di barche d'epoca basta vederlo all'opera nelle primissime ore a bordo. Ogni modello di barca d'epoca presenta infatti una casistica diversa per cui il professionista e serio progettista dovrà mettere sul piatto della bilancia una capacità di adattamento fuori dal comune. Stuzzicato dall'argomento Stefano

La sfida di un restauro è rappresentata dal recupero di tutti gli interni, anche dal punto di vista ebanistico, per far sì che mobili e impiallacciature originali ancora recuperabili, non perdano la patina. Qui alcuni dettagli di Astra

Faggioni stende improvvisamente sulla scrivania del suo studio tavole e disegni di alcuni dei restauri recenti più avvincenti e meglio riusciti. L'inizio promette bene: «Adesso stiamo lavorando sul *La Spina* a Sorrento, un Baglietto del 1929. Il primo 12 metri stazza internazionale costruito in Europa, il numero velico è infatti 12 | 1. In questo caso la sfida è rappresentata dal recupero di tutti gli interni, anche dal punto di vista ebanistico, per far sì che mobili e impiallacciature originali ancora recuperabili, non perdano la patina».

Gli proponiamo allora di parlarci degli eccellenti risultati già portati a casa. L'esempio del *Patience*, sloop bermudiano di Camper & Nicholson del 1931 si presta a illustrare un classico refitting a 360°: «La barca si presentava come un guscio vuoto; oltre allo scafo, non si disponeva di nessun pezzo originale.

Perciò, come spesso accade in questo genere di restauro molto comune, il lavoro comprende piano velico, costruzione dell'alberatura, piano di coperta e delle manovre fino ad arrivare allo stravolgimento degli interni». L'idea, più o meno rispettata, puntava a non rivoluzionare i piani generali di Camper & Nicholson. Dopo un periodo di consultazioni lo staff di Faggioni ha così lasciato intatte la posizione della cabina doppia di poppa, il bagno adiacente e la cabina ospiti di dritta. Discorso opposto per la cabina di transito sul lato sinistro, trasformatasi in una zona carteggio e in un ampio e comodo spazio ospiti. Stravolgimenti anche nel salone di prua dove è stato dato il via libera a una cabina per due ospiti sul lato di dritta e una cucina sul lato sinistro. A prua invece l'alloggio del marinaio. «Il *Patience* - aggiunge Stefano - rappresenta un caso a parte non avendo alcun vincolo dell'originale esistente, ho optato per comporre le paratie a



Alcuni dettagli dei serramenti di Lulworth, uno dei restauri più importanti degli ultimi anni

sandwich con un'anima portante di compensato marino fonoassorbente da 15 millimetri, al quale si affiancano i rivestimenti dei pannelli in mogano dell'Honduras, miracolosamente trovato in un cantiere inglese in procinto di chiudere». A proposito di adattabilità e di applicazione di tecniche non tradizionali, nel *Patience* è stato largamente adoperato il compensato che fornisce la base su cui vengono incollati, con grande attenzione al senso delle fibre, montanti e traversi. Le due anime del telaio, che riquadra i pannelli rifiniti con le cornici di completamento, possono permettergli di coprire eventuali imprecisioni nella posa del pannello centrale. Usufruire del compensato molto spesso comporta

risparmio di tempo e facilità di esecuzione, ma non solo. Si riduce l'utilizzo di materia pregiata da centellinare, il pannello è più stabile, meno soggetto a torsioni in quanto bloccato dal compensato ed è possibile nascondere i cavi elettrici all'interno dello stesso compensato facendo a meno delle canaline di legno piazzate solitamente all'esterno delle paratie. Inoltre vantaggi anche per l'insonorizzazione: «Unico limite - spiega Faggioni - è il peso superiore al pannello completamente in massello, ininfluente del dislocamento totale della barca».

Finitura, studio delle paratie e punti inviolabili

Ascoltando i dettagli di Stefano Faggioni si capisce l'importanza che in tutte le barche, indipendentemente dalle problematiche del caso, ricoprono la finitura e lo studio delle paratie. Il tipo di finitura che si sceglie di adottare dà all'intero lavoro l'aspetto finale in base al quale si può giudicare un prodotto finito, in pratica la giusta caratterizzazione. Emblematico il caso del *Lulworth*, l'ultimo esemplare dei Big Class gaff cutter del 1920, celebre per l'imponenza e per la bellezza dei dettagli in coperta. Per esaltare lo splendore della pregiata fibra del mogano Honduras lo Studio Faggioni ha pensato all'applicazione a pennello di vernice monocomponente satinata al posto della finitura a cera, troppo sensibile e meno pratica. Seppur meno riflettente della cera, la speciale vernice facilita - dettaglio da non sottovalutare - il lavoro dei marinai che anche in mezzo al mare possono intervenire senza troppi problemi sulla delicata superficie. Lo studio delle paratie invece appare molto complesso. Ci aiuta ancora Stefano Faggioni: «È un delicato lavoro di equilibrio nelle dimensioni dei pannelli, mai troppo larghi, di ritmo e di un nuovo adattamento alle diverse soluzioni più moderne, come quelle della cuccetta alta presente nelle cabine degli ospiti, una volta solo singole». Altra tecnica comune dello Studio Faggioni è perfettamente riassunta nel *Lulworth*: basare un intero progetto di refitting attorno a un punto fisso inviolabile dell'imbarcazione, nel caso specifico gli interni originali sopravvissuti per miracolo, vedi il salone e le eccezionali paratie del corridoio. Così facendo si riesce sia a venire incontro alle esigenze dei cantieri, perché è insieme a loro che Faggioni lavora quotidianamente, sia a rispettare la secolare filosofia di famiglia: mantenere l'antico fascino dell'imbarcazione senza snaturarne l'essenza, seppur nel rispetto delle attuali esigenze di spazio, comfort e sicurezza. Non è un caso che l'applicazione alla lettera del pensiero «faggioniano» da parte di Stefano abbia contribuito alla messa a punto di icone della storia dello yachting in bianco e nero come *Black Swan*, *Orion*, *Croce del Sud*, *Magda XIII*, *Mariette*, *Pianosa* e *Sakkara*. 