

€ 5,50 (IN ITALIA) - N. 549 - ANNO XLVII - GENNAIO 2008

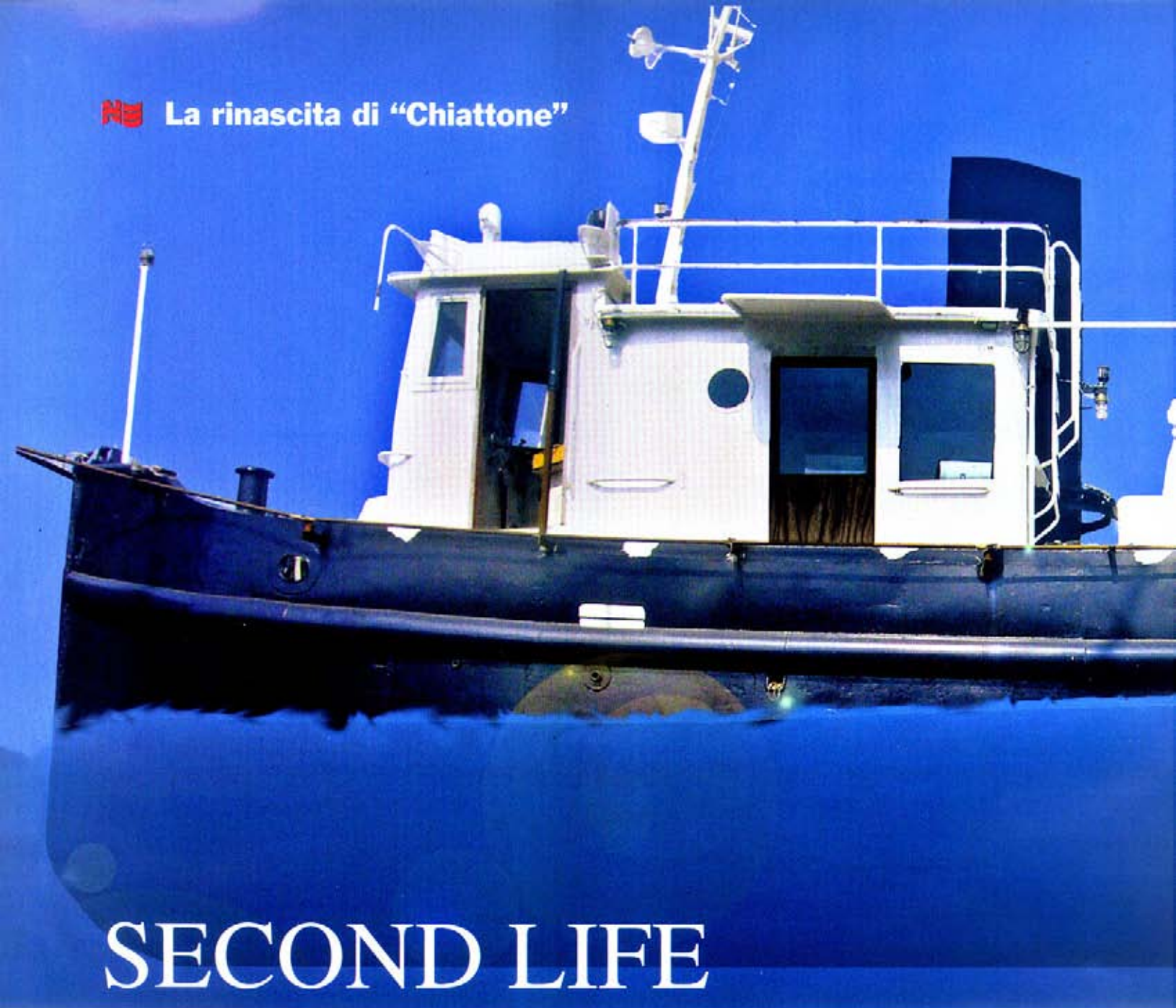
www.nautica.it

nautica

mensile internazionale di navigazione



NE La rinascita di "Chiattone"



SECOND LIFE

di Roberto Neglia

Un rimorchiatore quasi centenario, originariamente a vapore, di cui si sono perse le tracce storiche, un'armatrice che se ne innamora, un architetto eclettico, un recupero di tipo industriale. Ecco gli ingredienti che hanno portato a nuova vita "Chiattone".

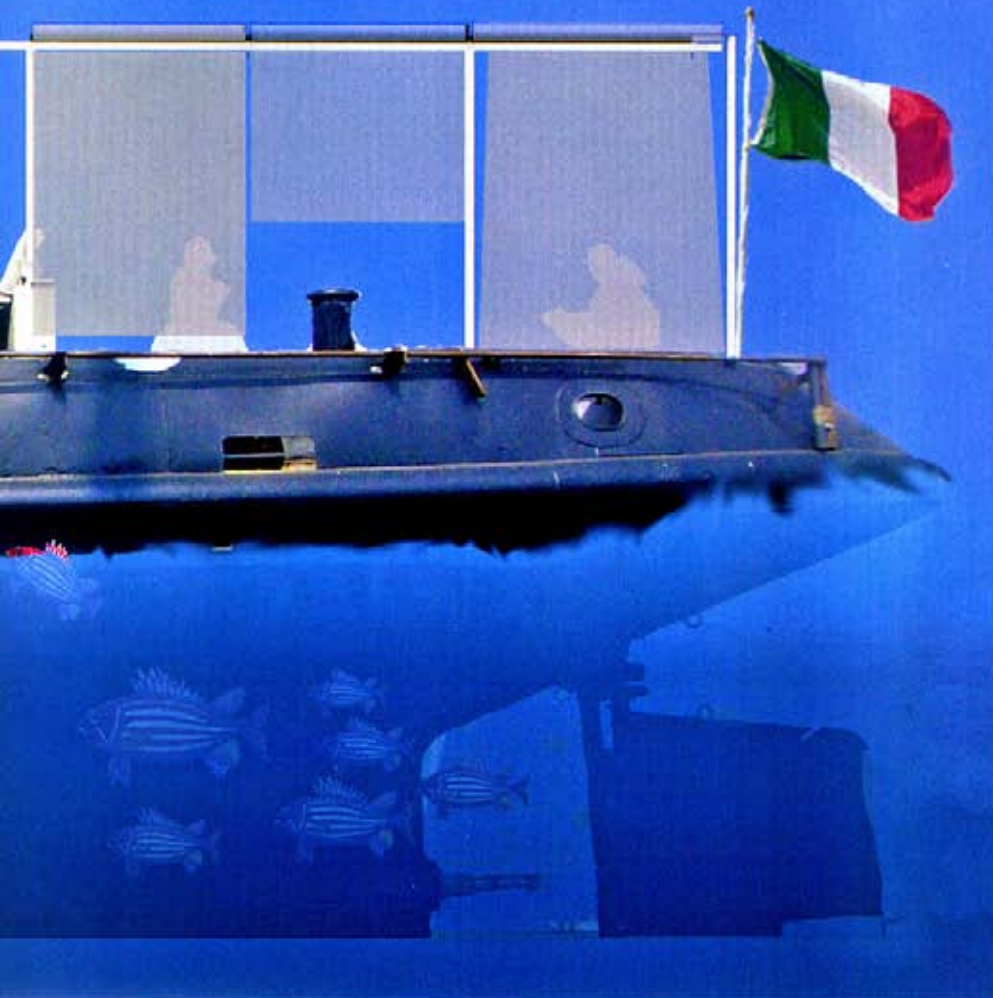
Come una (ex) bella donna ritornata da un passato ignoto, dopo essere rimasta nascosta in qualche angolo della vita e quindi dimenticata. Così deve essere apparsa la vecchia barca da lavoro alla vista non di un uomo, come solitamente capita in questi casi, ma di un'elegante lady, che ha deciso di riportarla a una seconda esistenza. Stiamo per raccontare la storia di una signora del mare, dunque, che però si declina al maschile; parliamo infatti del "Fano", rimorchiatore dei cui trascorsi non si sa molto. Tranne il costruttore - Cantieri Kiwits, Olanda - l'ultimo nome, appunto, e l'ultimo incarico svolto: era distaccato presso il Ministero dei Lavori pubblici per il servizio nei porti. Un po' poco, almeno per ora, per rintracciare notizie sul suo passato, ma la ricerca continua. Quel che è certo è

che dopo più di novant'anni e tante miglia sulle costolature, il "Fano" viene dismesso dallo Stato e acquistato da un privato, il quale, dopo una serie di lavori alle lamiere dello scafo, decide di gettare la spugna. Segue quindi un periodo di abbandono.

"L'impatto a prima vista non era dei migliori", racconta la nuova armatrice, "ma sotto una patina di ruggine e l'aspetto generalmente malandato, si intravedeva tutta la bellezza delle forme datate ben 1912". L'idea generale sul da farsi le è apparsa immediatamente chiara: trasformare la barca in un day cruiser a motore che, volendo, consentisse di pernottare fuori qualche giorno. Non un restauro d'epoca, quindi, ma un intervento più profondo che affronta il tema della trasformazione, nel rapporto fra conservazione e innovazione, tra forme antiche

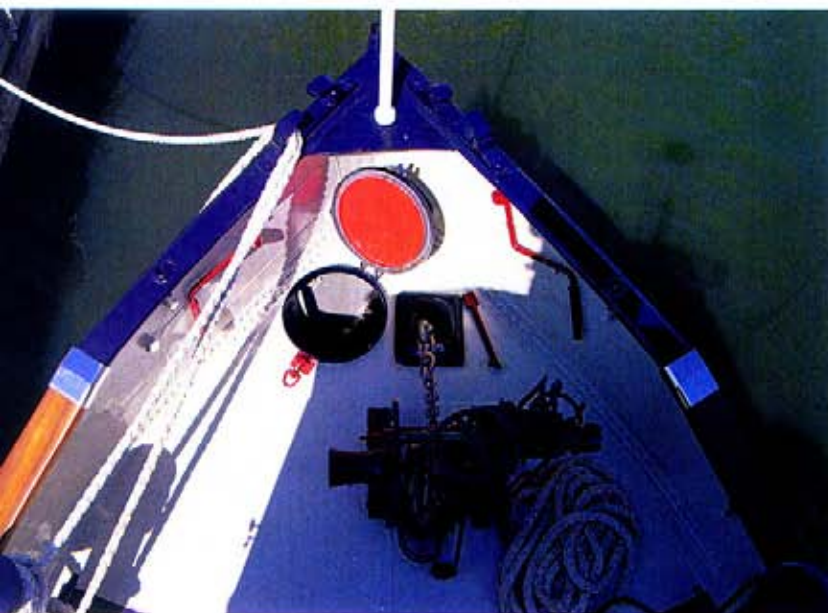
Scheda tecnica

Lunghezza f.t.: 15,50 m - Larghezza: 3,78 m - Dislocamento: kg. 60.000 - Riserva acqua: 4.500 litri - Riserva carburante: 3.200 litri - Consumo: 20 l/h - Progetto architettonico: arch. Luca Braguglia con Cristiano Cristofari e Martino Frascchetti - Esecuzione: Simar Sailing srl - Opere speciali in ferro: Branclob - Studio illuminotecnico: Stignani illuminazione.



Alcuni dettagli: in alto, la cabina non ha subito interventi strutturali; l'allungamento del fumaio ha permesso di ricavare il sundeck. Sotto, la bitta di ormeggio e il nuovo capo di banda in teak, l'ingresso alla plancia, con tettuccio di protezione, e il grande prendisole di poppa.





e funzioni moderne, e che in qualche misura si muove nella cultura del razionalismo italiano. Tanto ci sembra. Certamente, un intervento dall'approccio non invasivo, sulla falsariga del recupero degli edifici industriali, molto fermo e coerente nel programma e nell'impostazione, tessuto intorno all'utilizzo della materia principale, il ferro. Così il piano di coperta è stato interamente ripulito con poche modifiche e appena ingentilito con un elegante bottazzo e con una panca prendisole. Per ciò che riguarda l'intervento

sugli interni, invece, dobbiamo distinguere fra i due livelli. L'impianto distributivo degli spazi sul ponte è rimasto il medesimo. Qui si trovano la cabina di pilotaggio e la cucina, ubicata appena dietro alla prima e dotata di ampia vista sugli spazi poppieri. Sottocoperta, invece, un nuovo layout ha consentito di configurare un'altra veste e nuove funzioni per la dinette.

Ma la vera essenza del lavoro fatto sugli interni è nella scelta di utilizzare materiali vicini alla semplicità costruttiva del rimor-

chiatore stesso, nella fattispecie, come si diceva, il ferro, largamente presente per ciò che concerne strutture paratie, ponte e tuga. "Ovviamente è stato reinterpretato in chiave moderna, proponendone l'utilizzo nella forma acidata con effetto *corten*" - spiega l'architetto Luca Braguglia, che ha progettato il restyling con Cristiano Cristofari e Martino Fraschetti. "Una soluzione questa molto usata nell'architettura contemporanea e particolarmente idonea per la realizzazioni di manufatti unici, con valenza quasi scul-



Sopra il meccanismo del tendalino "a giunca" ideato dall'arch. Braguglia. Sotto, il pozzetto con il tavolo pouf e il prendisole di poppa. Nella pagina a fianco: I struttura che sorreggeva i teloni, che ha ispirato il tendalino, il verricello e il pozzo della catena, la plancia.



torea". Ne è stato fatto un ampio uso, finendo per segnare il tratto distintivo dell'intera operazione di recupero. Tra gli altri materiali impiegati, ovviamente il legno, esattamente compensato marino semplicemente verniciato, "per esaltare la schiettezza della struttura e il carattere proprio del rimorchiatore". Da ultimo va citato il ricorso al corian, utilizzato per la realizzazione delle vasche dei lavabi, dei bagni e della cucina, e per i top dei banconi. "Si presta ottimamente all'esecuzione di forme plastiche che si presentano senza al-

cun tipo di sigillatura", conclude l'architetto. Il tutto è stato realizzato a Fiumara Grande (Roma) dalla Simar Sailing. Proprio alla foce del Tevere si è creato negli anni un certo interesse per il rifacimento di questo genere di scafi, che incontrano sempre più l'interesse del pubblico nautico colto. Tradizione, eleganza di forme, il piacere di ridare vita a un vecchio progetto e il crescente interesse per barche da puro passeggio, sono tutti elementi che giocano in favore di questa tipologia di recuperi.

Gli interventi

"Lo scafo ha poco meno di 100 anni, si rendeva quindi necessaria innanzitutto una verifica delle lamiere" - spiega Simone Tonini, curatore del restauro per la Simar Sailing di Roma. "Abbiamo fatto dei saggi con Bureau Veritas per lo stato degli spessori, impiegando la strumentazione a ultrasuoni, potendo riscontrare come, a fronte di un dato originario di 10 millimetri, si era scesi, e solo in alcuni punti, a un minimo di 8 millimetri". È stata una bella sorpresa per tutto il team progettuale. Appurato che non necessitavano interventi strutturali, è stata dapprima sbarcata la zavorra, ben 5 tonnellate di panetti di piombo un po' malandati, lasciati ad accumulare ruggine sul fondo dello scafo. Sono stati puliti uno ad uno, trattati e parzialmente rimbarcati. Nel frattempo le sentine sono tornate a nuova vita e, ovviamente, gli impianti sono stati rifatti ex novo. Con l'occasione il cassone inizialmente progettato per contenere l'acqua necessaria al funzionamento delle originali macchine a vapore, ben 4.500 litri di capienza, è stato destinato a un'immensa riserva di acqua dolce.

A parte qualche piccolo intervento, sul ponte principale non sono stati effettuati lavori alla struttura. Appena accorciata la cabina del motore, per ricavarne una panca, come detto, l'antistante portellone del vano carbone è stato rialzato per farne un pouf con funzione, all'occorrenza, di tavolo. Nella parte posteriore del pozzetto è stato invece ricavato un grande prendisole, posto in posizione prominente e con vista sull'acqua. Il tutto è reso estremamente vivibile dall'innovativa tenda "a giunca", che garantisce la copertura totale, ma modulabile. L'aspetto è gradevolissimo, ancora migliore la vivibilità di quello che è diventato un grande pozzetto totalmente destinato al piacere degli ospiti.

Sotto questo spazio si trovano un vano già destinato alla riserva di carbone, trasformato in un gavone dalle infinite possibilità di stivaggio, e la sala macchine, adesso completamente insonorizzata con l'adozione di una marmitta a scarico aperto (avendo uscita separata per fumi e acqua). Qui alloggia un Aifo di 220 cavalli, imbarcato nel 1989, che è stato completamente rifatto. "Un aspetto importante dell'intervento meccanico" - spiega Francesco Maffei, socio di Tonini - "è il rapporto di riduzione originario tipico di un'imbarcazione da lavoro, di 5:1, che non abbiamo voluto modificare". D'altronde la barca viaggia a 7 nodi di crociera, 9 di massima, magnificamente spinta da un'elica tripala "e non c'è proprio nulla che possa fermarla". Il sistema di governo

APPUNTI TECNICI

LUCA BRAGUGLIA,
architetto

Quale l'approccio possibile per questo tipo di intervento di recupero?

Il filo conduttore che ha ispirato il progetto va ricercato nell'idea di contribuire dando un valore aggiunto all'uso della barca, ora destinata al daily cruise. L'approccio pertanto è stato tipologico, nel senso di suggerire nuove forme di utilizzo.

Quale filosofia è stata seguita in concreto per la ristrutturazione degli interni?

La volontà di associare il restauro del rimorchiatore a un concetto affine a quello di un recupero in ambito di archeologia industriale. Da qui la scelta di inserire alcuni pezzi unici con valenza scultorea, di lasciare pressoché inalterati gli esterni e modificare, soprattutto nelle finiture, gli interni.

E quanto le scelte sono state influenzate dalla destinazione d'uso dello stesso?

Il lavoro è stato pensato per offrire una nuova destinazione.

Qual è stato il ruolo dell'armatrice nella definizione del progetto? E quale il suo coinvolgimento emotivo?

L'armatrice ha svolto fin da subito un ruolo determinante, condividendo le scelte progettuali in primis e successivamente tutte quelle legate all'utilizzo dei materiali. La parte emozionale direi che è stata importante. Abbiamo avuto un'occasione rara di condivisione totale tra progettista e armatore, in cui un certo grado di complicità ha perfezionato un modo nuovo di vivere la barca.

Dal primo contatto alla definizione del progetto quanto tempo è occorso?

Dal primo incontro, avvenuto con la visita dell'imbarcazione, alla presentazione dei bozzetti, esattamente 96 ore. Dall'accettazione dei disegni preliminari alla definizione materiali solo state necessarie altre 4 ore, mentre gli accordi contrattuali e il progetto operativo sul cantiere hanno richiesto altri 10 giorni di lavoro.

Come e quanto ha pesato il fattore economico sulle scelte effettuate?

Direi, senza entrare nel merito dei consuntivi, che il restauro non è stato particolarmente oneroso a fronte dei risultati ottenuti; anche e soprattutto in virtù del fatto che si è trattato di un intervento molto veloce e sostanzialmente senza ripensamenti. La qual cosa ha notevolmente agevolato l'andamento del cantiere e l'ottimo rapporto di collaborazione con la Simar Sailing.

Una valutazione sui costi?

Sui denari investiti vorrei mantenere un certo riserbo, è un aspetto che

riguarda l'armatrice. Da tecnico posso dire che buona parte del costo di un intervento su un oggetto d'epoca come questo rimane, accrescendone il valore.

Come si è giunti alla selezione dei materiali? Quali le scelte operate? Come sono stati trattati?

Sono stati accettati da subito i materiali proposti dal team di progetto: non c'è stata necessità di scambio dialettico in quanto l'intervento stesso era basato sulle scelte materiche costituendo un tutt'uno, quasi indissolubile, con la filosofia del recupero. Fondamentale in questo senso è stata la presentazione alla cliente del progetto in tutte le sue valenze.

Come è nata l'idea del tendalino "a giunca"?

La forma del ponte verso poppa, la volontà di non dover ricorrere a un tendalino che tenesse tutto all'ombra o tutto al sole, il desiderio di poter creare zone di luce anche in campi di ombra

erano i dati essenziali di partenza. Poi la presenza dell'incastellatura a supporto del manto di plastica in cui è stato avvolto il rimorchiatore per il restauro mi ha fatto venire in mente un'immagine: quella delle giunche orientali coperte con un telo appoggiato su strutture curve. Questi gli stimoli che mi hanno portato a concepire un tendalino su supporti fissi in metallo fortemente modulare e flessibile nell'uso. Forse una delle cose meglio riuscite della barca.

SIMONE TONINI,
Simar Sailing

Quanto tempo ha richiesto complessivamente l'intervento di restauro?

In sei mesi abbiamo fatto tutto, dalla prima visita dell'imbarcazione al varo. In ciò siamo stati facilitati dal fatto che non sono stati necessari interventi strutturali allo scafo, dall'ottima sinergia con il team progettuale e l'armatrice.

Avete apportato modifiche all'assetto in acqua?

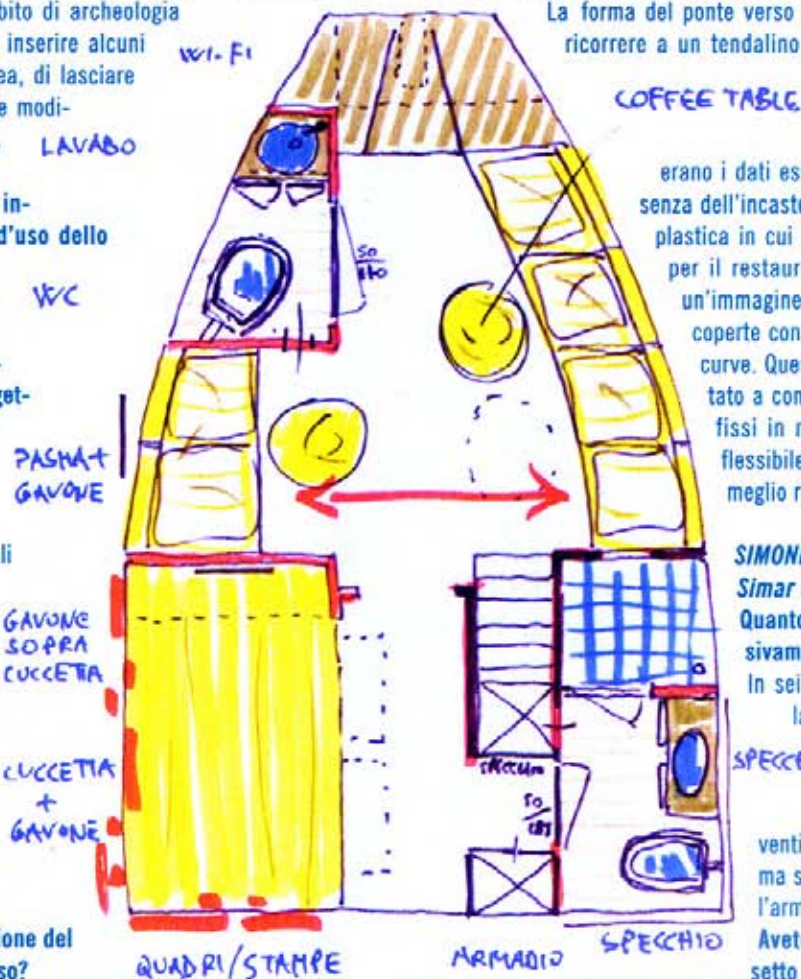
Ci siamo limitati a un parziale sbarco dell'imponente zavorra interna di 5 tonnellate. Considerato il diverso impiego dell'imbarcazione, non era più necessario tutto quel peso. Poi abbiamo eseguito un parziale riposizionamento in funzione dei nuovi arredi.

Come naviga la barca? Si è rivelata adatta all'uso che ne vuole fare la proprietaria?

Rispondendo alla seconda domanda, direi proprio di sì. Subito dopo il varo l'abbiamo portata da Roma all'Isola di Pantelleria, potendone testare le reazioni in varie condizioni di mare. Naviga divinamente bene ed è molto stabile. All'ancora è immobile. Sicuramente due pregi fondamentali per una barca da passeggio come questa.

Anche con il mare in poppa?

In quelle condizioni rolla leggermente, ma in maniera del tutto accettabile. Direi che ha contribuito notevolmente il buon assetto dei pesi trovati.





Sopra, il lavello-scultura del bagno padronale. A fianco, due vedute del quadrato: verso poppa, in alto, e verso prua. Si nota la bella scala in ferro corten.



è ovviamente idraulico.

Proseguendo a curiosare sul ponte non possiamo non notare lo spettacolare, per gli amanti del genere, pozzo delle catene insieme al vecchio verricello salpa ancora, rimasti esattamente com'erano. La struttura principale della cabina non ha subito alcuna modifica. Soltanto il fumaiolo che la sovrasta è stato allungato, per sottolineare la sua origine di rimorchiatore a vapore e rendere più confortevole il ponte superiore, ormai destinato a prendisole. L'opera di refitting esterno si è quindi conclusa con il rivestimento del capo di banda in teak verniciato e il posizionamento dei tientibene sul sundeck.

Passiamo a visionare gli interni. Gli interventi nella cabina di pilotaggio si sono limitati alla riverniciatura e alla sostituzione della strumentazione, assolutamente inseribile, e all'installazione di una nuova ruota del timone. Non disponendo di quella originale si è optato per l'acciaio. Per quel che riguarda la cucina si è mantenuto il layout precedente, organizzandola con due diversi banconi contrapposti. Questo malgrado una prima proposta del team progettuale di realizzare un unico piano a L, per dare un maggior comfort operativo; scelta poi abbandonata per non modificare le aperture delle due porte sulla tuga. Paratie bianche, finite con smalto opaco, mobilio scuro a contrasto, pagliolo in rovere, la vasca del bancone di design: stando nel locale, ampiamente finestrato, si può apprezzare tutto il piacere



del contrasto fra lo spazio esterno, rimasto sostanzialmente invariato, e il nuovo design interno decisamente minimalista. In questo senso la zona destinata ai fornelli è forse quella più evocativa dell'intera barca.

La discesa sottocoperta è sottolineata da una scala in ferro bruno, lamina sottilissima piegata come un origami, che sostituisce i precedenti gradini. Appena sotto ci si trova nella dinette, che si giova dello spostamento del bagno ospiti all'estrema prua. Il quadrato si caratterizza per l'aggiunta del divano "mullah", posto sulla sinistra, con cuscini all'araba. Complessivamente si è ricavato uno spazio vivibile, illuminato da un caratteristico lucernaio da cui si intravede il vecchio verricello dell'ancora. All'estremità del quadrato, come detto, si trova il secondo bagno, disposto per chiglia, non troppo piccolo e funzionale. Verso poppa, al lato della scala, si apre la porta che dà accesso alla cabina armatoriale, dotata di letto matrimoniale a murata,

a sinistra, cui è contrapposto il bagno, sulla dritta. Merita una menzione la semiparata che separa il box doccia (realizzata da Brancalab). In realtà si tratta di una scultura in ferro che delinea anche la forma del lavello, veramente incisiva. Lo spazio è molto grande e la ripartizione estremamente funzionale.

Le tappezzerie (della LIST) sono in greige - nuance fra grigio e beige inventata da Armani - completate con cuscinerie blu notte: sono state scelte con molto gusto dall'armatrice e contribuiscono a un tocco di sobria eleganza. Essendo un'imbarcazione nata per il lavoro, ovviamente non presentava un'illuminazione naturale molto curata degli ambienti sottocoperta. Si è rimediato sfruttando al massimo le fonti presenti, amplificandone gli effetti con l'adozione dei colori chiari e con l'installazione dei prismi moltiplicatori di luce, ma altrettanta cura è stata prestata all'illuminazione artificiale curata dallo studio Stignani.