

Numero/Issue 4

Luglio-Agosto/July-August 2023

MARITIME INDUSTRY & ENVIRONMENT
ACADEMY & NEW SHIP OFFICERS EDUCATION
SHIPPING WORLD NEWS





ALESSIO
GNECCO
Socio AIPAM

Il perito navale e le vecchie signore

Non fraintendete, non è un articolo su come contrastare un'arzilla vecchietta che ci sta battendo a burraco, ma solo una condivisione di alcune considerazioni nate entrando nel mondo delle barche d'epoca. Ormai alcuni anni fa, spinto dalla follia dei 50 passati, mi sono infilato in un guaio enorme, diventando il "tutore" di uno sloop di 32 piedi costruito a Poole nel '51, fasciame in mogano su costole in quercia. Di là dalle difficoltà facilmente immaginabili, mi sono reso conto di aspetti che prima non mi erano evidenti e che coinvolgono anche la nostra attività professionale.

Il primo passo è l'assicurazione. Nessuna difficoltà per quella obbligatoria per responsabilità civile, ma i problemi iniziano se si vuole stipulare un'assicurazione corpi: spesso gli assicuratori locali sono restii a coprire un'imbarcazione di questo genere e, se lo fanno, in generale si proteggono chiedendo perizie per verificare le condizioni, applicano premi piuttosto alti e impongono franchigie di conseguenza. Con grande scoramento, chi scrive ha stipulato (*pre-Brexit*) un'assicurazione corpi in Inghilterra tramite un broker di Seaton, Essex. La sua frase di conforto è stata: «ho anche io una barca vecchia e so bene che i proprietari di questo genere di cose, di solito, hanno una cura maggiore degli altri, quindi il rischio non mi spaventa». Inoltre, tenuto conto del mio mestiere, è stata accettata una auto-relazione sulle condizioni della "bambina".

Inizia a questo punto il "ménage à trois" (barca, moglie ed io, in ordine di importanza), con un qualcosa che si pensava fosse solo un oggetto, ma invece dimostra immediatamente di avere un carattere proprio e pure bisbetico.

Quelle che su altre barche sarebbero manutenzioni straordinarie, diventano immediatamente routine. L'albero va verniciato possibilmente tutti gli anni e quindi messo a terra, oppure carteggiato e verniciato in posto. In questo secondo caso, o si fa la cosa personalmente, o ci si deve rivolgere a qualcuno che abbia la necessaria certificazione per lavori in quota. Non sono però molti i bravi verniciatori ad averla. E come la mettiamo con il vicino d'ormeggio che si vede arrivare sulla sua coperta la polvere mentre state carteggiando a dodici metri d'altezza?

Anche le normali operazioni di alaggio non sono semplici. Molti cantieri cercano di evitare di avere a che fare con imbarcazioni a chiglia lunga, come sono quasi tutte le barche d'epoca, figuriamoci se in legno e di 70 anni! Alcuni impongono una manleva per eventuali danni, altri rifiutano a priori.

Una volta a terra, si comprende che le mae-



Vele d'Epoca di Imperia, 2019

THE SURVEYOR AND THE OLD LADIES
A few years ago, the author of this article became the 'guardian' of a 32-foot sloop built in Poole in 1951, mahogany planking on oak ribs.

The first step was insurance. No difficulties with the compulsory third-party insurance, but the problems begin if you want to take out hull insurance. Insurers are often reluctant to cover such a boat and, if they do, they generally protect themselves by asking for surveys to check the condition, charge rather high premiums and impose deductibles or excesses accordingly. What would be extraordinary maintenance on other boats immediately becomes routine. The mast needs to be painted if possible every year and so taken down. One has to turn to someone who has the necessary certification for work at height. However, not many good painters have it. Normal hauling operations are also not easy. Many boatyards try to avoid dealing with long-keeled boats, as almost all vintage boats are, let alone wooden ones that are 70 years old! Some impose an indemnity for any damage, others refuse outright, and skilled workers are increasingly rare. It seems that working on the wood of a boat is not a particularly desirable activity. The old ones disappear and are rarely replaced. For example, in Italy, shipwrights capable of doing a demanding repair on a wooden mast can be counted on the fingers of one hand.

stranze qualificate sono sempre più rare. Nonostante sia un mestiere affascinante (per me meraviglioso), sembra che lavorare il legno di una barca sia attività non particolarmente ambita. I vecchi spariscono e raramente sono sostituiti. Ad esempio, per quanto a conoscenza di chi scrive, in tutta Italia i maestri d'ascia capaci di fare una riparazione impegnativa su un albero in legno si contano sulle dita di una mano.

I materiali sono di difficile reperimento e costosi. Il legno di qualità, del tipo adatto e propriamente stagionato, è trattato come un tesoro. Spesso si deve andare all'estero per trovare viteria in bronzo al silicio e ciò è semplicemente imbarazzante per chi vive in un paese circondato dal mare ed in una città dalle rivendicate antichissime tradizioni marinare. Su una barca d'epoca gli accessori di allestimento devono essere mantenuti coerenti con le caratteristiche di costruzione, quindi se si deve sostituire una bitta non si può mettere in acciaio inossidabile, che si trova in ogni provveditoria, ma la si deve cercare in "gun-metal". Dove? Francia, Germania, Inghilterra. In due giorni arriva via corriere, ma ovviamente si paga di conseguenza.

Le riparazioni dei danni sono sempre fonte di dubbio e preoccupazione. Se le costole sono rotte, aggiungo una "sister frame" (una sorta di doppiatura), sostituisco tutta la costola o faccio un inserto incollato con resina epossidica ed avvitato, soluzione che i produttori



Sopra - Il maestro d'ascia Michele Balistreri ripara a Le Grazie gli alberi di Sylvia, un ketch del 1925
Di lato - Don's Marine Salvage, Florida 60.000 mq di parti recuperate da imbarcazioni demolite
Sotto - Classic boat festival - St. Katharine's dock, Londra



di resina (quanto ci si fida?) affermano essere meglio della costola originale? Come reagisce una zona flessibile con calafataggio tradizionale a fianco di una che invece è stata irrigidita con le verzature (le "splines") e poi trattata con resina epossidica? Terranno le chiodature di uno scafo in acciaio se faccio un inserto saldato?

E' di tutta evidenza che quanto più sopra appena accennato si traduce in maggiori costi quando si deve ragionare in termini di riparazione dei danni, se riferiti ad analogo intervento su un'imbarcazione più moderna e, di fatto, ormai "standard".

Vi è poi un altro aspetto, quasi psicologico.

Chi scrive ha avuto grosse difficoltà a spiegare ad assicuratori anglosassoni che, in pratica, il mercato dell'accessorio usato è sostanzialmente inesistente in Italia. Ciò ha conseguenza di privare di valore residuo, almeno nel nostro Paese, qualsiasi cosa venga smontata da bordo ma sia ancora utilizzabile su un'altra imbarcazione.

Non è semplice spiegare ad un signore di Plymouth, che veleggia ancora sulla barca che era di suo nonno e che è abituato a periodici mercatini semi-professionali dove si trova moltissimo, che dopo la demolizione di centinaia di barche a seguito della mareggiata del 2018, non esiste un capannone dove siano state immagazzinate bite, finestrini in ottone ed acciaio inossidabile, parabordi, accessori ecc. ecc.

E' veramente un peccato vedere su YouTube filmati girati a Vancouver, dove in una meravigliosa caletta si nota che l'80% delle barche è in legno e quindi si comprende che intorno esiste un'intera industria, fatta di maestranze, fiere, fornitori. In uno di questi filmati veniva mostrata una delle tante esibizioni di barche d'epoca, dove un espositore vendeva solo motori fuoribordo Seagull degli anni '50. I visitatori potevano anche partecipare a gare di "velocità" su lancette spinte da questi singolarissimi motori. Forse dovremmo anche noi ricordare un po' delle nostre tradizioni e comprendere che recuperare e salvare può essere anche più bello e forse persino più etico che buttare e sostituire. #