

nautica

mensile internazionale di navigazione

Guida all'acquisto:

LA PROVA IN MARE



Poste Italiane S.p.A. - Spediz. in abb. postale - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n.46) art. 1, comma 1, Aut. GIPA/C/RV/02/2012



**Giro del mondo
in solitario: partiti!**

**Crociera in paradiso:
Le isole Seychelles**



Cantiere Navale dell'Argentario

RESTAURATORI SPECIALI

Parlare di questo storico cantiere può sembrare superfluo, visto che esiste da decenni e che è uno dei cantieri più famosi in Europa per il restauro di imbarcazioni da diporto. Ma non è inutile presentarlo, perché ha una caratteristica che lo rende re in un mondo di principi come sono i restauratori: la ricerca storica, che guida poi ogni intervento che viene fatto in cantiere su barche di ogni età, e che costa tanta fatica e presuppone una grande cultura, di casa in questo cantiere.

Dove si trova

Nel grande specchio acqueo di Porto Santo Stefano, gremito di barche da lavoro, diporto e traghetti, spicca il capannone del Cantiere Navale dell'Argentario, circondato da barche a terra e in acqua, alcune bellissime già restaurate,

Titolari del cantiere

È una squadra compatta, formata da Stefano Busonero, amministratore, Federico Nardi, figlio di ammiraglio, storico, trapiantato all'Argentario, Carlo Terramocia, capo cantiere, Piero Landini, carpentiere navale, e Umberto Berti, capo dell'officina. Insieme a loro, diversi artigiani, che formano una squadra di 18 persone, alcune delle quali lavorano qui da quarant'anni, mentre il più giovane è in cantiere da 12 anni. Appassionati tutti del loro lavoro, di cui sono fieri. Tra loro si distingue Federico Nardi, che ha fotografato nel suo ufficio, circondato da centinaia di bozzelli, passacavi, galloce originali in bronzo e tante altre ferramenta, che lui raccoglie e conserva devotamente, di cui conosce origini e di cui vi indica su quali barche erano montate. Una bella memoria, che non ha bisogno di un archivio ordinato, perché Nardi ha un'ottima memoria visiva: è lui che dà al Cantiere Navale dell'Argentario un'impronta particolare, che non è facile trovare nella cantieristica italiana, è lui che è alla continua ricerca di informazioni, di piani, di notizie, disegni, foto e accessori originali di tutte quelle barche, anche centenarie, che vengono portate in cantiere per il restauro. Per questo è spesso in viaggio in Francia, in Inghilterra o in America a indagare nelle biblioteche, nei cantieri o presso i discendenti di progettisti che, talora poco noti in Italia, all'estero e a lui sono familiari, sempre a caccia di dati e notizie.

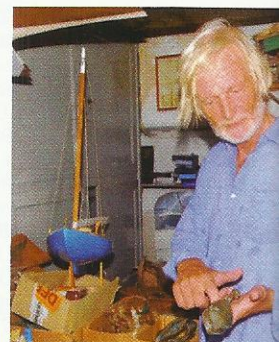


Le barche nei ricordi

Ogni barca, dal più piccolo "Dinghy" alla grande barca a vela hanno lasciato un segno indelebile nella memoria del cantiere: come dimenticare "Nerissa", che fu del conte Marone Cinzano, "Nyala", il famoso "Dorade", il 12 metri S.I. "Vim", "Stormy Weather", o il "Bona Fide", il cutter per le olimpiadi del 1900 di Parigi? In questo cantiere il restauro è un'attività da svolgere insieme all'armatore, nella quale è necessario preventivamente mettere insieme un pacchetto di disegni, di foto, di dati e di ricordi per una ricostruzione storicamente e tecnicamente corretta, dunque fedele all'originale.

Barche in lavorazione

In cantiere diverse barche storiche, di cui una del 1904, i cui lavori procedono con gran gioia dei proprietari, che vengono spesso in cantiere per seguire i lavori e ai quali viene sempre spiegato con attenzione



ogni particolare, che spesso i proprietari ignorano. Non dimentichiamo che il cantiere è aperto anche d'agosto, per gli interventi urgenti. E comunque è sempre aperto a chiunque s'interessa di belle barche, che qui troverà interlocutori attenti, appassionati e molto competenti. Non è solo un cantiere artigianale qualsiasi, ma un'isola di storia e cultura nautica raffinate. Artigiani dalle mani d'oro guidate dall'esperienza e dalla cultura.

Cantiere Navale dell'Argentario: Località Valle; 58019 Porto S. Stefano (GR); tel. 0564 812975; e-mail cnargen@tin.it

L'arch. Gino Ciriaci, consulente tecnico della nostra rivista, gran conoscitore della realtà nautica italiana, nel corso dei suoi viaggi sta individuando i cantieri di riparazione, gli artigiani e tanti personaggi del settore. Per voi lettori, per aiutarvi nella scelta di chi interverrà sulla vostra barca, magari per un'emergenza.

Origine del cantiere e attività

Nel dopoguerra il cantiere, con il nome di SI-PA, iniziò la costruzione di pescherecci, subito affiancata da quella della riparazione e del restauro di barche da diporto. In questi capannoni si vive l'amore per ciò che è antico e per la ricerca dei materiali di costruzione e di finitura originali, come il bronzo, molto più durevole dell'acciaio inossidabile, per non parlare delle varietà di legno, sempre ben stagionato e ben scelto, che garantisce lunghissima vita alle barche e che qui trova estimatori e conoscitori, per i quali la ricerca del legno giusto è un punto d'onore. Qui si studia, si smonta, si sostituiscono parti ormai rovinate, si restaura, si mantiene in perfetto ordine, con lo scopo di rendere le barche nuovamente atte alla navigazione, nel rispetto assoluto delle caratteristiche originali. Senza introdurre varianti o cosiddette miglione, come qualcuno fa pensando presuntuosamente di migliorare quel che fu progettato e costruito più di cento anni fa. Qui i restauri sono conservativi e funzionali, che potrebbero dare lezioni a molti musei.

rate, altre in corso di lavorazione. Arrivare da terra in cantiere è facile, perché sono le prime costruzioni che si vedono scendendo su Porto Santo Stefano, all'ingresso della cittadina. L'ambiente circostante, di colline verdi, è suggestivo e ben noto, dato che Porto Santo Stefano è una delle mete turistiche più belle d'Italia.

Il cantiere

Il cuore del cantiere è dato da un capannone, poi da un'altro con la falegnameria, l'officina meccanica, il magazzino e di un edificio storico con gli uffici, nel quale si trova anche quello di Federico Nardi, lo storico del cantiere. Ma ci sono anche 3 piazzali con uno scivolo, uno scalo a carrello con il quale vengono messi a terra barche di grandi dimensioni e 2 gru da 12 e da 25 tonnellate. Lo scivolo può mettere a terra barche fino a 400 tonnellate, che non è certo poco: non è difficile trovare grossi pescherecci o motoryacht in acciaio a terra coperti dal classico telone termoretraibile. Oltre a questo, un lungo capannone, sempre in tela, dove sono ricoverati gli alberi e dove lavorano falegnami e attrezzatori.