



## IL MUSEO GALLEGGIANTE 'AMERIGO VESPUCCI', LE BARCHE D'EPOCA NEL PORTO DI VIAREGGIO

**L'Associazione Vele Storiche Viareggio sta lavorando a un ambizioso progetto. L'obiettivo è quello di promuovere la realizzazione di un museo galleggiante composto da un certo numero di imbarcazioni d'epoca, concentrate e disposte ordinatamente in un'area del porto di Viareggio. Il Museo galleggiante verrebbe intitolato alla memoria del grande navigatore italiano Amerigo Vespucci.**

*Di Roberto Giacinti (Dottore Commercialista 'Vele Storiche Viareggio') – Ottobre 2012  
Fotografie di Paolo Maccione*



*Il logo delle Vele Storiche Viareggio*

### L'ASSOCIAZIONE 'VELE STORICHE VIAREGGIO'

Fino ad oggi solo la particolare attenzione dei proprietari ha salvato le imbarcazioni di particolare pregio e significato storico ed ha garantito la sopravvivenza dell'imbarcazione quale "**bene storico**", ma è mancata una normativa specifica a tutela di questi importanti elementi del nostro patrimonio culturale.<sup>1</sup>

**L'Associazione Vele Storiche di Viareggio nasce nel 2005**, a Viareggio, nella città che è custode della ricca tradizione marinara e cantieristica con l'obiettivo di valorizzare e promuovere lo spirito e la tradizione dello yachting d'epoca e del patrimonio storico e culturale rappresentato da queste imbarcazioni.

Verificando durante i Raduni sociali di Viareggio il particolare interesse mostrato dai cittadini nell'ammirare così tante imbarcazioni d'epoca, vicine, in porto e visibili anche negli interni, vuole ora **promuovere la costituzione di un Museo galleggiante.**

### PMG, IL 'PROGETTO MUSEO GALLEGGIANTE'

L'Associazione intende promuovere la **concentrazione in una darsena delle imbarcazioni d'epoca presenti nel porto e realizzare così un Museo Galleggiante**, ovvero un insieme di beni di interesse storico che possono, anche perché tutti insieme, costituire di per sé stessi una collezione di alto valore culturale in **esposizione continua ed ordinata.**

Una presenza disordinata, casuale nelle varie darsene del porto non può infatti costituire il polo di attrazione dato appunto dalla concentrazione delle imbarcazioni aventi i requisiti.

**Il Progetto Museo Galleggiante (PMG) rappresenta il contributo che l'Associazione Vele Storiche di Viareggio vuole offrire alla Città di Viareggio** ed a tutte le componenti del settore nautico del comprensorio viareggino che si trova al centro della rete portuale toscana.

Il Porto di Viareggio, nell'attuale situazione, ospita circa 1500 imbarcazioni e ne potrebbe offrire altri 2000 se fosse possibile attuare il nuovo piano regolatore portuale, ma questo problema sarà affrontato presto dalla nuova Autorità Portuale.<sup>2</sup>

Dunque Viareggio accoglie i protagonisti della filiera nautica dai quali dipendono molte imprese



*Chicco Zaccagni (a sn), presidente VSV, e Roberto Giacinti*



specializzate e numerosa microimprenditorialità. Tutte attività che possono trovare giovamento da questo progetto che rappresenta la sintesi delle esperienze raccolte durante la propria attività da tante persone che le hanno rappresentate ed in particolare dall'attività convegnistica che annualmente affianca quella sportiva durante il **Raduno sociale di Ottobre a Viareggio**.

### LA BANCHINA VESPUCCI

Dare alla banchina che ospita i velieri d'epoca il nome del navigatore non può che **rafforzare il luogo della memoria scelto per il Museo Galleggiante**.

Si deve a Vespucci ovvero al suo nome di battesimo, Amerigo, in latino Americus, il nome utilizzato per designare il Nuovo Mondo, con la variazione al femminile - America - in analogia con gli altri tre continenti.



*Il Dragone Aretusa del 1956,  
Bene Culturale*

Nel 2012, ricorrendo il V centenario della morte, si sono tenute importanti commemorazioni del grande **umanista, cosmografo, navigatore**, per merito del Comitato "Amerigo Vespucci a casa Sua" costituito per onorare la figura di Vespucci, considerato uno dei più grandi navigatori della storia.

**L'Architetto Luigi Formicola ha progettato la costruzione di un Museo dei Navigatori Toscani**, al fine di valorizzare e consolidare la memoria storica di quegli illustri scopritori e navigatori toscani, che già dalla seconda metà del Trecento, ed in particolar modo tra la fine del Quattrocento e i primi anni del Cinquecento, contribuiscono in maniera determinante alla conoscenza del Nuovo Mondo.

### UN MUSEO CHE SI PUÒ VISITARE

L'Associazione VSV si è caratterizzata nei Raduni annuali per avere organizzato la visita a bordo da parte dei cittadini.

La concentrazione delle imbarcazioni su un'unica banchina crea le condizioni per permettere la **visita alle barche d'epoca, in chiave didattica e turistica**, la prima ad esempio a favore dei ragazzi delle scuole, la seconda pensando ai turisti, offrendo loro un ulteriore motivo di richiamo al di là del belvedere che potrebbe coniugarsi con altre iniziative presenti sul territorio: ad esempio con il **Museo della**

**Marineria della città** dove si possono ritrovare le vecchie radici degli abitanti di quella realtà.

Al suo interno è possibile ammirare una sintesi della storia della marineria, strumenti marinari nella loro evoluzione, vecchie bussole e carte nautiche, vecchie reti ed attrezzature da pesca, pitture che ritraggono la Viareggio portuale del passato e ovviamente **la sezione dedicata all'Artiglio ed ai suoi storici palombari**.

Stare insieme determina, infatti, il clima giusto per poter vincolare gli armatori ivi ormeggiati, di esibire, in programmate occasioni anche al di fuori dei Raduni, i loro gioielli, come è accaduto nei raduni.

### ESEMPLIFICAZIONI

**Esistono altri esempi** in Italia ed all'estero, seppur non numerosi, ove si cerca di preservare il patrimonio economico e culturale legato alle barche d'epoca.

**In Finlandia. A Suomenlinna, Helsinki**, dove all'interno di un sito protetto dall'Unesco, raro esempio di architettura militare marittima europea, esiste un cantiere navale d'eccezione dove un tempo erano costruite le galee da guerra per la Flotta del Baltico del re di Svezia, ed oggi **trovano riparo e sono restaurate le navi storiche del patrimonio marittimo e culturale finlandese**. E' costituito anche il Registro navale storico finlandese.



*Il gozzo sorrentino a vela  
latina Pianosa del 1947,  
Bene Culturale*



L'Associazione, che amministra il cantiere dal 1988, è diventata un Centro di studio e lavoro per i giovani. Nel cantiere ci sono laboratori storici, di carpenteria in legno e metallo, che non hanno mai smesso di funzionare.

**In Francia. A Douarnenez, in Bretagna, esiste il Porto-Museo di Port-Rhû.** Questo luogo originale, è un museo vivente dedicato alle attività marittime. Presenta decine di imbarcazioni (pesca, commercio, diporto) che non vengono più costruite ai giorni nostri, testimonianze della cultura marinara. La visita è suddivisa tra un **museo a terra**, ricco di belle imbarcazioni primitive di paesi lontani e di barche a vela o a remi delle coste bretoni, ed un **museo galleggiante**. In estate, il molo di Port-Rhû viene **invaso da artigiani che perpetuano i mestieri tradizionali**.



*Il Museo della Marineria di Viareggio*

**A La Spezia. Il Porto de Le Grazie rappresenta uno splendido esempio di Museo galleggiante** che l'Amministrazione comunale ha voluto sostenere anche con iniziative di arredo urbano. Rappresenta un esempio che dimostra la possibilità di saldare insieme identità, storia ed economia del territorio. Consente di mettere in rete turismo, nautica e artigianato rafforzandosi e valorizzandosi a vicenda.<sup>3</sup>

**Al Porto Canale di Cesenatico.** Il porto canale progettato da Leonardo Da Vinci, è ancora oggi la vera spina dorsale, e l'anima della vita cittadina e del commercio della città. Oggi **il tratto più antico e particolare del Canale ospita il Museo galleggiante della Marineria**. Nella sezione galleggiante sono raccolti i prototipi delle barche dall'alto e medio Adriatico, con le colorate vele al terzo, che frequentarono il porto di Cesenatico dopo la scomparsa della vela latina e prima dell'avvento della motorizzazione.

#### **L'IMPORTANZA DELLA NAUTICA VIAREGGINA**

La crisi globale dell'economia incide molto profondamente nel settore della nautica.<sup>4</sup>

Anche il settore del **refitting delle barche d'epoca può servire a non perdere il protagonismo dei cantieri viareggini**.<sup>5</sup>

Il mantenimento e lo sviluppo competitivo di questo settore può contribuire al sostegno di tutto il sistema economico locale.

**Il settore della nautica rappresenta per la Toscana una delle più importanti scommesse sul proprio sviluppo futuro, in termini di imprenditorialità e di occupazione.**

Il settore è andato nel tempo acquisendo i caratteri di una vera e propria filiera contraddistinta da una variegata presenza di tipologie di imprese con distinti settori di business collocati in un'area geografica sempre più ampia di quella viareggina e versiliese.

Si può dire che tra produzione e servizi ormai tutte le province costiere, ed anche aree toscane interne, sono interessate alle attività della nautica.

La consistenza del settore, con riguardo alla Toscana, è eloquentemente sottolineata dalla presenza (dati 2008) di circa **3.000 imprese e 15.000 addetti diretti**, di cui rispettivamente circa 1.000 e 6.000 nella provincia di Lucca, che riflettono alcune tendenze consolidate dell'andamento del settore, dati forse ora profondamente ridotti per effetto della crisi.<sup>6</sup>



*La comacina Riccardo I del 1920, Bene Culturale*



## REFITTING, RIPARAZIONE E RIMESSAGGIO

**La cantieristica non è solo costruzione, ma anche attività di manutenzione del mezzo.**

L'andamento negativo che caratterizza l'industria nautica, già parzialmente visibile dal 2007, si estende anche a queste attività.

Può essere imputato all'andamento generale dell'economia ed in particolare alla sofferenza del settore della piccola nautica, anche per il minore utilizzo delle unità da diporto, che, come conseguenza, genera un minore fabbisogno di **servizi di riparazione e manutenzione**.

Tutte le attività rivolte alla conservazione, e quindi al mantenimento in attiva navigazione di imbarcazioni, rappresentano una spinta economica per il territorio, ma anche un modo per **conservare un pezzo della nostra cultura**.

## I MESTIERI D'ARTE

La presenza e la permanenza di imbarcazioni d'epoca a Viareggio consente di **non disperdere le conoscenze proprie dei mestieri legati alla manutenzione delle imbarcazioni d'epoca** che costituiscono un patrimonio di saperi e di valori.

Dovranno essere avviati corsi di formazione per cercare di **tramandare gli antichi mestieri artigiani** e le vecchie manualità dell'artigianato che rappresentano un elemento insito nella cultura dei mestieri per la nautica.

Tutte attività che non devono essere perse perché contribuiscono alla valorizzazione del territorio versiliese ed una risorsa preziosa per i giovani che possono avere difficoltà ad accedere al mercato del lavoro.



*L'8 Metri S.I. Italia del 1936,  
Bene Culturale*

## LA TUTELA DEL PATRIMONIO STORICO NAVALE

Esistono molti modi per contribuire alla tutela del patrimonio storico-nautico italiano.<sup>7</sup>

Per quanto riguarda l'istituzione di un Registro pubblico, ricordiamo la proposta fatta dalla Associazione A.R.I.E. nel 2003, quando, dopo aver sensibilizzato l'opinione pubblica e il Parlamento su questo tema e aver collaborato alla stesura di un articolato di legge, **ARIE riuscì a ottenere l'approvazione di un ddl sulla tutela delle imbarcazioni di valore storico e di tradizione**, che, successivamente, fu inserito nelle Leggi Quadro del Ministero per i Beni Culturali.

Siamo insomma ancora lontani dalla più concreta mentalità francese e da quella di tutto il Nord Europa che, più di noi, agevola e finanzia i restauri di barche storiche e di tradizione avendo, anche a livello statale, un altro e più alto, senso della marineria nazionale.

Successivamente è stata la nostra Associazione VSV a rappresentare questo importante interesse per il settore con il **Convegno tenuto nel 2008**, a latere dell'annuale Raduno, nel quale fu presentato un **originale testo che superava il concetto di "vincolo", troppo oneroso per il proprietario, e, mutuando la forte ed avviata esperienza del**

**settore delle auto d'epoca ne coglieva l'essenza per portarla nel mondo delle imbarcazioni d'epoca**.<sup>8</sup>

Oggi, l'architetto **Guido Rosato** della Soprintendenza per i Beni Culturali di Genova promuove l'istituzione di uno specifico Registro per censire, catalogare e tutelare le imbarcazioni storiche meritevoli di essere annoverate tra i Beni Culturali attività.

**Si dice siano seicento le barche d'epoca circolanti nel Mediterraneo.**

Nel settore dei beni d'epoca occorre ricordare e prendere esempio da quello delle auto d'epoca: ricordiamo che l'ASI, fondata nel 1966, ha 180.000 soci ed è associata alla FIVA (Federation International Des Vehicules Anciens), alla quale aderiscono ben 63 Stati.<sup>9</sup>



## IL RUOLO DEI CANTIERI

La cultura necessaria ad effettuare un **restauro a regola d'arte** costituisce un indispensabile patrimonio culturale dei cantieri i quali sono appoggiati da specialisti di architettura navale e dalla passione stessa dell'armatore.



*La lancia Assunta del 1925,  
Bene Culturale*

Per un'imbarcazione di importante valore storico devono rimanere immutate la struttura e i dettagli di costruzione così come stabiliti dai progetti costruttivi e dai registri di classe, se trattasi di scafi iscritti, ma soprattutto dalla voglia di **rispettare l'essenza della imbarcazione** spesso recuperata a livello di rottame.

**I cantieri devono favorire il mantenimento della natura originaria del bene seguendo un restauro di tipo conservativo e filologico, infatti lo stesso Codice, all'art. 14, prevede la prescrizione di divieti di alterazione del bene.**<sup>10</sup>

Non mancano in Italia e all'estero significativi raggruppamenti associativi che hanno per scopo la tutela e la conservazione delle imbarcazioni d'epoca e di quelle storiche, i quali hanno la cura di conservare le caratteristiche costruttive delle imbarcazioni.

Sarebbe utile, per lo Stato, che queste **associazioni fossero riconosciute proprio come soggetti delegati a raccogliere notizia di questo specifico patrimonio**, garantendone quindi una raccolta analitica e con obbligo di tenuta e comunicazione annuale degli albi, ai Ministeri competenti.

L'elevata cultura del professionista ed in special modo il rilevante ruolo che lo stesso è chiamato a svolgere nel restauro, le cui finalità devono portare al riconoscimento dell'imbarcazione come bene storico.<sup>11</sup>

## CONCLUSIONI

In attesa che il Parlamento legiferi sul Registro Nazionale delle Imbarcazioni Storiche è possibile contribuire, con **poca spesa**, tenendo conto delle sempre minori risorse a disposizione degli enti pubblici e privati, **alla realizzazione del Museo Galleggiante**.

La tutela, conservazione e valorizzazione di questi beni è fondamentale per preservare nel tempo queste testimonianze di cultura, di tradizioni, di stili di vita passate per cui riteniamo che il progetto, ora sintetizzato, possa essere approfondito da un apposito Comitato per l'esame degli aspetti esecutivi.

Possa e debba, anzi, essere promosso da tutte le Autorità poiché consente di realizzare l'essenza voluta dal legislatore del **Testo Unico dei Beni Culturali ovvero di divulgare e preservare la conoscenza dei beni di interesse storico**.

Se questa idea del Museo galleggiante fosse attuata nel porto di Viareggio il museo galleggiante diverrebbe un luogo di confronto e di scambio di esperienze per la conduzione, la cura di queste imbarcazioni, ma anche esempio ed apertura verso altre esperienze toscane interessate alle imbarcazioni d'epoca.

Il ciclo di vita della produzione e gestione di un'imbarcazione da diporto dà impulso ad un sistema di relazioni anche di carattere intersettoriale con imprese di settori che non sono tradizionalmente considerate nell'ambito del comparto della nautica da diporto.

**Vogliamo realizzare un museo "vivo", un progetto semplice, ma innovativo poiché collegato con tutto il sistema produttivo e quindi stimolatore di positivi riflessi sul territorio.**



*Il Museo della Marineria di Viareggio*



## Note:

<sup>1</sup> Giacinti R. – Marino G., Tutela e valorizzazione di imbarcazioni storiche, in Terzo Settore, Il Sole 24 Ore, n. 12 2006.

<sup>2</sup> Giacinti R., Il bene culturale barca visto dalle associazioni, in Nautica, Aprile 2008.

<sup>3</sup> Giacinti R., La barca storica come bene culturale, in Nautica, Maggio 2008.

<sup>4</sup> L. R. TO 28 maggio 2012, n. 23.

<sup>5</sup> Ricci Corrado, Contributo di idee per il Laboratorio della partecipazione urbanistica de Le Grazie.

<sup>6</sup> Angelini Pietro, Il distretto nautico di Viareggio, Focus Distretti, NAVIGO; 2009.

<sup>7</sup> Yare 26-29 aprile 2012 L'innovazione nel sistema nautico toscano. Focus group fra imprese del comparto: come nasce l'innovazione, come si sviluppa, come si supporta; Risultati e considerazioni conclusive del progetto SOMAIN, sottosistemi e materiali innovativi per la gestione integrata del ciclo di vita delle unità da diporto.

<sup>8</sup> Poerio Vincenzo, Portualità e accoglienza quale futuro nel sistema della nautica, Navigo 2012.

<sup>9</sup> Il Codice dei beni culturali, D. Lgs. 42 del 22 gennaio 2004, in G.U. del 24 febbraio 2004, all'art. 10 individua ciò che è bene culturale: *"Sono beni culturali le cose immobili e mobili appartenenti allo Stato, alle Regioni, agli altri enti pubblici territoriali, nonché ad ogni altro ente od istituto pubblico e a persone giuridiche private, senza fine di lucro, che presentano interesse artistico, storico, archeologico o etnoantropologico..... Sono inoltre beni culturali, quando sia intervenuta la dichiarazione di cui all'art. 13:*

*a) le cose immobili e mobili che presentano interesse artistico, storico, archeologico o etnoantropologico particolarmente importante, appartenenti a soggetti diversi da quelli indicati al c. 1;.....*

*d) le cose immobili e mobili a chiunque appartenenti, che rivestono un interesse particolarmente importante a causa del loro riferimento con la storia politica, militare, della letteratura, dell'arte e della cultura in genere, ovvero quali testimonianze dell'identità e della storia delle istituzioni pubbliche, collettive o religiose".*

In generale, quindi, i beni culturali sono testimonianze materiali aventi valore di civiltà, che sono meritevoli di tutela pubblica. All'art. 11, il Codice identifica, poi, i beni oggetto di specifiche disposizioni di tutela tra cui le imbarcazioni. Il Codice dei Beni culturali all'art. 10, c. 4 lettera i), stabilisce che **rientrano nei beni culturali anche "le navi e i galleggianti aventi interesse artistico storico o etnoantropologico"**. All'art. 11 c. 1 lett. g) individua tra i **beni oggetto di specifiche disposizioni di tutela "i mezzi di trasporto aventi più di settantacinque anni"**, di cui agli art. 65 e 67, c. 2. Alcune imbarcazioni di rilievo sono entrate a far parte di beni sottoposti a vincolo e per il loro restauro e conservazione sono ammesse a usufruire dei fondi stanziati dal Ministero per i beni e le attività culturali. **Attualmente la flotta delle unità che sono state fino ad ora "vincolate" comprende dodici nominativi tra i quali l'8 metri Stazza internazionale "Italia", la gru galleggiante "Maestrale", il leudo "Dominica Nina", il leudo "Ferdinando Bregante", il trabaccolo "L'Isola d'Oro", la lancia "Saviolina", la lancia "Assunta", il gozzo "Pianosa", la comacina "Riccardo I", l'imbarcazione da diporto "Oklahoma", la nave traghetto "Cariddi" e il Dragone "Aretusa" del 1956.**

<sup>10</sup> Giacinti Roberto, Proposta di legge sull'istituzione del Registro delle Imbarcazioni di Interesse Storico, Viareggio 2009.

<sup>11</sup> Il 12 dicembre 2011 un gruppo di personaggi coinvolti nel mondo delle imbarcazioni storiche si è ritrovato a Milano, ospiti presso la sede della Riva Historical Society, per dibattere di barche storiche e certificazioni.

<sup>12</sup> Faggioni S., Storia, tecnologia e committenza: restauro di una barca storica, in Rivista di Disegno Digitale e Desing, n. 3, 2002. Di particolare importanza risulta la figura del *consulente navale*, che deve attestare la presenza nell'unità navale soggetta a verifica da parte del Ministero, dei requisiti di carattere artistico, storico o etnoantropologico, necessari per poter ottenere il riconoscimento.

<sup>13</sup> Zaccagni E, *Vintage Yachts: il lavoro del project management in Yachting Quarterly*, n. 10/2006.