

Mestiere antico, difficile, che non ammette sbagli

Il fascino del maestro d'ascia



Un mestiere antico, duro, difficile, che non ammette sbagli. Ma indubbiamente creativo e ricco di soddisfazioni. Essere un maestro d'ascia non è da tutti. Ci vogliono estro, ingegno e creatività. Ma soprattutto dedizione, costanza e tanta esperienza.

E' la storia di un uomo, Paolo Incorvaia. Titolare, insieme a figlio Fabio degli omonimi cantieri navali di Vado Ligure. E' uno degli ultimi figli della tradizione nella costruzione e riparazione di barche in legno. Originario della Sicilia, si trasferisce in Liguria molto giovane. Nella calda isola siciliana e più precisamente a Licata ottiene i primi cenni di quell'arte che diventerà la sua vita: progettare e costruire imbarcazioni. Comincia già all'età di otto anni ad affacciarsi al mondo del lavoro. La necessità di imparare un mestiere è tanta in un paese sul mare che offre poche possibilità ai suoi abitanti. E l'opportunità gli viene data da un suo parente, Vincenzo Incorvaia, già maestro d'ascia e realizzatore di pescherecci e velieri. Paolo si appassiona presto all'arte navale e, una volta arrivato ai Cantieri Navali Baglietto a Varazze, il suo bagaglio di esperienza è già consistente. L'abilità acquisita nell'azienda varazzina gli permette di sostenere e conseguire la qualifica di Maestro d'ascia. «Gli esami sono duri e la rigidità di chi esamina è notevole – sottolinea Paolo Incorvaia – perché non si tratta di diventare un semplice artigiano. Le competenze riguardano anche campi ingegneristici e di progettazione».

Da lì in avanti la voglia di emergere e di lavorare per conto proprio lo porta ad aprire il cantiere dove ancora oggi lavora insieme al figlio. Tante barche sono passate dalle sue mani in più di 40 anni di attività. Restauri, manutenzioni, modifiche a scafi, ricostruzioni e ripristino di alcuni componenti, e costruzione ex novo le attività svolte dall'apertura fino ad oggi. Alcuni lavori sono stati vere e proprie sfide come ricorda Paolo: «Abbiamo messo mano a barche che erano in condizioni pessime, dove le parti che potevano essere salvate erano veramente poche. In certe circostanze il costo di riparazione supera addirittura quello di realizzazione ex novo. Ricordo un cliente che per motivi affettivi volle risistemare un gozzo completamente mar-

cio. Fu un lavoro lungo e difficile ma alla fine la soddisfazione di vedere la barca solcare il mare fu tanta».

Il motivo della nascita e del lavoro di un Maestro d'ascia è la sapienza nel costruire e progettare. La progettazione, soprattutto è una nota importante e creativa. Perché se è vero che è il cliente a commissionare l'imbarcazione e le caratteristiche generali, è poi il Maestro a tradurre l'idea nell'opera finita. Oltre a calcoli e misurazioni tecniche per la creazione dello scheletro, c'è uno studio anche per la scelta del legno da utilizzare nei diversi componenti. Pino norvegese, pino marittimo e larice per l'esterno. Tek e mogano per l'interno. «Andiamo direttamente nelle segherie con le misure delle assi e dei pezzi di cui abbiamo bisogno – prosegue Incorvaia – per la realizzazione della barca. Il lavoro vero e proprio avviene nei cantieri dove, con una squadra di almeno 5 operai, comincia la costruzione dello scheletro. Questa si può considerare la prima fase». Quelle successive sono tutte incentrate al rivestimento e al completamento della parte esterna. La cura e l'attenzione sono necessarie per la stabilità e per l'impermeabilità dell'imbarcazione. Infatti, oltre al modellamento delle assi da adattare allo scheletro, la calafatura e la verniciatura risultano essere operazioni importanti, in vista anche di interventi di manutenzione futura. Si procede poi con gli allestimenti interni e tutte le lavorazioni che riguardano i dettagli. La barca, dopo gli ultimi aggiustamenti, è pronta per essere varata. Tutto questo è un lavoro che è costato almeno 4 mesi.



Un'imbarcazione in legno ha un suo fascino, una sua bellezza e una storia alle spalle. Nasce, a differenza di quelle in vetroresina che hanno uno stampo già predefinito, dalla mente di un uomo che ne studia le caratteristiche in base all'uso che se andrà a fare. Gozzi a motore o a vela, piccoli velieri o barche da diporto. Tutte quante hanno la necessità di presentarsi davanti al mare solide e stabili, ma ognuna è stata pensata in maniera differente. Chiglie, legno e componenti diversi in base all'utilizzo. Ciò che accomuna però tutte queste imbarcazioni è la necessità, se si vuole che durino nel tempo, di una manutenzione costante negli anni. Una barca in legno è vero che è più costosa ma può durare fino a 80 anni. La vetroresina, anche se ben tenuta, non arriva mai a quell'età.

Le innovazioni nei materiali e nella costruzione hanno permesso, in oggi, a più persone di affacciarsi a mondo della nautica. Le rivoluzioni tecnologiche sono figlie del popolo, verrebbe da pensare. Eppure ha pagare poi lo scotto innovativo sembrerebbero le stesse tradizioni popolari. Stanno scomparendo sia gli amanti del legno che coloro che lo sanno trattare e lavorare. Sta sparendo un modo affascinante di vivere il mare.

Poi arriva il giorno del varo e la una "sua" barca prende il largo.

"Occhi puntati all'orizzonte. E' la sua prima volta. E' una delle tante figlie che il mare gli porterà via. Una gestazione durata 6 mesi. Ma le notti a pensarla e a darle un volto sono state molte di più. Eccola. E' uno scalpello che leviga il mare. Trucioli spumosi e bianchi che si perdono ai lati. E suo padre è là, tra gli scogli ad osservarla in silenzio. Perché a parlare è solo la soddisfazione che si prova a vedere una propria creatura vivere."





