

Come guarire il "tumore" della vetroresina

di Andrea Ghiazza

*Dal restauro del gozzo alla
barca campione del mondo*



34

Un nome e un luogo. Cantieri Incorvaia, Vado Ligure. Esperienza e innovazione. Ieri, oggi e uno sguardo al domani. Storia e tecnologia si mescolano in un continuo susseguirsi di mani sapienti che con l'uso di macchinari vecchi e nuovi mettono a disposizione la propria abilità nel restauro di barche. Restauro di barche in legno, commissionato dagli ultimi romantici in un mondo che fa della corsa e della velocità la sua caratteristica, e di barche in vetroresina più moderne e agili. Prezzi differenti, tempi diversi di consegna sia nel restauro sia nella costruzione ex-novo, ma soprattutto una qualità che non ha paragoni in termini di tempo. Una barca in legno dura anche 80 anni, mentre una in vetroresina

-sottolinea Paolo Incorvaia proprietario degli storici cantieri di Vado Ligure- ha bisogno di continui interventi». Non solo «interventi tecnici», precisa Incorvaia, ma una vera e propria «arte della lavorazione artigianale». Con un obiettivo preciso: la raffinatezza dei prodotti riparati e restaurati e la qualità del prodotto finito. Restauri e progettazioni che vanno dai singoli gozzi a imbarcazioni sportive che hanno portato alto il nome di Vado Ligure nel mondo: tra i tanti si ricordano ancora Querida, Seaqua X332, World Cuo 2001 che hanno solcato le acque internazionali portando a casa vittorie di prestigio europeo e mondiale. Gli interventi di restauro sono molteplici e richiedono una serie di passag-

gi che devono essere seguiti con la massima cura e attenzione. «La fase del restauro – spiega il proprietario del cantiere navale – è molto delicata. Le lavorazioni in vetroresina e carbonio con l'aiuto di appositi macchinari sono all'ordine del giorno. Molti sono i servizi che ci vengono richiesti: dalla prevenzione dell'osmosi, alla riparazione dello scafo danneggiato, della carena e della deriva, alle più svariate coloriture». Ma non solo. La richiesta di riparazioni riguardano l'esterno delle barche ma anche gli interni. Per fare ciò il cantiere di Vado Ligure si è attrezzato negli anni per assicurare la fornitura oltre a eventuali modifiche di tutta la dotazione di bordo. Ma se la trasformazione degli interni, a detta del Maestro d'Ascìa Incorvaia è un «fenomeno di nicchia» gran parte del lavoro quotidiano, come detto, consiste nella carenatura, nell'osmosi e nella modifica dei siluri. Questi i servizi più richiesti. E le difficoltà non mancano. A partire proprio dall'osmosi. «L'osmosi – puntualizza Incorvaia – è il "tumore" della vetroresina. Nelle carene delle barche dopo diversi mesi si creano per l'umidità, numerose bolle che devono essere rimosse». Bisogna, però, valutare la grandezza delle singole bolle per comprendere l'identità del danno. «Le dimensioni – continua il proprietario dei cantieri navali – possono essere grandi sia come un oliva ma anche quanto un mandarino. Il primo passo è la sabbiatura: acqua e sabbia sono sparate con una forte pressione sulla carena e distruggono solo la parte "morta". Dopo qualche mese di riposo in cui la barca deve asciugare, bisogna agire in profondità, prima mediante lo stucco che ricopre le cavità provocate dall'umidità, poi con le resine, applicate a rullo. Poi una volta che anche lo stucco e le resine sono asciutte, con un tampone è consigliabile pareggiare l'intervento di riparazione. Ed ecco che se non avremo avuto colature, che possono essere comunque rimosse con la carteggiatura, la carena della nostra barca sarà nuovamente integra». Ma se la carenatura e i trattamenti antiosmosi sono interventi d'opera ordinari che vanno eseguiti negli anni su tutte le tipo-

logie di imbarcazioni, esistono lavori specifici che riguardano le barche sportive, in particolare quelle da regata. Tra questi spicca il trattamento "carene racing" come spiega Fabio Incorvaia, figlio di Paolo: «Questa manutenzione con queste precise tempistiche è generalmente richiesta da chi intende partecipare a gare nautiche. Occorre lavare, sgrassare e pulire lo scafo. Più nel dettaglio ogni sei mesi bisogna togliere l'antivegetativa vecchia, utilizzando uno sverniciatore o carteggiando la carena, e applicare la nuova a spruzzo. Tutto questo perché – precisa ancora Fabio Incorvaia – la carena deve essere liscia e priva di scorie che l'acqua del mare attacca giorno dopo giorno sullo scafo. Solo seguendo questi passi sarà assicurato il corretto mantenimento della barca e delle sue prestazioni». Ma molti si rivolgono ai Cantieri Incorvaia a Vado Ligure per migliorare la stabilità dell'imbarcazione e un altro servizio molto gettonato consiste nella modifica dei bulbi-siluri da regata. «Quello che ci chiedono i nostri clienti -assicura Paolo Incorvaia- è avere una barca veloce ma che al tempo stesso non sbandi. A questo punto noi interveniamo direttamente sostituendo la pinna esistente con un siluro, quasi sempre in piombo dal peso di diverse centinaia di kg, in base alla lunghezza dell'imbarcazione. Così facendo rinforziamo le vele e nello stesso tempo bilanciamo la stabilità». Cantieri Incorvaia, un nome che si è consolidato nel tempo grazie all'esperienza maturata nei processi di restauro.