

Imbarcazioni storiche e restauro

Un binomio in divenire fra normative, buone pratiche e sensibilità personali

Maria Carola Morozzo della Rocca

Il termine 'restauro' inquadra tutte quelle azioni volte alla tutela e alla conservazione di un bene di comprovato valore storico e culturale. Tale pratica fonda le proprie radici in architettura ed è il frutto di un lungo dibattito che -a partire dagli inizi del 1800- ha prodotto teorie e principi da cui ancora oggi risulta difficile prescindere.

Figure del calibro di Ruskin, Viollet le Duc, Boito, Giovannoni, Bonelli... hanno introdotto nell'arco di circa due secoli filosofie di pensiero ben precise a cui sono state associate definizioni puntuali e specifiche. I principi sottesi al restauro conservativo, come a quello stilistico, filologico o scientifico -riferiti a interventi sugli edifici storici piuttosto che su altri beni- non possono essere banalmente trasposti o tradotti in altri contesti senza rischiare di tradirne il significato originario.

In ambito nautico possiamo, oggi, decidere di relazionarci o meno con gli enunciati dettati dai Maestri del restauro architettonico, ma non possiamo esimerci dal conoscerli, non fosse altro per contestualizzare correttamente approcci al progetto e terminologie che altrimenti rischierebbero di essere male interpretate per non dire completamente travisate.

Il recupero delle imbarcazioni in quanto beni storici è una disciplina giovane e, soprattutto in Italia, ancora troppo poco dibattuta; è frutto di un ordito che mescola e intreccia buone pratiche di cantiere, antichi saperi artigiani appannaggio di rari maestri d'ascia ancora in attività e, infine, relativamente

pochi progettisti le cui abilità nel recupero delle imbarcazioni sono il frutto di una sensibilità e di un'attitudine al progetto squisitamente personali. I risultati di questo connubio -in una fase temporale che possiamo considerare ancora di passaggio e solo prossima all'affermazione di una vera e propria disciplina- sono interventi che per quanto impeccabili vengono tuttavia etichettati impropriamente. Accade sovente di sentir parlare, anche nella nautica, di restauro conservativo o filologico di un'imbarcazione piuttosto che di un'altra, ma tali definizioni rapportate all'intervento eseguito nulla hanno a che vedere con le teorie dei Maestri del restauro architettonico o con l'immaginario collettivo che il dibattito architettonico ha radicato nelle nostre coscienze di più o meno esperti.

Appare evidente quindi come il settore del diporto richieda un triplice livello di riflessione critica: il primo sulla reale necessità, o meno, di giungere a definire in maniera univoca gli interventi di restauro attualmente in atto sulle imbarcazioni, il secondo in merito allo stato dell'arte della legislazione italiana nei confronti della tutela e valorizzazione del bene nautico e le ricadute che ciò può determinare sul *modus operandi* della filiera a partire dal professionista fino alle maestranze di cantiere, il terzo, infine, su quali siano gli strumenti indispensabili al comparto per rafforzare le buone pratiche già esistenti e giungere a una diffusa e condivisa metodologia per un recupero consapevole del bene nautico storico.

Volendo temporaneamente scavalcare il primo aspetto che comporta un dibattito disciplinare di ampio respiro fra gli esperti della materia piuttosto che poche parole stampate in un breve saggio, si può, invece in questa sede, ragionare sul secondo, ovvero la normativa in essere a livello nazionale, mentre il terzo viene demandato alla proposta che l'autore del volume illustrerà nei capitoli a seguire.

Oggi l'ente che regola e gestisce il patrimonio culturale italiano è il Ministero dei Beni e le Attività Culturali (MIBAC) per mezzo del D.Lgs n.42 del 22 gennaio 2004, *Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio* (e sue modifiche e integrazioni). Il *Codice* pur essendo nato per altre categorie di beni eredita

parzialmente una serie di leggi precedenti (che con la sua promulgazione vengono purtroppo abrogate) e introduce anche il patrimonio nautico fra i beni da tutelare. L'articolo 10, infatti, recita «[sono inoltre beni culturali] le navi e i galleggianti aventi interesse artistico, storico od etnoantropologico» senza tuttavia definire alcun parametro specifico per l'identificazione degli stessi se non l'età minima¹.

Di fatto tale legge è stata totalmente disattesa dal mondo nautico soprattutto nei confronti del patrimonio navigante privato poiché nei rari casi in cui è stato posto in essere sul manufatto imbarcazione lo strumento della 'dichiarazione di interesse' previsto nel *Codice*, esso ha prodotto il risultato opposto rispetto a quello auspicato favorendo l'oblio e l'abbandono del mezzo piuttosto che la sua salvaguardia (Rosato, 2011).

Il 'vincolo'² su beni come le imbarcazioni si è rivelato burocraticamente complesso, occasionalmente controproducente, ma soprattutto difficile da rispettare.

Quindi se il D.Lgs n.42 del 22 gennaio 2004 da un lato costituisce il primo vero passo verso il riconoscimento collettivo delle imbarcazioni come Beni Culturali, dall'altro andrebbe rivisto e adeguato alle peculiarità della nautica superando i limiti imposti dal legislatore e attuando nuove strategie di salvaguardia e valorizzazione³. Tuttavia a fronte di una carenza o difficoltà normativa va anche annoverata una certa impreparazione del settore a recepirlo. Il comparto nautico, infatti, a differenza di quello civile non si è dimostrato pronto a rispettare le prescrizioni del *Codice* in materia di professionisti abilitati al progetto di recupero e di cantieri ufficialmente riconducibili ai parametri imposti dal Ministero.

Lo stato italiano, per raggiungere un reale obiettivo di salvaguardia e tutela del proprio patrimonio navigante, dovrebbe forse recuperare alcune leggi antecedenti al *Codice* utili a colmare o migliorare le problematiche riscontrate nella normativa vigente e attivare un confronto attivo da un lato fra più Ministeri⁴ e dall'altro con quelle esperienze parallele legate alle associazioni che, nell'ultimo ventennio, hanno prodotto proposte tutt'altro che irragionevoli.

1 Articolo 12, DLgs n°42 del 22 gennaio 2004 *Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio* (ai sensi dell'articolo 10 della legge 6 luglio 2002, n°137) e DLgs n°156 del 24 marzo 2006 *Disposizioni correttive ed integrative al Decreto Legislativo n°42 del 22 gennaio 2004 in relazione ai beni culturali*.

2 Termine generico o comune di 'dichiarazione di interesse'.

3 Il *Codice dei Beni Culturali* nel caso dei beni di interesse storico, per esempio, limita pesantemente la possibilità di spostare tali beni impedendo di fatto nel caso specifico delle unità da diporto il loro naturale compito ovvero la navigazione sia essa in acque territoriali o meno (DLgs n°42 del 22 gennaio 2004, Titolo I, Capo I, Articolo 21 *Interventi soggetti ad autorizzazione*, comma 1, lettera b. Lettera modificata dal DLgs n°62 del 26 marzo 2008 *Ulteriori disposizioni integrative e correttive del Decreto legislativo n°42 del 22 gennaio 2004 in relazione ai beni culturali*). Inoltre, poco si relaziona con aspetti tipici del bene nautico fra cui la rapida deperibilità del manufatto se messa a confronto con robuste architetture di pietra nonché le esigenze tecniche e di sicurezza indispensabili alla navigazione.

4 L'esperienza estera dimostra come il coinvolgimento del Ministero dei Trasporti piuttosto che del solo Ministero

dei Beni e delle Attività Culturali abbia portato a risultati tangibili come nel caso francese.

D.Lgs. n.229 del 3 5
novembre 2017.

Dal punto di vista legislativo l'ultimo traguardo verso un riconoscimento del mondo della nautica storica è stato fatto nel novembre 2017⁵ con la modifica del D.Lgs n.117 del 18 luglio 2005 *Codice della Nautica da Diporto* dove, all'articolo 3 comma e della nuova versione di legge, è stata introdotta la definizione di 'nave da diporto minore storica' con cui «si intende ogni unità con scafo di lunghezza superiore a ventiquattro metri, misurata secondo la norma armonizzata UNI/ EN/ ISO/8666, e di stazza fino a 120 GT [gross tonnage], ovvero 100 TSL [tonnellate di stazza lorda], costruita in data anteriore al 1° gennaio 1967». Per quanto tale definizione si riferisca in particolare al settore navale, escludendo di fatto tramite il dato dimensionale dei 24 metri una buona parte della filiera della nautica da diporto e delle imbarcazioni in generale, l'operazione è stata apprezzata dagli esperti di settore che intravedono nel decreto un'apertura fino a poco tempo fa sconosciuta.

Facendo invece un passo indietro, un riferimento importante è costituito dalla Legge n.172 del 8 luglio 2003, abrogata dal *Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio*, ma sicuramente più approfondita e calata nello scenario di riferimento del bene da tutelare. Quindi, nonostante sia ormai inattiva, varrebbe la pena riconquistare alcuni suoi assiomi per raggiungere in futuro risultati ancora più soddisfacenti.

La Legge n.172 del 8 luglio 2003, *Disposizioni per il riordino e il rilancio della nautica da diporto e del turismo nautico* -in affinità con quanto già esplicitato in precedenza dal D.Lgs n.137 del 18 giugno 2001, *Norme per le imbarcazioni d'epoca e di interesse storico e collezionistico*- definisce all'articolo 7 comma 1 'unità navali storiche' quelle imbarcazioni con almeno 25 anni di età dal momento della costruzione e almeno una delle seguenti caratteristiche:

- rappresentare un caso particolare per la peculiarità progettuale, tecnica, architettonica o ingegneristica della costruzione o per la scelta dei materiali impiegati;
- avere raggiunto traguardi sportivi o tecnici che li abbiano resi conosciuti ovvero siano stati protagonisti di eventi particolari;

- rivestire un interesse storico o etnologico o derivante dalle personalità che li hanno posseduti;
- avere contribuito attivamente allo sviluppo sociale ed economico del Paese;
- essere fedeli riproduzioni di imbarcazioni storiche, purché utilizzati come strumenti sussidiari, illustrativi e didattici.

6 Cfr. European Maritime Heritage, ulteriori informazioni possono essere reperite sul sito [<https://european-maritime-heritage.org/>] ultima consultazione 15.02.2020.

Inoltre, dal punto di vista della conservazione e recupero, la legge, sempre all'articolo 7 comma 3, recita: «Il Ministro per i Beni e le Attività Culturali, con proprio decreto, nomina una commissione incaricata di esprimersi obbligatoriamente su [...] i provvedimenti di individuazione, di tutela, di valorizzazione, di conservazione, di restauro e altri interventi sui beni di cui al comma 1».

Appare chiaro come i 25 anni di anzianità siano realistici rispetto 'all'aspettativa di vita' di un bene che possiamo considerare effimero, ma forse azzardato rispetto allo scenario definito tanto nel *Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio* che in quello *della Nautica da Diporto*, mentre il tentativo di definire e congelare le caratteristiche di un'imbarcazione storica risultino tutt'ora di attualità e interesse.

Nello stesso anno l'European Maritime Heritage (EMH)⁶, organo parastatale e attivo sul territorio europeo, ispirandosi alla *Carta di Venezia* del 1962, promulga la *Carta di Barcellona*, *Carta europea per la conservazione e il restauro delle imbarcazioni tradizionali in attività*.

La *Carta di Barcellona* si compone di dodici articoli suddivisi fra Definizioni, Scopo e Restauro e persegue il fine di fornire principi di approccio alla salvaguardia e al recupero delle imbarcazioni del patrimonio. L'impalcato della *Carta di Barcellona* si basa su un'inedita definizione di patrimonio marittimo galleggiante fornita all'articolo 1 che «comprende sia la singola nave tradizionale nella quale si può ritrovare testimonianza di una particolare civiltà, sia un'evoluzione significativa della tecnica di navigazione tradizionale, dell'arte marinaiasca o della cantieristica navale. Ciò si applica sia alle navi più grandi del passato, sia alle imbarcazioni più modeste, che

Cfr. National Historic Ships UK, ulteriori informazioni possono essere reperite sul sito [https://www.nationalhistoricships.org.uk] ultima consultazione 15.02.2020.

Cfr. Vele Storiche Viareggio, ulteriori informazioni possono essere reperite sul sito [https://velestoricheviareggio.org/] ultima consultazione 15.02.2020.

7 con il trascorrere del tempo hanno acquisito un valore culturale» e si spinge ben oltre qualsiasi altro articolato di legge entrando nel merito dell'intervento di recupero vero e proprio. Essa rimane, ancora oggi, lo strumento più completo a nostra disposizione a cui possiamo associare come riferimento estero il lavoro dell'anglosassone NHSUK⁷ e, per quanto concerne il nostro territorio, le azioni di ricerca condotte da alcuni studiosi (Bortolami, 2017, Zappia, 2019) nonché la dedizione all'argomento espressa in diverse occasioni dalle associazioni attive nel nostro paese.

La sensibilità verso la nautica storica e verso i valori materiali e immateriali che questo settore può trasmettere nasce, infatti, intorno agli anni '70 del 1900 e si sviluppa proprio attraverso circoli culturali e associazioni che, sul territorio italiano, da Nord a Sud, ai giorni nostri sono arrivate a superare la ventina. Esse rappresentano il principale riferimento per armatori e appassionati che vi iscrivono le proprie imbarcazioni scegliendo fra le tante per vicinanza geografica o per la categoria di unità a cui l'associazione si dedica.

Le iniziative condotte dalle singole realtà associative in questi anni sono state encomiabili, ma solitarie e, come tali, poco ascoltate.

A titolo di esempio, nell'inseguire il desiderio di una normativa adeguata al caso nautico, l'Associazione Vele Storiche Viareggio (VSV)⁸ nel 2008 propose una legge che non acquisì mai valore legale. La bozza, chiamata *Norme per le imbarcazioni d'epoca e di interesse storico*, si componeva di diversi articoli fra i quali merita citare almeno il primo e il secondo:

«Art.1. Definizione di imbarcazione di valore e di interesse storico

1. Sono considerate di interesse storico, ai sensi della presente legge, le imbarcazioni, battenti bandiera italiana, costruite da almeno 50 anni.
2. Sono considerate di valore storico, ai sensi della presente legge, le imbarcazioni batten-

ti bandiera italiana, costruite da almeno 25 anni.

3. Le imbarcazioni devono battere bandiera italiana e devono annoverare uno o più dei requisiti previsti dal successivo art. 2.
4. Le caratteristiche devono essere certificate da una delle associazioni, iscritte nel registro tenuto dal Ministero dei Beni Culturali.

Art. 2. Disciplina comune alle imbarcazioni di valore ed interesse storico

1. Per essere considerate imbarcazioni di valore ed interesse storico le imbarcazioni, a prescindere dal requisito dell'età, devono essere in possesso di uno o più dei seguenti requisiti:
 - a) siano state progettate o costruite in base a criteri tecnici innovativi all'epoca della progettazione o costruzione;
 - b) siano state conservate in maniera appropriata e in condizioni storicamente corrette;
 - c) rappresentino un caso particolare per il tipo e l'accuratezza della costruzione e per la scelta dei materiali impiegati;
 - d) abbiano avuto traguardi sia sportivi che tecnici che le abbiano rese conosciute nell'ambiente marittimo o sportivo o protagoniste di eventi particolari;
 - e) rivestano valore o interesse storico per le personalità che le hanno possedute;
 - f) abbiano contribuito attivamente allo sviluppo sociale ed economico del Paese;
 - g) siano fedeli riproduzioni di imbarcazioni storiche utilizzate come strumenti sussidiari, illustrativi e didattici» (Giacinti e Fani, 2008, p.23).

Cfr. Associazione per il 9
Recupero delle Imbarca-
zioni d'Epoca, ulteriori
informazioni possono
essere reperite sul sito
[<https://arie-italia.it>]
ultima consultazione
15.02.2020.

Cfr. Associazione Vele 10
d'Epoca del Verbano,
ulteriori informazioni
possono essere reperite
sul sito [[https://vele-
depocaverbano.com](https://vele-
depocaverbano.com)]
ultima consultazione
15.02.2020.

Cfr. Associazione Scafi 11
D'Epoca E Classici ul-
teriori informazioni pos-
sono essere reperite sul
sito [[http://www.asdec.
it](http://www.asdec.
it)] ultima consultazione
15.02.2020.

L'Associazione -congiuntamente alla bozza di legge e in colla-
borazione con Guido Rosato funzionario della Soprintenden-
za genovese (Rosato, 2011)- propose anche l'istituzione di un
Registro Imbarcazioni d'Epoca (RIE) al fine di mettere nero su
bianco un unico elenco del patrimonio nautico italiano e di
alimentare la diffusione di una cultura «tesa alla conservazio-
ne, e quindi al mantenimento in attiva navigazione, di imbar-
cazioni che a vario titolo rappresentano un pezzo della nostra
cultura e della nostra storia» (Giacinti, 2014, p.42).

Azioni fondamentali per il settore viziate, se vogliamo, da una
piccola contraddizione lessicale fra la proposta di legge e
quella del *Registro*. La proposta legislativa ha fra i suoi meri-
ti quello di superare e abbandonare l'ostico termine 'epoca'
per sostituirlo con 'valore' o 'interesse storico' avvicinandosi
maggiormente alla *Carta di Barcellona* che impiega il termine
'tradizionali', mentre il *Registro* ritorna a introdurre la dizio-
ne 'epoca' che nel mondo della nautica *d'antan* va spesso in
coppia con 'classico', si riferisce prettamente alle 'Signore del
Mare' che hanno fatto la storia dello yachting generando non
pochi dissapori con chi nel settore, invece, dedica le proprie
energie alla salvaguardia di imbarcazioni tradizionali o da la-
voro.

Nonostante ciò il costante accrescimento di interesse verso gli
aspetti più prettamente culturali legati alla nautica storica ha
invogliato altre associazioni ad impegnarsi nel recupero del-
le imbarcazioni storiche e nella classificazione e certificazione
delle stesse. È il caso dell'Associazione per il Recupero delle
Imbarcazioni d'Epoca (ARIE)⁹ o dell'Associazione Vele d'Epoca
del Verbano (AVEV)¹⁰ che, fra le altre iniziative, ha recente-
mente inaugurato un corso per operatori del restauro nautico
o, infine, dell'Associazione Scafi D'Epoca E Classici (ASDEC)¹¹.

Nell'ultimo decennio le associazioni maggiori hanno dato
vita a un proprio catalogo o censimento delle imbarcazioni
storiche secondo principi interni e auto-referenziati. L'operato
dell'Associazione Scafi D'Epoca E Classici (ASDEC), in parti-
colare, ha fornito un grande contributo al settore divulgando,
dopo anni di lavoro, il primo *Registro Storico Nautico* on-line

al quale viene affiancato anche il rilascio di un Certificato alle imbarcazioni in esso contemplate.

Il *Registro Storico Nautico ASDEC* è diviso a monte in due famiglie distinte: quella delle barche certificate e quella delle barche solo censite.

Il *Registro* possiede, inoltre, una sezione particolare chiamata *Monotipi selezionati ASDEC* dedicata alle barche costruite in serie¹².

La possibilità di catalogare imbarcazioni realizzate in serie, di epoca relativamente recente e realizzate con metodi costruttivi non tradizionali quali la VTR apre qui un dibattito non secondario che in parte contrasta con i regolamenti di altre realtà come il Comitato Internazionale del Mediterraneo (CIM)¹³ o l'Associazione Italiana Vele d'Epoca (AIVE)¹⁴ e, sicuramente, si pone in opposizione con la legislazione vigente in Italia.

Il problema sollevato da ASDEC è tuttavia cogente visto che il trascorrere inesorabile del tempo avvicina sempre più l'età limite per il riconoscimento del valore storico a manufatti frutto della prima produzione industriale piuttosto che della costruzione tradizionale in legno massello o a casi che rappresentano felici sperimentazioni o grandi innovazioni di settore a cui oggi riconduciamo lo sviluppo moderno della nautica da diporto. Solo l'esperienza sul campo, l'analisi e lo studio di queste particolari imbarcazioni, la valutazione dell'importanza socio-culturale che hanno rivestito nella storia della nautica italiana e il confronto fra le diverse opinioni che animano l'attuale dibattito sull'argomento potranno portare a soluzioni comuni e condivisibili.

Il gruppo di ricerca afferente alle discipline nautiche del Dipartimento Architettura e Design dell'Università di Genova (DAD) si inserisce in questo scenario e -a partire dal 2014 in collaborazione con gli enti e le associazioni presenti sul territorio nazionale- ha avviato un progetto di ricerca sul Nautical Heritage continuo e su più fronti. Il gruppo di lavoro si è speso per fare rete, condividere, mutuare e rielaborare saperi proponendo una metodologia condivisibile per il riconoscimento ufficiale (oltre che culturale) del bene storico navigante (Morozzo, 2014).

12 Nonostante la scelta di ASDEC non sia ancora facilmente condivisibile ci fornisce una serie di elementi interessanti su cui riflettere. Secondo l'Associazione possono far parte dei *Monotipi Selezionati ASDEC* i modelli che abbiano le seguenti caratteristiche: «la produzione del primo esemplare deve essere iniziata precedentemente alla data del 31/12/1969; deve trattarsi di un modello i cui esemplari presentino minime diversità tra loro (sui materiali vedi il punto che segue) e non necessariamente siano stati costruiti da uno stesso cantiere; il modello può essere stato realizzato sia in materiali classici, sia sintetici, sia, a seconda dei cantieri di produzione, nell'uno o nell'altro materiale; la produzione sia rimasta attiva senza interruzione per alcuni anni». Questi saranno forse i primi elementi su cui ragionare per giungere a un'indicizzazione unica a livello nazionale dei parametri più 'critici' che concorreranno a definire le imbarcazioni storiche del patrimonio nautico italiano.

13 Cfr. Comitato Internazionale del Mediterraneo ulteriori informazioni possono essere reperite sul sito [<http://cim-classicyachts.org>] ultima consultazione 15.02.2020.

14 Cfr. Associazione Italiana Vele d'Epoca ulteriori informazioni possono essere reperite sul sito [<https://www.aive-yachts.org>] ultima consultazione 15.02.2020.

Il posizionamento¹⁵ gerarchico delle nomenclature 'interesse' e 'valore' non è casuale, ma deriva dal DLgs n°42 del 2004 che prevede per i beni culturali oggetto di tutela lo strumento della dichiarazione di interesse e non della dichiarazione di valore.

Cfr. Associazione dei¹⁶ Musei Marittimi del Mediterraneo ulteriori informazioni possono essere reperite sul sito [<http://www.ammm-info.net/index.php/it/>] ultima consultazione 15.02.2020.

Cfr. Yacht Club Italiano¹⁷ ulteriori informazioni possono essere reperite sul sito [<https://www.yachtclubitaliano.it/it/index.html>] ultima consultazione 15.02.2020.

Cfr. Federazione¹⁸ Italiana Barche Storiche ulteriori informazioni possono essere reperite sul sito [<https://www.fibas.it>] ultima consultazione 15.02.2020.

In questo scenario ha preso vita una classificazione delle imbarcazioni storiche o del patrimonio che integra organicamente le proposte del decennio precedente. Prevalgono sulle diffuse e tradizionaliste accezioni di vele d'epoca o classiche due definizioni che si rifanno sia al D.Lgs n°42 del 2004 che alla proposta viareggina del 2008 e risultano più equilibrate rispetto all'entità e alle diverse tipologie che il patrimonio nautico italiano può vantare. Si inizia finalmente a parlare in maniera condivisa di imbarcazioni di interesse storico e imbarcazioni di valore storico¹⁵.

A seguire è stato attivato il sotto progetto *Per un Portale del Nautical Heritage* (Morozzo, 2018) che con il patrocinio dell'Associazione dei Musei Marittimi del Mediterraneo (AMMM)¹⁶ e lo Yacht Club Italiano (YCI)¹⁷ ha saputo ulteriormente veicolare il fruttoso dialogo fra accademia, istituzioni, musei e associazioni dedite al patrimonio nautico. Il progetto ha consentito di raggiungere un criterio di censimento delle imbarcazioni secondo parametri univoci e condivisi dalle diverse realtà coinvolte nel progetto. Infine, l'intera attività di ricerca, ha avuto il merito di alimentare quel fertile terreno di scambio e collaborazione che ha portato, nel settembre 2019, alla nascita della Federazione Italiana Barche Storiche (FIBaS)¹⁸. FIBaS sta accogliendo al suo interno tutte le grandi e piccole entità territoriali che di tutela e valorizzazione del patrimonio nautico si occupano, con l'obiettivo di diventare il riferimento e la voce della nautica storica a livello italiano.

Ecco che, finalmente, anche il nostro patrimonio nautico avrà un punto di riferimento tramite cui emergere, essere riconosciuto e condiviso tanto dagli appassionati quanto da una comunità più ampia. FIBaS, con il supporto scientifico dei suoi fondatori, avrà l'onere e il dovere di quantificare le imbarcazioni storiche italiane e di rapportarsi con le istituzioni per giungere a una revisione credibile e applicabile delle norme che le devono proteggere.

Le azioni di tutela, conservazione e restauro di un bene di importanza storica e culturale sono *in primis* precedute dal riconoscimento del bene in quanto tale. Riconoscimento che

può avvenire con un approccio top down per mezzo di una norma calata dall'alto o con un approccio botton up per tramite di un interesse e riconoscimento di tipo sociale e collettivo o, infine, nei casi più fortunati, dalla somma di entrambi. Ed è in quest'ultima direzione che il settore deve, senza ulteriori indugi, procedere.

Barbara, foto storica (cfr. capitolo 7.3, p.110) (crediti fotografici: gentile concessione di Enrico Zaccagni).

Il restauro di *Barbara* ha visto coinvolti, oltre al professionista Enrico Zaccagni, l'Associazione Vele Storiche Viareggio e il Dipartimento Architettura e Design dell'Università degli Studi di Genova. Sul suo restauro è infatti stata svolta una tesi di Laurea Magistrale del Corso di Design Navale e Nautico (Rocchetti, 2016).

