



T R A D I Z I O N I

IL SARTO DELLE BARCHE

Com'è nata e come funziona la segheria che rifornisce praticamente in esclusiva i cantieri che ancora costruiscono in legno. In giro per l'Africa a trasportare legname. Il tronco, sfuggito di mano, piomba in vasca da bagno

di Riccardo Villarosa



a vita della maggior parte delle barche da diporto in legno che ancora vengono costruite in Italia e, in parte, all'estero incomincia in un capannone nei pressi di Predosa ai lati dell'autostrada Alessandria-Voltri. Sembrerebbe uno di quegli edifici industriali come ce ne sono tanti nella campagna italiana. Quello che lo rende diverso dagli altri è il contenuto: tronchi giganteschi di varie essenze, dal mogano all'iroko, dal Douglas al frassino al red Cedar allo Spruce. Ci sono tronchi di rovere e di teck e tronchi di azobè dal diametro mozzafiato di due metri e lunghi oltre 15 metri. Roba che non capita di vedere tutti i giorni e Giovanni Magnino, proprietario di questo ben di Dio lo sa e ne è orgoglioso. Si perché come dice lui "È tutta roba di prima qualità, selezionata personalmente.

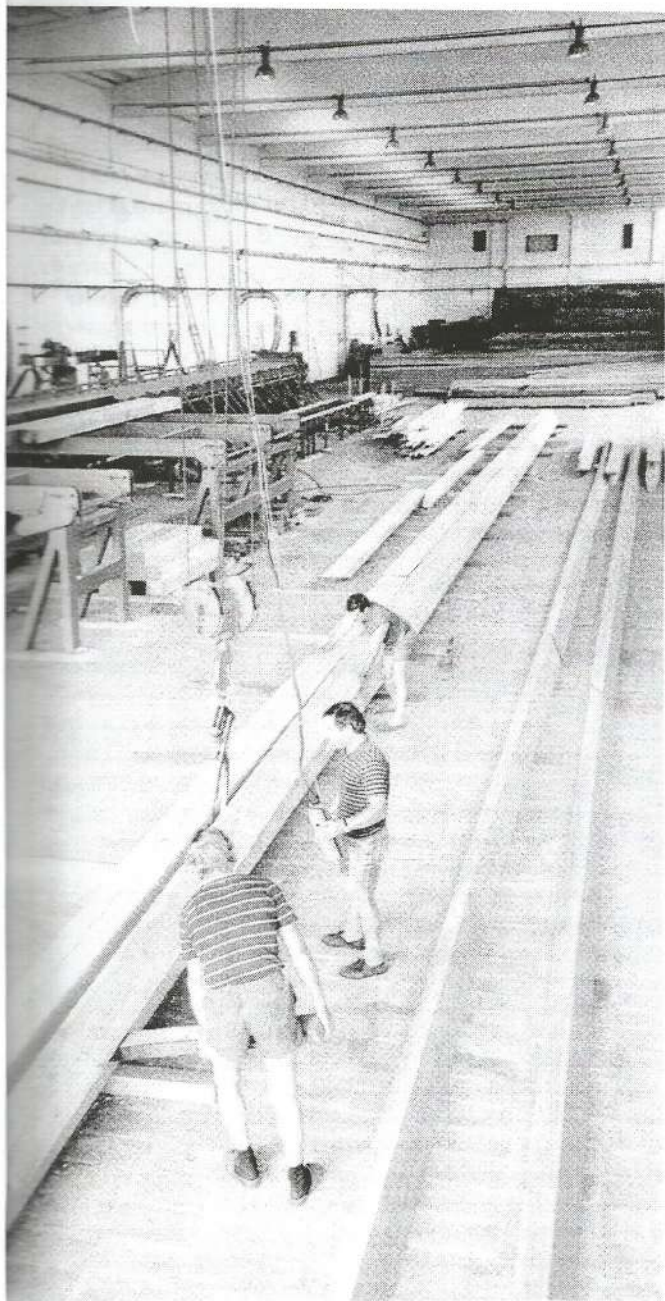


Un gigantesco tronco di mogano acajou lungo 13,60 metri pronto per essere lavorato presso la segheria Magnino.

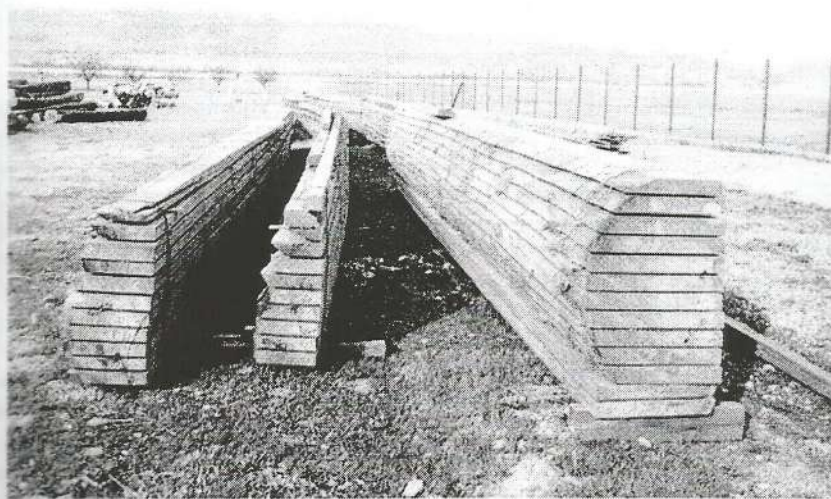
E oggi di tronchi così non se ne trovano tanti in giro". Per assicurarsi le partite migliori Magnino si può dire che i tronchi se li vada a scegliere quando ancora sono in piedi nella foresta. Ha viaggiato dovunque cresca "legname da barca" e ancora oggi si reca due o più volte all'anno in Asia a collaudare le partite migliori.

Sì perché quella del legno è una malattia di famiglia che è nata con il padre Giuseppe. Magnino senior ha iniziato il suo apprendistato nella ditta Vedova Malatto, una segheria genovese attiva dal 1600 di proprietà del conte Cesare Staglieno con sede in piazza Pinelli a Genova. Era una delle più grandi in Italia e, quando nel 1927 venne liquidata, il teck che aveva in carico a magazzino fu valu-

tato in otto milioni di lire dell'epoca. La ditta Vedova Malatto fu messa in liquidazione alla morte del conte Staglieno, un tipo che mandava a stirare le camice a Londra e che era uso assicurare vestiti e cappelli. Anni addietro aveva visitato più volte il Centro America e San Salvador per trovare tracce del primo sbarco di Colombo in America. Date le enormi spese che il conte e la famiglia avevano, alla chiusura della ditta Giuseppe Magnino non riuscì a percepire la liquidazione e in pratica si ritrovò a dover ripartire da zero. Deciso a tutti i costi a continuare a lavorare con il legno, si fece prestare da due zie di Vigevano, proprietarie di una filanda, il capitale con cui impiantare un'azienda. L'attività di imprenditore partì nel



Preparazione di una "panna" costruita per essere utilizzata dalla Marina Militare a Taranto. Sotto: stagionatura all'aperto di tronchi tagliati. Si noti la curvatura acquisita naturalmente dal legno.



IL SARTO DELLE BARCHE

1933 e in ditta si conserva ancora oggi incorniciata la prima fattura. In archivio esiste una copia di tutte le fatture dal '33 a oggi, una delle prime fatture tra l'altro si riferisce ad una fornitura di legno per il cantiere Costaguta di Voltri. Si trattava di una consegna di Tabasco, un tipo di legno centro-americano utilizzato per costruire lo scafo d'"Italia", l'8 metri S.I. vincitore delle olimpiadi di Kiel nel 1936.

Dopo la guerra d'Africa in marina, Giuseppe Magnino ritorna al legno sino al 1939. Nel periodo bellico successivo con cantieri come Baglietto, Picchiotti e Celli per la costruzione di mezzi d'assalto.

Giovanni Magnino, sposato, due figli di cui uno iscritto al Nautico, è cresciuto sentendo parlare il papà a tavola di cantieri, barche, legno, mare. La sua scuola è l'istituto nautico di Camogli e durante l'estate naviga come mozzo. Ottenuto il diploma si imbarca come secondo ufficiale su un vecchio vapore del 1927 che, non paghera poi nel largo di Las Palmas nel Golfo di Guinea. Era l'epoca in cui Magnino batteva le coste dell'Africa a bordo di un "tramp steamer" su cui si trasportava merce varia. Dopo aver completato il carico nei porti europei la nave si fermava a Free Town, Sierra Leone a imbarcare una sessantina di "crew boys" capeggiati da un kakatoa, il capo della squadra. Erano in pratica portuali di pronto impiego, che dormivano e cucinavano in coperta per entrare in azione per le operazioni di carico e scarico ad ogni porto. Al ritorno la nave tornava carica di legname fino all'inverosimile.

"Mi ricordo che una volta la catasta di tronchi, racconta Magnino, era stata caricata fino a raggiungere un'altezza di oltre 10 metri dalla coperta. Dalla cima della catasta potevo stringere la mano del timoniere attraverso la finestra del ponte di comando. Erano tempi gloriosi. Allora il legname lo si andava a prendere a neanche cinque chilometri dalla costa. Ora in certi paesi bisogna penetrare all'interno per almeno quattro-

cento chilometri".

"Non si sente parzialmente in colpa per la progressiva scomparsa della foresta equatoriale?" gli abbiamo chiesto.

"Guardi, la nautica per quello che riguarda questo argomento ha pochissime responsabilità se non altro perché la grandissima maggioranza delle imbarcazioni da diporto da vent'anni a questa parte sono di vetroresina poi perché acquistiamo piante molto mature che lasciate in foresta si deteriorerebbero e marcirebbero, lasciando il posto alle nuove. Noi forniamo sostanzialmente legno per i restauri e qualche imbarcazione nuova. Metta che se per una barca di nuova costruzione ci sia bisogno di 25 metri cubi di legno, che sono tanti, viene fuori che io per una barca al massimo avrò bisogno di abbattere uno o due alberi. Se si considera che in Italia al massimo si costruiscono ogni anno meno di 100 barche di legno di medie e grandi dimensioni potrà capire che in un anno l'impatto della nautica nei confronti della deforestazione non è certo determinante.

E poi a me servono foreste mature da cui poter tirare fuori tronchi con due o più metri di diametro. La foresta per poter produrre tronchi con queste enormi dimensioni deve poter invecchiare ed essere sfoltita. È l'esbosco a raso distruttivo per creare piantagioni e altri spazi che provoca i danni maggiori. In Birmania, per esempio, dove praticano un disboscamento selettivo servendosi di elefanti e non di mezzi meccanici, rispettando così la foresta, continueranno a produrre teak fin quando vorranno".

La sede operativa della Magnino Legnami è stata trasferita a Predosa negli ultimi anni per dare spazio a macchinari e attrezzature moderni. La sede sociale però è ancora nel cuore di Genova, a piazza Caricamento in un palazzo del Cinquecento, arredata con i mobili degli uffici di una volta. Un ricordo di quando ancora l'attività si svolgeva nell'ambito del porto. "Nella segheria di San Desiderio una volta ci è sfuggito di mano un tronco che stavamo tirando su per un 'carugio'. Ha sfondato il muro di una casa ed è andato a finire contro

*Smussatura
ottagonale
dell'albero del
Barbarossa uno
scafo ultraclassico
varato l'anno scorso.*

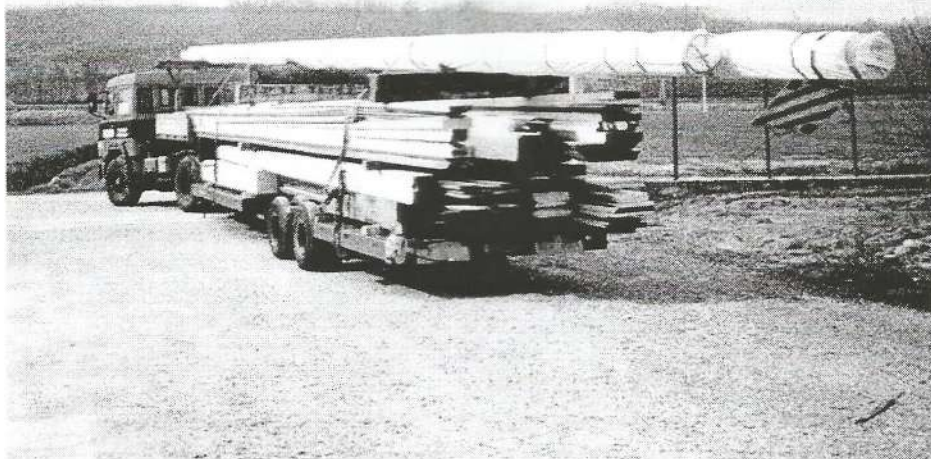
*Sotto:
partenza dalla
segheria
dell'albero di
trinchetto e
dell'albero
di maestro del
Barbarossa.*

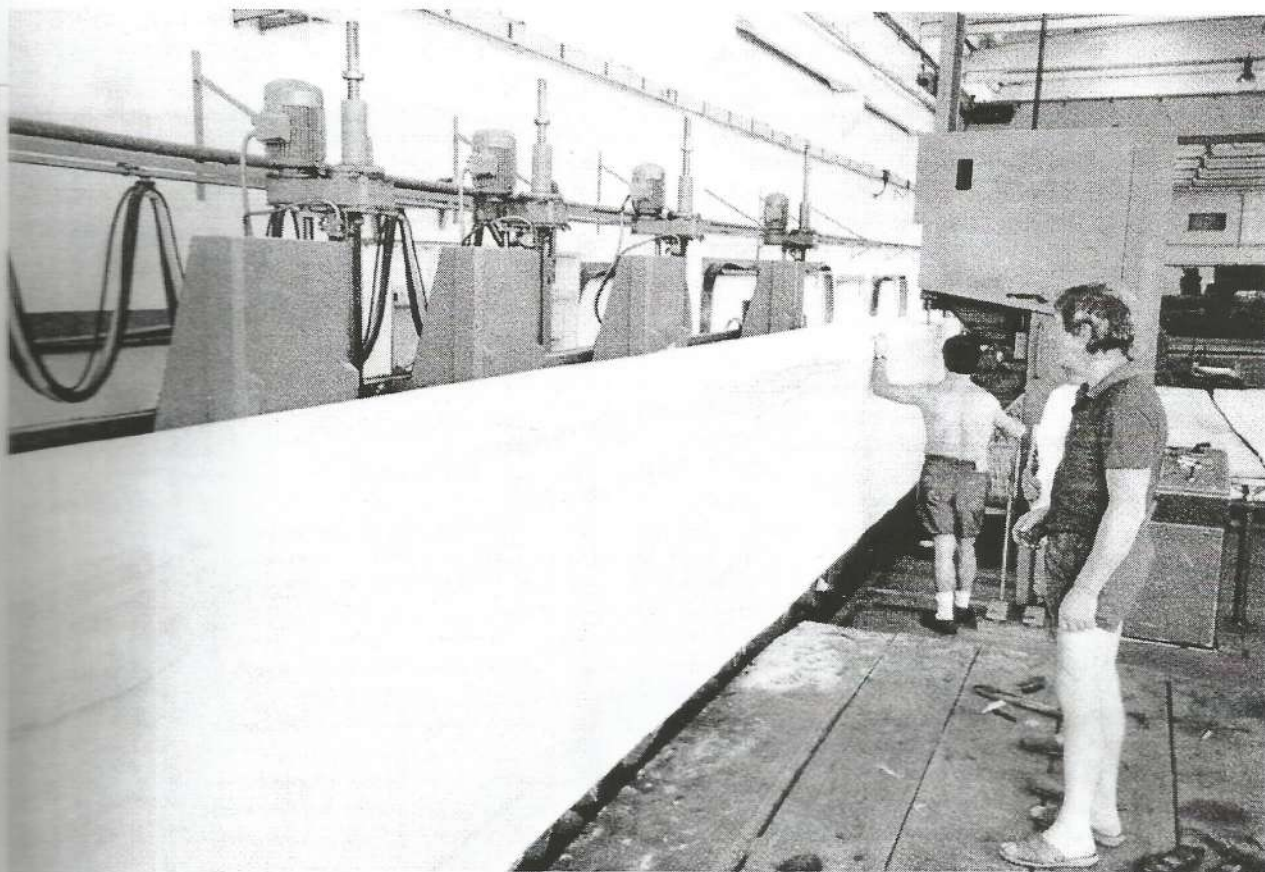


uno che stava facendo il bagno nella vasca. Per fortuna non si è fatto niente, racconta Magnino. Ora qui abbiamo meccanizzato tutto. Ad esempio, abbiamo una sega a carro che è in grado di tagliare per il lungo tronchi fino a 17 metri di lunghezza, in pratica è l'unica in Italia".

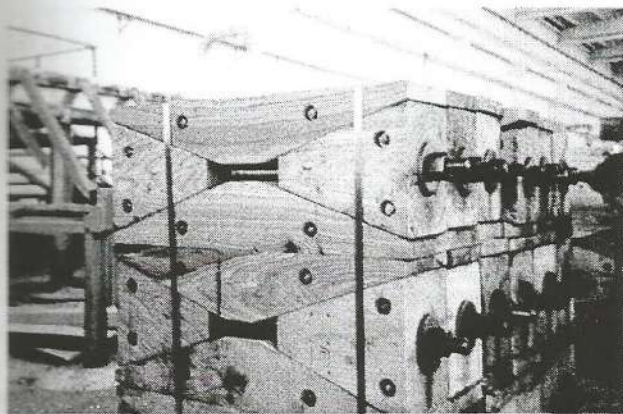
Quella di Magnino non è però una

normale segheria che si limita a tagliare tronchi per fornire tavole alla clientela. Magnino è in grado di consegnare a un cantiere, sulla base dei piani che riceve, tutta la barca in una sorta di gigantesca scatola di montaggio: dalla chiglia, ai madieri alla coperta. Molte parti vengono piallate e partono già finite per la messa ▷





Lo stesso tronco della fotografia d'apertura del servizio dopo essere stato squadrato. Sotto a sinistra: taccate meccaniche costruite da Magnino per il sollevamento sullo scalo di grandi imbarcazioni. Sotto a destra: alcuni dei campioni di legno nell'ufficio di Magnino.



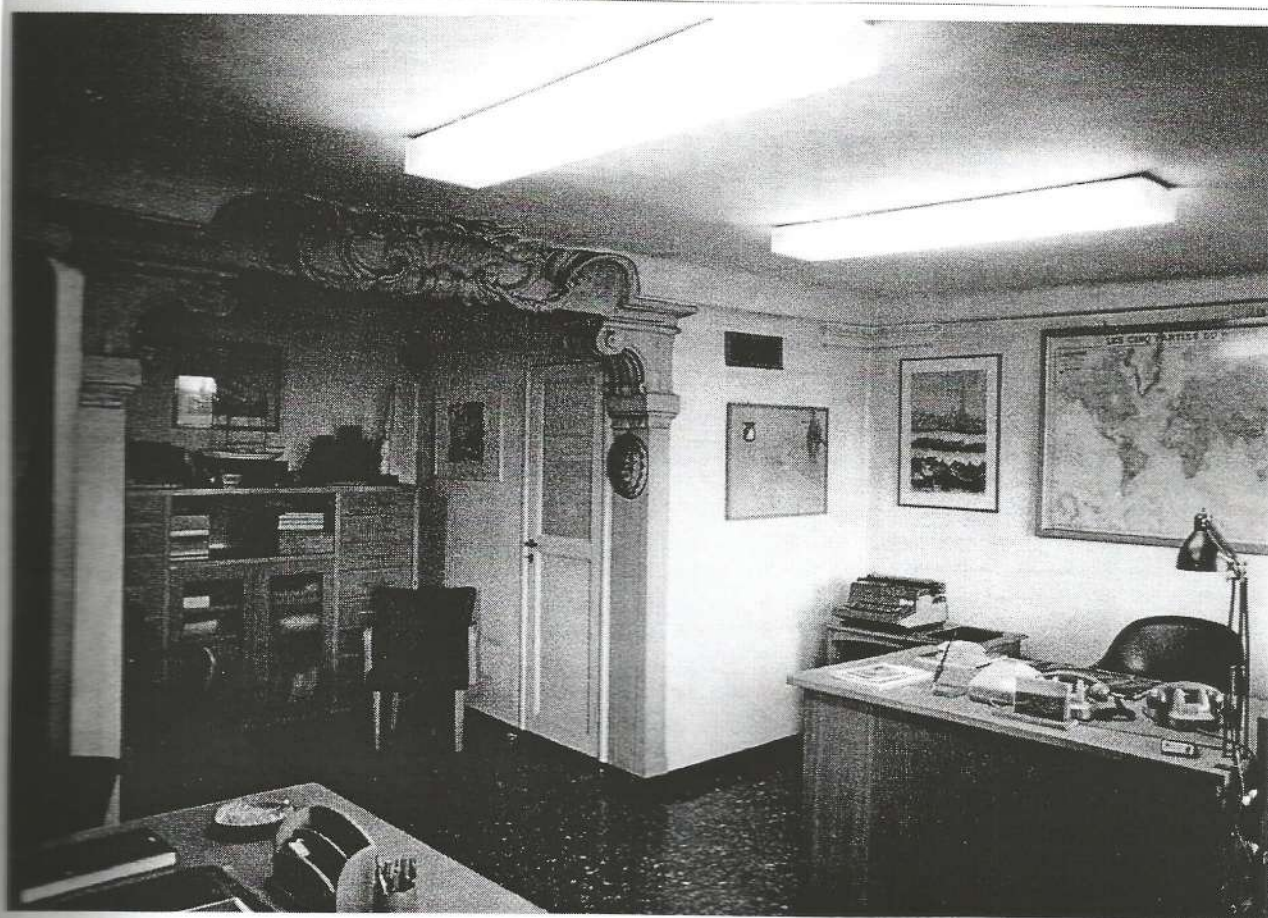
IL SARTO DELLE BARCHE

in opera. "Noi siamo un po' come dei sarti su misura per le barche. In pratica il 70 per cento delle barche di legno costruite in Italia al di sopra dei dieci metri di lunghezza è costruito con legname tagliato e fornito da noi" dice Magnino con un certo orgoglio. Un orgoglio che gli consente di scegliersi i clienti e di rifiutare le commesse se c'è qualcosa che non lo

convince. "Se non so dove va a finire, io il legno non lo vendo. Non voglio correre il rischio di fare brutte figure con legno utilizzato in modo improprio da qualcuno che non ne conosce le caratteristiche".

Fuori, sul piazzale cataste gigantesche di legname stanno a stagionare in attesa della consegna a uno dei 300 clienti di Magnino sparsi un po' ovunque dall'Italia, all'Egitto, in Turchia, Francia e persino Seychelles. Magnino si aggira tra le pile e

spiega a quale lavoro sono destinate. Si ferma e indica una serie di tronchi divisi in due e tagliati in tavoloni con ancora la corteccia sulla parte esterna. "Sa perché li lasciamo così? Perché sulla parte esterna l'alburno, che poi è la parte viva dell'albero, ha una tensione diversa dal resto del legno. I miei uomini, tutta gente esperta, lo sanno segare ad arte così che durante la stagionatura le fibre tirano facendo prendere al legno una curva predeterminata per essere poi segata con



Uno scorcio dell'ufficio della segheria Magnino a piazza Caricamento a Genova. Sotto a destra: Giovanni Magnino mentre parla con "Tugnin de Sere" (Antonio delle seghe) il leggendario capocantiere di Baglietto.

una sua curvatura naturale.

"Il suo legno preferito per le barche?"

"Il rovere — risponde Magnino — anche se qui non ne vede. Richiede una stagionatura troppo lunga. Se si volesse ottenere il massimo dei risultati bisognerebbe scegliere adesso il legno di quercia per poterlo utilizzare poi dopo dieci anni di stagionatura. Costerebbe una fortuna".

Magnino non fa solo barche in kit, ma un po' tutto quello che abbia a che fare con il mare e la cantieristica. Tra i lavori più difficili una spanna per la Marina Militare a Taranto, lunga ben 45 metri, e l'albero, lungo 22 metri in un pezzo, per il "Barbarossa" un brigantino costruito secondo le linee tradizionali. L'albero, completamente monolitico, è stato ricavato da un unico tronco abbattuto nella foresta

demaniale di Paneveggio e trasportato da Magnino con mezzi speciali. Magnino fa scorrere un po' di fotografie della sua collezione: "Vede? questa è una serie di taccate meccaniche che abbiamo fornito a un cantiere. Sono una sorta di martinetti di legno che servono a sollevare le barche per metterle sull'invaso. Questo peschereccio invece aveva la chiglia spezzata. Per fortuna avevamo il tronco giusto di azobè in casa e in poche ore i miei uomini hanno segato, piallato e imparellato un pezzo di chiglia nuova che abbiamo spedito subito al cantiere. Gli abbiamo salvato la stagione. Come quella volta che a un altro peschereccio abbiamo fornito tutte le parti della poppa che si era sfasciata in banchina durante una manovra. Non era un lavoro facile perché era una poppa ellittica, ma in



tre giorni siamo stati in grado di mandare tutti i pezzi. Vede questa foto? Sono io con 'Tugnin de sere', Antonio delle seghe, un capo del cantiere di Baglietto. Durante la guerra varavano una barca ogni due giorni. Lui, famoso per la sua calma, riusciva a guidare gente che per una parella era capace di discussioni furibonde. Altri tempi".