

FEBBRAIO/MARZO 2009

Anno CXLII

RIVISTA MARITTIMA

MENSILE DELLA MARINA MILITARE DAL 1868



Poste Italiane S.p.a. - Spedizione in Abbonamento Postale - D.L. 353/03 (conv. in L. n°46 del 27/02/04) art. 1 comma 1 - DCB - Caserta -

I FARI RECUPERATI

Quando la loro storia ha avuto un lieto fine



Il faro di Otranto dopo il restauro (foto Autore).

CRISTIANA BARTOLOMEI

Recuperare un faro è una delle maggiori sfide contemporanee, tanto che solo a pochi di essi è toccato vivere una storia con un lieto fine; la maggioranza dei circa 160 fari attivi in Italia versa oggi in condizioni precarie. Per i fari «fortunati» si possono raccontare storie assai diverse tra loro; per alcuni si è trattato solamente di un recupe-

ro delle strutture al fine del mantenimento della sicurezza statica, per altri invece si è trattato di un progetto molto più impegnativo che ha prodotto una ricaduta interessante anche sul territorio.

Una sfida tecnica e culturale quindi che ha portato, in alcuni casi significativi, alla riqualificazione e alla tutela delle strutture, proponendosi di recuperare insieme alla consistenza edilizia, anche la memoria e il valore sociale del patrimonio; questo ci orienta e ci lega al territorio, il quale a propria volta reca i segni dell'appartenenza dell'uomo a una cultura e a un luogo.

In questo caso il recupero ha visto la riattivazione, all'interno della struttura, di funzioni perdute e l'acquisizione di nuovi usi: un processo di multifunzionalità che ha creato maggiori opportunità per l'economia locale, in relazione al turismo, alle funzioni sociali e a quelle ambientali e paesistiche.

Sono tre i fari che possono vantare una storia importante con un lieto fine.

Il faro di Capo Spartivento Sardo a Domus de Maria in Sardegna, che sta per diventare una speciale struttura ricettiva, la Lanterna di Genova che vanta il primato di primo museo ospitato in un faro e il caso di Punta Palascia in Puglia, emblema di come si può consolidare la valenza ambientale e paesaggistica di un luogo attraverso un faro, e inoltre è opportuno raccontare anche i restauri condotti sui fari della costa Ligure, segno di un'attenzione forte al problema del deperimento di questi manufatti.

Il restauro del Faro di Capo Spartivento

Di sicuro il riuso più significativo l'ha avuto il faro di Capo Spartivento grazie

anche alla sensibilità del suo progettista l'ingegner Mario Dal Molin (1), che interpellato da me sul significato del restauro del faro, così ha commentato il suo progetto: «(...) forse all'inizio sono stato attirato dal fatto che il recupero di un faro è comunque un argomento di interesse internazionale, in quanto queste architetture sono presenti in tutti i paesi del mondo bagnati dal mare, ma oggi ho capito che ciò che mi attirava davvero era poter ridare dignità a un qualcosa che si è occupato di noi per tutta la sua esistenza, (...) l'opportunità di diventare noi "i custodi di un faro!". In sostanza il faro racchiude in sé una memoria storica che va assolutamente conservata e grazie al fascino che racchiudono queste *locations*, è possibile trasformarle e riconvertirle in un modello a metà tra turismo, ambiente e architettura recuperata, che se ben equilibrato, rappresenta un'occasione per fare cultura e *business* al tempo stesso». E ha poi aggiunto: «Il faro come tutte le architetture del passato non può essere salvato da un semplice vincolo monumentale della Soprintendenza; a mio avviso, al semplice restauro va affiancata una totale devozione da parte del moderno conduttore (che rispetto al vecchio fanalista ha anche l'autonomia finanziaria) che deve trasformarne l'utilizzo funzionale. Ossia, per non scomparire di fronte all'avanzare delle moderne tecnologie della navigazione, il faro deve poter essere usato e in qualche modo, deve essere vissuto, deve potersi rendere utile per trasmettere sensazioni positive ai suoi fruitori, di fatto quindi deve aggiornarsi rispetto alle esigenze dei tempi moderni».

Ma ritorniamo a Capo Spartivento (2), all'estremo meridione della Sardegna, il faro è raggiungibile da Cala Cipolla percorrendo un sentiero che sale sino alla cima del promontorio granitico. La punta si



Render del faro di Capo Spartivento lato mare (archivio Autore).

trova tra Capo di Pula (a oriente) e Capo Teulada (a occidente). Il faro, a 81 metri sul livello del mare, è considerato di altura, dominando il paesaggio testimone un tempo delle rotte che congiungevano le due città romane di Sant'Antioco e Nora.

È stato uno dei primi fari realizzati in Sardegna, la sua progettazione ebbe inizio nel 1854 e terminò con l'accensione della luce nel 1866. La prima e unica ristrutturazione l'ha avuta nel 1949 in seguito ai danni riportati durante la seconda guerra mondiale. L'edificio ha una tipologia a blocco,

regolare e simmetrica come si riscontra visitando anche gli ambienti interni. La facciata è riccamente decorata con un portale di ingresso caratterizzato da un frontone triangolare e da un bugnato di gusto neoclassico.

La facciata si compone di due ordini di finestre con cornice e alcune fasce orizzontali di pietra a vista; sul fronte principale si trova la scritta «Capo Spartivento». La copertura è a terrazza piana accessibile direttamente dalla torre.

L'edificio si caratterizza per la torre

quadrangolare che si eleva su i due piani sottostanti destinati ora alla struttura ricettiva e prima alla Reggenza e agli alloggi di servizio.

La torre, alta 19 metri, termina con una cornice di pietra a vista ed è sormontata da una lanterna poligonale di fabbricazione francese, restaurata di recente.

Oggi ospita una nuova ottica rotante, che ha sostituito l'originale lente di Fresnel a tamburo diottrico e la lampada è alimentata da una sorgente elettrica (3).

Il faro è stato automatizzato nel 1972 e da allora non è stato più presidiato anche se periodicamente ispezionato dal personale della Reggenza di Cagliari.

La sua storia recente inizia nel 1997 quando viene dichiarata la dismissione della palazzina faro e dell'area cortilizia adiacente con l'esclusione della torre, della terrazza e di un vano di servizio.

Nel 2004 il Demanio decide di dare in concessione alcuni immobili dimessi col meccanismo dell'asta pubblica e la Soprintendenza, di conseguenza, decreta il vincolo storico e artistico sul faro.

A quel tempo lo stato delle strutture era assai precario senza il presidio dei faristi e anche a causa di interventi disorganici di manutenzione, come il ripristino di parti di intonaco eseguito con intonaco a base di cemento sul vecchio intonaco a calce o la sostituzione del vecchio pavimento con la sovrapposizione di piastrelle di cemento allettate con malta di cemento, la struttura si era andata via via degradando tanto da necessitare di un restauro complessivo. Lo ha realizzato coraggiosamente l'imprenditore cagliaritano Alessio Raggio, che nel 2004, si aggiudicò l'asta, vincendo una dura selezione a cui parteciparono altri quaranta concorrenti. La filosofia del progetto è quella di aprire il faro al pubblico e di intervenire facendo uso esclusivo di materia-

li e tecniche tradizionali locali coerenti con l'edificio. Il complesso è stato per 30 anni in totale abbandono e incuria cosa che ha favorito azioni vandaliche quali graffiti, demolizioni di intere parti di fabbricato, fino all'asportazione completa dei serramenti; a tutto questo va aggiunto che il fabbricato è antico e la maggior parte delle patologie riscontrate, oltre alla mancata manutenzione, hanno trovato nelle condizioni climatiche un volano che ne ha amplificato i sintomi a dismisura.

L'azione combinata di vento, umidità, pioggia battente, condensa, il fenomeno della cristallizzazione dei sali per la propinqua al mare, lo hanno consegnato al progettista in condizioni a dir poco faticose. Ma questo non lo ha preoccupato come lui stesso spiega: «Il restauro conservativo del faro, sia dal punto di vista strutturale, che funzionale e decorativo (si è ripristinata la facciata originaria, prima del restauro post guerra), è stato, da un certo punto di vista, semplice in quanto si sapeva bene dove si doveva arrivare. Il vero problema era progettare tutto il resto, la distribuzione logistica degli spazi, delle zone, gli arredi interni ed esterni per un utilizzo turistico della struttura non più proiettata solo verso il mare, ma anche verso l'entroterra, per tutte le stagioni, quindi un modello di faro nuovo, un intervento che fosse funzionale, compatibile, rispettoso e non irriverente del luogo in cui si interveniva.

Ho poi approfittato dell'occasione per conciliare gli aspetti di tutela ambientale, con quelli turistico ricettivi e per approfondire e proporre soluzioni tecniche che hanno come prerogativa il ricorso alle energie pulite e all'uso di materiali e accorgimenti di tipo bioedilizio.

Non mi ha preoccupato il decentramento di questo sito, l'isolamento dalle reti in-



Render del Faro di Capo Spartivento lato terra. (archivio Autore)

frastrutturali, e quant'altro, a detta di molti considerati come aspetti negativi, anzi li ho sempre considerati punti di forza: *privacy*, totale immersione in un ambiente naturale incontaminato, il fascino del faro e con servizi a 5 stelle. Ho infatti voluto creare una struttura turistica in grado di dare un servizio polifunzionale di alto livello in un contesto unico in cui durante il giorno fa da padrona la natura e di notte il faro possa risplendere in tutta la sua bellezza non solo per la presenza della lama di luce che fende il buio e per gli effetti luminosi che la lanterna porta sulla corte di pertinenza, ma creando altri effetti: per esempio la terrazza sospesa e retro illumi-

nata in legno a picco sulla scogliera che volevo sembrasse il ponte di una nave che solcava le onde del mare in navigazione». E procede raccontandoci come ha pensato all'integrazione del faro con il suo contesto, e quindi come sono stati studiati gli spazi esterni antistanti il faro: utilizzo di materiali naturali come pietra, granito, rocce, basalto, legno, acqua di mare e ferro ma anche attenzione legata all'illuminazione perché: «Nella configurazione notturna in particolare, il faro sembra un'astronave, dove il gioco di luci, artificiali e naturali (fiamme libere) crea un'atmosfera unica. Sia nella parte anteriore che in quella posteriore del faro ho voluto riprendere

il concetto “del fuoco” che anticamente era legato a filo doppio all’esistenza dei fari, infatti la luce si otteneva bruciando della legna che ardeva in bracieri di ferro posti sulla sommità della torre del faro. Anteriormente ho ricavato a incasso sulla pedana in legno, sospesa e retroilluminata su tutto il perimetro, due bracieri orlati da cuscini su cui potersi stravaccare davanti al fuoco e contemporaneamente godere della vista mare». E inoltre al centro della terrazza fronte mare una piscina di acqua marina a sfioro rivestita a mosaico con i colori del mare e ombrelloni appositamente progettati, di acciaio navale e tessuto uguale alle vele, per non schermare la vista del mare ma allo stesso tempo capaci di resistere all’azione del vento che qui, quando arriva, fa paura. Sul retro invece il progettista ci racconta di aver progettato appositamente per il faro: «otto gazebo, in quanto quelli in commercio mal si adattavano a quelle condizioni climatiche, per cui utilizzando sempre l’acciaio, il legno e il tessuto nautico, ho realizzato delle strutture che in tutte le condizioni sono in grado di offrire il massimo confort».

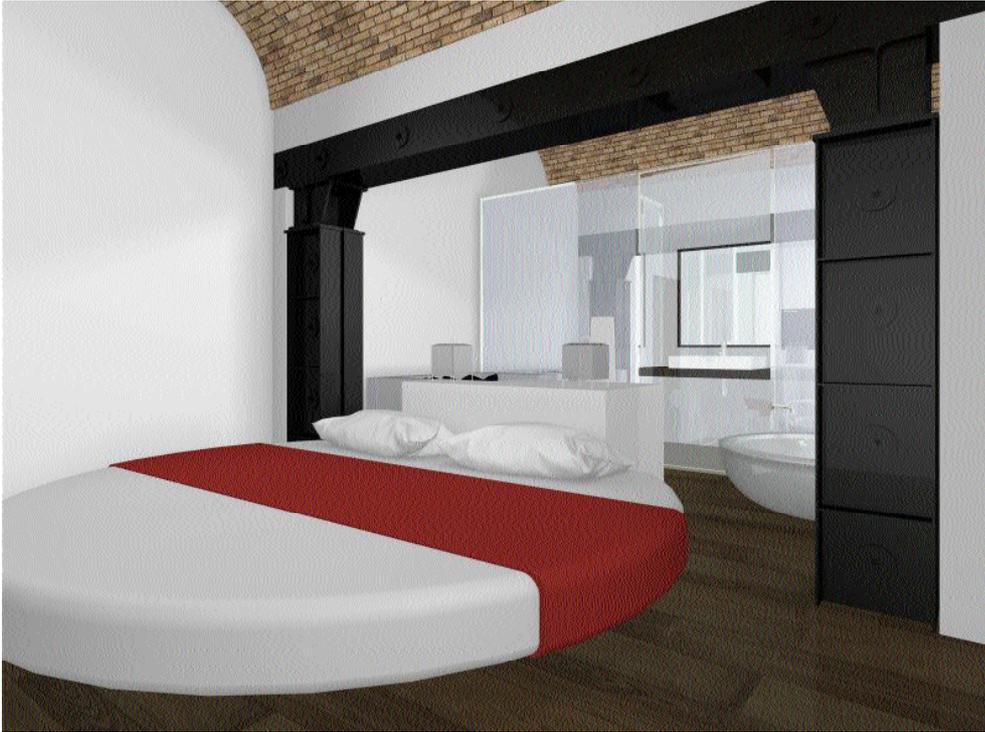
Nell’area cortilizia retrostante la palazzina faro è stata realizzata un’area benessere con vasche idromassaggio per esterni contornate da fontane a parete con adiacente area relax dotata di lettini, un’area cottura per carne e pesce delimitata da cristalli; e banchi amovibili retro illuminati per gestire gli eventi, dei servizi e delle aree di ricovero arredi. A tutto questo fa da cornice il muro perimetrale dell’area cortilizia che è realizzato con pietrame della zona posato a secco e anch’esso illuminato da incassi led a terra nel prato, e che viene interrotto solo sul lato terrazza fronte mare, dove ai parapetti in pietra sono sostituiti dai parapetti in vetro completamente trasparenti per garantire in tutte le con-

dizioni e a tutte le ore la vista mare.

All’interno domina la semplicità e l’energia del bianco grazie all’uso di materiali naturali come pietra, granito, legno scuro, ferro battuto e lino. Questo linguaggio estetico si riferisce a un *design* contemporaneo minimale in cui il bianco, che riflette tutti i colori, è utilizzato sia al piano terra, dove sono state ricavate un’area bar, un’area pranzo, un’area salotto e un’area *relax* con un camino e alcuni servizi comuni (una cantina ricavata da una cisterna interrata, una cucina e un’ufficio), sia al piano primo dove sono state ricavate 4 *suites* dotate di ogni *confort* con letti circolari sospesi e retroilluminati e un’area *relax* con camino. All’esterno della costruzione, sotto la terrazza fronte mare, sfruttando uno stanzone adibito a cisterna si è ricavata una piccola spa dotata di ogni confort (area *relax*, servizi spogliatoio e doccia, vasca idro, bagno turco e sauna) e sono inoltre presenti altre due *suites* ricavate in fabbricati esterni di cui una realizzata secondo le norme per i disabili. Inoltre il restauro di questo faro è assolutamente interessante perché si sono applicati principi di bioedilizia che rendono il progetto ancora più affascinante. La situazione di partenza non era facile, la rete elettrica forniva max 40 KW e non esistevano fognie, allacci idrici e telefonici e allora il progettista ha pensato a un dissalatore, tipo quelli da barca, da 70 lt/ora, con cui viene aspirata l’acqua di mare che viene poi utilizzata per le normali funzionalità della struttura.

La mancanza di allacci fognari è stata compensata con un impianto di fito depurazione, che alla fine del processo di trattamento dei residui di scarico, consente l’utilizzo dell’acqua per innaffiare le parti a giardino della struttura.

L’impianto di climatizzazione ad acqua consente la produzione diretta dell’acqua



Render di una delle suite all'interno del Faro di Capo Spartivento (archivio Autore).

calda sanitaria e l'utilizzo praticamente esclusivo delle ultime tecnologie di illuminazione basata sui led ha consentito di contenere il fabbisogno energetico della struttura nei limiti fissati originariamente dall'ente erogatore.

Per produrre energia e acqua calda saranno utilizzati rispettivamente pannelli fotovoltaici e pannelli solari.

Sono stati utilizzati, inoltre solo materiali biocompatibili, dal legno (massello di rovere anticato e leggermente sbiancato da 2,5 cm di spessore all'interno e massello di ipè Lapacho da 1,5 cm di spessore all'esterno), alla pietra (basalto), alla pietra biancone a tozzetti 10x10 nei rivestimenti, agli infissi esterni in legno con vetrocamera, alle porte interne in massello di legno.

Le pareti sono state riportate al mattone originario, lasciato a vista in alcuni casi e intonacato a base calce in altri. Quindi come ci ha ben chiarito l'ingegner Dal Molin: «L'obiettivo prioritario è stato risanare, riqualificare (anche con l'uso della tecnologia meglio se ecocompatibile) e ridisegnare la distribuzione degli interni e degli esterni, nel totale rispetto della tradizione mediterranea, con queste specifiche priorità:

— conservare il fascino classico di un faro mediterraneo che compie quest'anno 142 anni, intervenendo con discrezione e stile, nella distribuzione interna ed esterna, sui materiali e sugli arredi, in modo da renderlo al tempo stesso un esempio di stile mediterraneo minimale;

— ricavare nuove funzionalità all'esterno, per soggiornare in presenza del forte vento di maestrale o del sole, per godere di nuove prospettive visive del mare e degli scenari naturali attraverso le nuove terrazze;
— recuperare gli spazi all'interno attraverso la realizzazione di *suites* di lusso.

Al termine dei lavori ritengo che il faro sarà più gradevole, confortevole, tecnologico, ecocompatibile e mediterraneo, in grado di stimolare i 5 sensi e perfettamente integrato con l'esterno».

E io credo che ci sia assolutamente riuscito e credo anche che questo dovrebbe essere un esempio da seguire anche per gli altri fari che ancora versano in condizioni di fatiscenza.

Il restauro della Lanterna di Genova

E se è suggestivo poter dormire e soggiornare in un faro lo è anche poter pensare che nell'area di un faro, quello della Lanterna di Genova, vive un museo (4) e non un museo di oggetti come si è normalmente abituati, ma un museo di racconti. L'idea forte che l'ha ispirato e che si respira visitandolo è quella che la Lanterna, muta testimone nel corso dei secoli, racconta le storie piccole e grandi avvenute in città. Il museo racconta proprio la città e la provincia di Genova con sensazioni sempre nuove, se si ha la voglia di tornarci più volte. A questo scopo sono stati impiegati diversi sistemi espositivi di natura essenzialmente video, opportunamente presentati, ma anche proiezioni di effetto olografico e proiezioni fotografiche. I filmati sono gestiti da un *server* di rete, che varia continuamente la programmazione dei video affinché il visitatore — lungo un percorso scelto in maniera personale — possa percepire contenuti nuovi, anche in occa-



La riproduzione della lente di Fresnel all'interno della sezione sui Fari nella Lanterna di Genova (archivio Autore).

sione di diverse visite.

Nel museo il soggetto dominante è soprattutto la città, con il suo porto, la sua storia, il suo sviluppo urbano e il suo ruolo di polo industriale. Però una speciale sezione del museo, le Sale Cannoni, è dedicata ai Fari e ai sistemi di segnalamento in mare. Una «lente di Fresnel» simile a

quella della Lanterna (l'originale è la più grande presente in Italia) ruota lentamente e col suo fascio di luce dà l'idea di essere davvero dentro l'ottica di un faro; suggestione interessante, anche perché in occasione della visita all'interno del faro, al visitatore non è consentito l'accesso fino in cima, ma solo fino al primo piano e quindi non potrà mai apprezzare di persona e da vicino la sofisticata bellezza della «luce» che orienta tanti naviganti.

Nella sezione del museo si trovano poi anche esposti l'orologeria per la rotazione dei fari; i sistemi elettrici, acetilenici e a gas, alcuni disegni di fari forniti dall'Ufficio Tecnico dei Fari di La Spezia e oggetti in genere legati a questo tema.

Ma come si è sviluppata questa storia? (5) Fino al 1996 la Lanterna non era altro che un monumento isolato all'interno dell'area portuale, accessibile solamente al guardiano del faro e al personale della Marina Militare preposto al controllo del segnalamento. Il faro venne quindi ufficialmente aperto al pubblico nel 1996, anche se la circostante area portuale, non permetteva il facile raggiungimento della struttura, collocato sopra a uno sperone di roccia a 40 metri di altezza.

Così si è dovuto aspettare il 2001 quando è stata inaugurata finalmente la passeggiata pedonale che conduce al faro dalla città, senza interferire con le attività portuali. Passeggiata che ricalca l'antico percorso storico intorno alla collina di Capodifaro, oggi rasa al suolo e rimpiazzata da un enorme piazzale utilizzato a scopi sia urbani che portuali e la cui unica traccia è la piccola rocca su cui sorge il faro. Sempre in quell'anno venne realizzato anche un intervento di recupero delle aree sottostanti il faro, con il restauro delle fortificazioni sabaude, rendendo accessibile l'area da poco trasformata in parco urbano. Ulti-

mo atto, il 2004, quando si sono conclusi gli interventi di restauro intorno alla lanterna, con la demolizione della palazzina a scacchi bianchi e neri, utilizzata in passato come stazione segnali. Questo intervento coraggioso ha permesso di recuperare l'aspetto che l'area della Lanterna aveva alla fine del 1700, documentato da vedute e piante ancora oggi esistenti in collezioni e archivi genovesi, ridandogli una valenza importante sul paesaggio portuale.

Il restauro del Faro di Otranto

Differente è il contesto del faro di Otranto, collocato a Punta Palascia, un'area a forte valenza ambientale e paesaggistica. Il complesso architettonico del faro di Punta Palascia sorge sulla punta più a est d'Italia, caratterizzata dall'alta scogliera a picco sul mare in uno splendido paesaggio naturale, nell'area di quello che sarà il Parco Regionale Otranto-S. Maria di Leuca.

Il faro fu costruito nel 1863 quando, dal corpo reale del Genio civile, venne decisa la costruzione di un faro del 4° ordine, ritenuto più utile rispetto al progetto originario che prevedeva un segnalamento del 2° ordine. Il progetto fu affidato all'ingegner Achille Rossi e l'impresa Pinto, incaricata dei lavori, li concluse nel 1867.

Come apparato illuminante venne montata una lanterna a dieci specchi, che ospitava un apparecchio catadiottrico a luce fissa con alimentazione a olio. Nel 1887 la lampada a olio venne sostituita con una a petrolio della ditta Barbier & Fenestre di Parigi, a luce bianca con lampo di 10 secondi seguito da 10 secondi di eclissi.

Il 5 febbraio 1907 la Commissione per il riordinamento dell'illuminazione delle coste del Regno (6), decise di ridurre la luce a intermittenza a 10 secondi di luce e 5

secondi di eclissi. Per quello che riguarda la struttura architettonica, la storia ricorda un solo restauro, nel 1921, diretto dall'Ingegner Blen ed eseguito dall'impresa Gaetano Urso, dopodiché la struttura fu lasciata via via deteriorandosi fino al completo abbandono nel 1979, anno in cui venne spenta anche la luce sul faro. Luce che venne sostituita da un fanale su un traliccio posto più in alto presso la sede della Marina Militare, al livello della strada provinciale. Strana storia per un faro che di sicuro è stato uno dei più significativi riferimenti del sistema di segnalazione delle coste italiane, per un periodo di circa cento anni. Ma poi che cosa è successo? Il faro venne messo all'asta. Il Comune di Otranto se ne accorse in tempo, grazie all'interessamento di un movimento ambientalista. Fu presentato così ricorso al Tribunale di Maglie affinché fosse fermata la vendita del faro; successivamente fu avviato un procedimento volto al reperimento di fondi per restaurare il faro.

Questi furono resi disponibili da un finanziamento comunitario, il POR Regione Puglia 2000–2006, misura 1.6, finanziato dall'Unione Europea, dallo Stato italiano, dalla Regione Puglia e cofinanziato dal Comune stesso.

Questo finanziamento ha permesso la riaccensione del faro, dopo un restauro accurato, la notte del 31 dicembre 2005, durante la manifestazione *Alba dei Popoli*.

Il progetto di restauro, come si legge dalla scheda tecnica, ha suddiviso gli interventi in:

- opere preventive di risanamento conservativo;
- opere di restauro;
- opere di adeguamento funzionale;
- opere di finitura e completamento funzionale;
- opere relative alla dotazione impiantistica.

Molti spazi sono stati pensati per consentire l'attivazione di un percorso museale di tipo virtuale in grado di restituire un cammino legato alle emergenze storico-architettoniche, nel rispetto del contesto ambientale e naturalistico dell'area.

Il restauro dei fari lungo la costa della Liguria

Sicuramente meno complessi sono stati gli interventi che hanno interessato altri fari, come per esempio quelli lungo la costa della Liguria, dove tra il 2004 e il 2006 si è assistito a un'operazione significativa di ristrutturazione, a dimostrare una volontà chiara di salvaguardare questo importante patrimonio.

Tali interventi sono stati richiesti fin dal 2003 dall'allora comandante di Marifari Spezia, Paolo Freni e sono stati realizzati dal Genio Civile Opere Marittime di Genova grazie ai finanziamenti della Direzione generale per le infrastrutture marittima e interna.

E così dopo il faro più a est di Italia anche quello più a ovest può essere considerato tra i fari recuperati.

È il faro di Capo dell'Arma, situato nel promontorio omonimo in Provincia d'Imperia, in località Arma di Taggia, primo faro della costa ligure a partire dal confine con la Francia.

Il primo faro fu costruito dal Genio Civile nel 1912 e fu attivato dalla Regia Marina per illuminare il Capo; successivamente, nel 1936, fu dotato di un impianto di illuminazione elettrica.

Come successo altrove, nel 1945, le truppe tedesche in ritirata ridussero il faro in rovina distruggendo completamente la struttura originaria. Nel 1948, si decise di ricostruirlo e la Marina Militare volle do-

tarlo di una lanterna circolare di 3 metri di diametro, un'ottica più complessa montata sull'armatura girevole, un impianto elettrico di riserva e un fanale indipendente.

La lanterna è collocata su una torre bianca di forma cilindrica che termina con una vistosa cornice di coronamento; è inserita nella costruzione di servizio a due piani caratterizzata da una finitura a intonaco bianco e una fascia orizzontale nera che spicca sul fondo chiaro per migliorarne la visibilità diurna. La composizione delle facciate è molto semplice e funzionale senza decorazioni: uno zoccolo di base e le aperture circondate da una cornice bianca. L'edificio è disegnato secondo una pianta asimmetrica: la distribuzione è organizzata lungo un corridoio centrale che da accesso ai vani principali e al corpo scala (posizionato in angolo) che consente il collegamento con il piano superiore; una terrazza piana funge da copertura. È possibile arrivare alla sommità del faro tramite una scala elicoidale interna alla torre che permette di accedere al terrazzo di copertura al primo piano dell'edificio. La scala elicoidale porta alla stanza dell'orologio e da qui si accede al primo ballatoio protetto da un semplice parapetto metallico; tramite una rampa metallica esterna si raggiunge il ballatoio metallico superiore che consente le periodiche operazioni di manutenzione della lanterna (7).

Il faro di Capo Mele è ubicato sul promontorio di Capo delle Mele in località Andora-Laigueglia. Fu costruito per volontà del Genio Civile nel 1856, quindi prima dell'Unità d'Italia; infatti era già presente nei primi elenchi ottocenteschi di fari e fanali d'Italia. La sua architettura, da allora, non è quasi mai mutata, eccetto il colore dell'intonaco dell'edificio alloggi, da giallo a rosso e l'inserimento, nel retro e nella facciata sud, di un corpo aggiunti-

vo nel quale sono stati ricavati i nuovi servizi igienici (nel 1953).

Anche la lanterna è ancora quella originale, dodecagonale a tre corsi di vetri piani; la lampada ha funzionato a luce fissa alimentata a petrolio fino al 1909, data in cui l'impianto venne trasformato ad acetilene a produzione diretta con tre gruppi di luci. Nel 1936 l'impianto a produzione diretta fu sostituito con quello ad acetilene disciolto.

Durante il secondo conflitto mondiale, subì gravi danni e venne riparato poi fra il 1947 e il 1948.

Un anno dopo, l'apparato illuminante fu trasformato a incandescenza elettrica anche in funzione della sua nuova classificazione a faro aereomarittimo. Nel 1953 fu sistemata l'ottica rotante definitiva con pannelli deflettori per la parte aerea (8).

Il faro è a torre ottagonale in muratura intonacata di bianco, con una terrazza sormontata da una muretta su cui poggia la lanterna cilindrica. Il ballatoio è protetto da un parapetto metallico con sottostante cornice che unisce armonicamente la torre alla lanterna. Il tutto è parzialmente addossato al fabbricato di servizio di colore rosso. La pianta è rettangolare con ingresso centrale e il corpo scala consente il collegamento con il piano superiore e il corpo dell'edificio alloggi. Il fabbricato è a tre piani e si arriva sulla sommità della torre percorrendo 74 gradini. Per entrambi i fari citati sono stati principalmente affrontati problemi di consolidamento delle murature per evitare il collasso delle strutture, con un'attenzione alle tecniche costruttive tradizionali.

Infatti sono stati conservate, dove possibile, le murature in pietra a secco con soluzioni tecnologiche (micropali) capaci di riprodurre l'originaria tipologia e si sono affrontati anche problemi idraulici per li-



Le coperture del faro del Tino dopo il restauro (archivio Autore).

mitare la franosità del terreno e inoltre sono state trattate tutte le superfici intonacate con intonaci a calce, privi di cemento e pertanto maggiormente resistenti all'aggressione salina.

Per il faro di Portofino, invece, sono stati progettati interventi di miglioramento degli interni.

L'edificio si trova sulla punta di Portofino, all'estremità sudorientale del promontorio arroccato sulle scogliere a picco nel mar Ligure, e domina la costa tra il Golfo Paradiso, a ponente e il Golfo del Tigullio a levante; si trova a 2 km dalla città e a solo 15 minuti a piedi dalla rinomata piazzetta. L'idea di progettare questo faro nacque durante il periodo napoleonico, in quanto l'imperatore voleva dare

maggiore importanza al golfo del Tigullio, però solo nel 1870, grazie al Conte Camillo Benso di Cavour, all'epoca ministro dei Lavori Pubblici in Italia, venne portato a termine il progetto. Dapprima un semplice traliccio in ferro che prese poi la forma dell'attuale faro, nel 1910, in quanto la sua debole luce si confondeva con le luci del paese.

Appena costruito venne chiamato Capo della Madonnina in quanto all'inizio, sopra la torre fu posizionata una statua raffigurante la Madonna, che intorno al 1900 fu trasferita in una cappella nelle vicinanze del promontorio. Durante la seconda guerra mondiale ebbe la triste sorte di essere preso dai tedeschi e così fu spento; riprese a illuminare il golfo il 13 maggio del 1945.

Il faro presenta una tipologia particolare con la torretta del faro che si trova su uno spigolo dell'edificio. È realizzato in muratura e intonacato di bianco; la struttura è a due piani con pianta rettangolare addossata a un'ala laterale a un solo piano utilizzata per i servizi. La torretta è ottagonale, smussata sui quattro spigoli, presenta all'interno la tipica scala elicoidale, dalla quale si accede alla sommità, ove è posta la lanterna. La facciata presenta alcuni elementi del lessico classico, lo zoccolo, le modanature e la bugnatura dei cantonali.

La lanterna, di tipo francese con cupola in rame e montanti di ottone, è di tipo L2.

Gli interventi di restauro sono stati resi difficoltosi dalla scarsa raggiungibilità del faro (c'è una strada di solo un metro di larghezza), infatti tutti i materiali sono stati portati in cantiere con l'ausilio di un elicottero. Per le soluzioni progettuali, in questo caso, si sono usati accorgimenti di risparmio energetico, realizzando il riscaldamento a pavimento con acqua riscaldata dai pannelli solari posti sulla copertura e si è scelto di utilizzare una stufa a *pellets*, cioè che usa truciolame di legno pressato.

Ultimo faro da citare è quello del Tino situato sull'omonima isola nel golfo di La Spezia.

È un faro intriso di storia e leggenda se non altro perché è qui che si rifugiò, dopo aver viaggiato a lungo, il monaco eremita San Venerio, oggi considerato il patrono dei faristi.

Fu infatti nel luogo dove oggi sorge il faro che, tra il VI e VII secolo, San Venerio accese fuochi come ausilio ai naviganti.

La costruzione è stata attivata nel 1840 dal Genio Civile e non segue le leggi imposte dall'orografia. Rappresenta un grandioso esempio di architettura fortificata neoclassica, un interessante compromesso tra le costruzioni militari di scuola france-

se e le fortificazioni del XIX secolo.

Nel 1840, sulla torretta cilindrica, nell'angolo orientale del primo fortino napoleonico venne attivata da Carlo Alberto di Savoia la prima luce con una lampada alimentata a olio vegetale, ora abbandonata.

Nel 1884 il Genio Civile costruì, a fianco della prima torre, una seconda torre più alta; qui fu collocato l'attuale apparato ottico dotato di incandescenza elettrica ad arco voltaico prodotto da due generatori a corrente alternata. I generatori erano azionati da due macchine a vapore, conducendo un esperimento che non venne mai più riproposto in nessun altro faro.

Il faro del Tino non è nuovo a questo genere di esperimenti, infatti trovandosi vicino all'Ispettorato Tecnico dei Fari è *locatio* ideale per testare e sperimentare nuove soluzioni tecnologiche.

Questo sistema conferiva al segnale una luminosità molto elevata per cui nel 1912 fu sostituito con un impianto a petrolio che successivamente fu elettrificato.

Nel corso degli anni vennero applicate ulteriori modifiche e il 25 luglio del 1985 il faro venne definitivamente automatizzato. Il faro è considerato di atterraggio ed è costituito da una torre cilindrica collocata sopra l'antico fortilizio esagonale ed è addossata all'edificio alloggi a tre piani.

La torre ha due ordini di terrazze, coronata da una grande lanterna a vetrate curve. Questa soluzione è abbastanza insolita in quanto la forma della lanterna non è di tipo francese ma inglese come riporta anche la targa apposta leggibile sulla lanterna stessa. Il fortilizio e l'edificio di servizio non sono visibili dal mare, solo la lanterna domina il verde e le rocce di quest'isola disabitata.

Il 1° aprile del 1987, il personale del faro dell'Isola del Tino ha cessato il servizio di guardia e questo ha reso più vulnerabile

la struttura. I lavori di restauro hanno interessato la ricostruzione delle coperture collassate, mantenendo la tipologia costruttiva in abbadini di ardesia in triplice strato e la struttura portante in legno, il rifacimento degli intonaci esterni e la sostituzione delle persiane di legno.

La Marina Militare è fortemente impegnata affinché questo complesso monumentale in un'isola non abitata possa restare integro e intatto, anche in omaggio a San Venerio che per primo l'abitò (9).

E mi piace concludere questo testo riportando ancora una frase del progettista

del faro di Capo Spartivento che mi trova assolutamente d'accordo: «Queste strutture non sono state costruite per caso nel paesaggio, avevano e hanno uno scopo, un'utilità civica è come tali vanno rispettate, conservate e valorizzate in segno di rispetto e anzi, è grazie a loro che possiamo goderci la vista di un paesaggio mozzafiato che altrimenti difficilmente sarebbe stato raggiungibile».

E con queste parole mi congedo, augurandoci un giorno di poter raccontare ancora una storia a lieto fine per tutti i fari d'Italia. ■

Si ringraziano, per le fotografie e il materiale fornito, l'Archivio della Provincia di Genova e il 4° Reparto dell'Ispettorato di Supporto Logistico e dei Fari della Marina Militare.

NOTE

(1) Un ringraziamento particolare al signor Alessio Raggio e all'ingegner Mario dal Molin per aver fornito tutta la loro disponibilità e tutta la documentazione di progetto. Per ulteriori informazioni: www.mariodal-molin.com.

(2) Le tradizioni tramandate dai pescatori ci ricordano che il nome Spartivento, deriva dal fatto che il Capo divide i venti orientali da quelli occidentali.

(3) La portata luminosa attuale è di 18 miglia e la sorgente luminosa emette un gruppo di tre lampi bianchi con un periodo di 15 secondi; il fascio è visibile nei settori 240-085 e 093-094. Il sistema di emergenza automatizzato ha la medesima portata della lampada principale.

(4) Maggiori informazioni su <http://www.liguri.org/lanterna/museo.asp>.

(5) Vedi l'articolo di Bruno Cervetto «La lanterna di Genova: nuovi spazi e un nuovo museo» sul sito de *Le pietre e il Mare*.

(6) Commissione istituita con i Decreti Ministeriali n. 5115 del 16 maggio 1905 e n. 3175 del 20 marzo 1906.

(7) Per quanto riguarda l'impianto di illuminazione e l'ottica, il faro è dotato di un impianto elettrico di proiezione che emette due lampi di luce bianca intermittente per un periodo di quindici secondi.

(8) Il faro è dotato di un impianto elettrico di proiezione che emette tre lampi di luce bianca per un periodo di quindici secondi.

(9) Vedi l'articolo di Giovanni Infante e Paolo Freni «I fari della Liguria tornano a splendere» in *Notiziario della Marina*.

BIBLIOGRAFIA

C. Bartolomei, *Luce e mare: geometria e tipologia dei fari italiani*, Tesi di Dottorato di Ricerca in «Disegno e Rilievo del Patrimonio Edilizio», 2001.

C. Bartolomei, G. Amoroso, *L'architettura dei fari italiani. Vol 2 – Mar Ligure e Mar Tirreno*, Alinea Editrice, Firenze 2006.

C. Bartolomei, G. Amoroso, *L'architettura dei fari italiani. Vol 3 – Sardegna*, Alinea Editrice, Firenze 2007.

P. Leonardi Cattolica e A. Luria, *Fari e Segnali Marittimi*, P.L., Doyen, Torino 1916.