# Missione COERENZA

# Mission Coherence

Dalla scomparsa del padre Ugo, avvenuta nel 2000, l'architetto Stefano Faggioni porta avanti lo studio di famiglia con un entusiasmo contagioso. La sua filosofia è chiara: **ogni dettaglio** a bordo deve **parlare lo stesso linguaggio**

The architect Stefano Faggioni has been carrying on the family firm with contagious enthusiasm since the death of his father Ugo in 2000. His philosophy is quite clear: **every detail** on board must **speak the same language**

*by Bruno Cianci*

Spezzino, classe 1969, Stefano Faggioni incarna la passione di tutti gli uomini che hanno la fortuna di dedicarsi **anima e corpo** a ciò che più amano fare.

Born in La Spezia in 1969, Stefano Faggioni embodies the passion of all men who are fortunate enough to devote themselves with **body and soul** to what they love most.

IL GOLFO DEI POETI È NOTO A TUTTI PER LE VICENDE LEGATE AGLI ARTISTI ROMANTICI che, nel corso dell'Ottocento, hanno tratto ispirazione dalla bellezza di quei luoghi per la propria produzione letteraria. Già un secolo prima, però, gli antenati di Stefano Faggioni, classe 1969, si cimentavano nella costruzione e riparazione di barche da lavoro dell'area. Nato alla Spezia, figlio di Ugo (m. 2000) e nipote di Guido (m. 1977), Stefano incarna la passione di tutti gli uomini che hanno la fortuna di dedicarsi anima e corpo a ciò che più amano fare. Il cognome, tra l'altro, deriva da 'Faggiona', località dell'entroterra ligure nota già ai tempi dei Romani per i faggi ivi presenti, ideali per ricavarne magnifici remi per le galee. La sede storica dello Studio Faggioni si trova nel borgo di Cadimare, presso La Spezia, all'interno della casa di famiglia che, oltre a essere una delle più antiche della zona, ha la particolarità di essere stata in parte costruita con materiale di recupero navale. Le travi, visibili sui soffitti, sono autentici alberi di velieri; grandi pale di timoni, inoltre, sono state rinvenute sotto i pavimenti, per rinforzare le solette, mentre la robusta porta d'ingresso e una parte del mobilio provengono a loro volta da demolizioni. Negli anni '60 del secolo scorso, grazie all'intuito di Ugo, l'azienda allargò lo spettro delle attività, occupandosi anche di progettazione di barche militari, vedette, pescherecci e traghetti. Il coinvolgimento di Stefano risale al 1995, quando iniziò a curare lo stile e il mobilio di barche a motore perché si trattava dell'attività che più si avvicinava agli studi di architettura che stava conducendo. «*Nel 1999 poi* – ha detto Stefano –, *tramite il cantiere Beconcini con cui già avevamo dei rapporti, iniziammo a lavorare su yacht d'epoca come il* Marlin *di Kennedy* (a quel tempo già armato dalla famiglia Della Valle, *nda*), *la goletta* Orion, *il J-Class* Candida, Iduna *e* Black Swan». Quest'ultima barca, un bel ketch aurico del 1899, ha avvicinato Stefano al

mondo di Charles E. Nicholson, il progettista-costruttore a lui più caro. Ha lavorato su almeno otto barche disegnate dal genio di Gosport, tutte costruite secondo standard che lo spezzino definisce *magnifici:* oltre a *Black Swan*, segnaliamo *Astra, Candida, Joyette, Orion, Patience, Sylvia* e *Yali*. Nel 2000, suo malgrado, Faggioni Junior dovette imparare a camminare con le proprie gambe perché papà Ugo venne a mancare: *«Non nascondo il panico che provocò in me la dipartita di mio padre* – ricorda l'architetto – *e quella sgradevole sensazione di dover 'volare senza rete', senza il suo conforto e le sue critiche costruttive; ciononostante ebbi accanto mio cugino Simone e mio zio Francesco, che mi diedero una grande mano»*. Senza di loro, chissà, Stefano non avrebbe potuto dedicarsi alla ricostruzione degli interni di *Lulworth* (1920), il Big Class il cui recupero è stato definito nei primi anni Duemila 'il restauro del secolo'. *«Nel caso di* Lulworth*, il lavoro di design è stato particolarmente rispettoso del poco esistente a livello di interni, ridisegnando nuovi spazi con uno spirito molto affine all'originale»*, ricorda Stefano.
Lo studio Faggioni è una vera e propria perla, una specie di museo per pochi eletti. Il luogo incanta, il legno profuma e gli schizzi sono ovunque, segno che il lavoro e i clienti non mancano. I lavori in corso riguardano lo yacht *Portola* (1929), il ketch bermudiano *Gitana IV* (1961), costruito da Sangermani, lo yawl bermudiano *Mait II*, costruito da Baglietto nel 1957 (fu la prima barca italiana al Fastnet del 1959, con Francis Chichester nel ruolo di navigatore), la nuova replica del cutter *Britannia* e altro ancora. Covid-19 permettendo, i progetti conducono l'architetto spezzino in quel di Valencia, a Viareggio, a Napoli, a Los Angeles, senza dimenticare Madrid, dove vive la sua famiglia e dove possiede un altro studio da diversi anni. Sebbene il computer costituisca uno strumento di lavoro imprescindibile, Stefano continua a disegnare molto a matita, come confermato dalla quantità di schizzi già segnalata: questo perché c'è sempre una parte di progetto che va studiata alla vecchia maniera. *«Il disegno a mano mi permette di entrare molto più a fondo nel progetto, di viverlo quasi fisicamente (...); ritengo che questo modo sia più consono al restauro delle barche d'epoca»*. Gli schizzi che catturano di più l'occhio sono

«A bordo del Big Class *Lulworth* il lavoro di design è stato molto rispettoso del poco esistente, ridisegnando nuovi spazi con uno spirito affine all'originale».

«On board the Big Class *Lulworth*, the design work was very respectful of what little existed before we started, creating new spaces with a spirit that resonated with the original».

quelli degli accessori e della ferramenta di bordo, a dimostrazione che il lavoro coinvolge a 360° ogni aspetto della progettazione, con la sola eccezione degli impianti e dei motori. Nulla, in sede di progettazione, è lasciato al caso: *«Amo distribuire gli spazi interni, avere il privilegio di vivere la barca per primo e studiare i particolari per rendere la vita a bordo più comoda; studio con cura anche gli odori che gli armadi e i cassetti devono sprigionare da aperti; il risultato deve essere monolitico e parlare lo stesso linguaggio, dalla testa dell'albero agli interni, passando per la coperta…».*

THE GULF OF POETS IS FAMOUS FOR THE HISTORICAL EVENTS CONNECTED WITH THE ROMANTIC AUTHORS, who during the nineteenth century drew inspiration from the beauty of this area. A century earlier, however, the ancestors of Stefano Faggioni, born in 1969, undertook the construction and restoration of local workboats. Born in La Spezia, the son of Ugo (d. 2000) and grandson of Guido (d. 1977), Stefano embodies the passion of all men who are fortunate enough to devote body and soul to what they love most. His surname comes from 'Faggiona', a town in the Ligurian inland already known in Roman times for its beech trees, the perfect material for obtaining excellent oars for galleys. The historic headquarters of Studio Faggioni is located in the village of Cadimare, near La Spezia, in the family home, which is not only one of the oldest houses in the area but also has a distinctive trait of being partly built with reclaimed naval material. The beams on the ceilings are authentic masts of sailing ships, large rudder blades were also found under the floors, to reinforce the slabs here and there, while the solid entrance door and part of the furniture come from demolitions. In the '60s, thanks to Ugo's intuition, the company expanded

«Rispetto al computer, che ovviamente uso, **il disegno a mano** mi permette di entrare ben più **a fondo nel progetto**, e di viverlo quasi fisicamente».

«As opposed to the computer, which I use, **drawing by hand** allows me to dive **deeper into the project**, and to experience it almost physically».

its operations and started to design military boats, lookouts, fishing boats, and ferries. Stefano's engagement in the family firm dates back to 1995 when he began to supervise the style and the furnishing of the motorboats, a field that was in line with the architecture studies he was conducting at the time. «*In 1999* – as Stefano explains –, *through the Beconcini shipyard which we already had relations with, we began to work on vintage yachts such as Kennedy's* Marlin *(which was already owned by the Della Valle family at the time, ed.), the schooner* Orion*, the J-Class* Candida*,* Iduna *and* Black Swan». The latter, a beautiful auric ketch from 1899, brought Stefano closer to the world of Charles E. Nicholson, the designer, and manufacturer he admires most. He has worked on at least eight boats designed by the genius of Gosport, all built according to standards that he defines as "excellent": in addition to *Black Swan*, we would like to point out *Astra, Candida, Joyette, Orion, Patience, Sylvia,* and *Yali.* Unfortunately in 2000, Faggioni Junior had to learn to stand on his own feet when his father Ugo passed away: «*I won't hide the panic that my father's death triggered in me* – the architect remembers – *and that unpleasant feeling of having to 'fly without a parachute', without his comfort and constructive criticism. However, I had my cousin Simone and my uncle Francesco beside me, who gave me great support*». Without them, maybe, Stefano would not have been able to dedicate himself to the reconstruction of the interiors of *Lulworth* (1920), the Big Class whose restoration at the beginning of 2000 was defined as 'the refitting of the century'. «*In the case of* Lulworth – *as Stefano recalls - the design project was very respectful of what little interior design existed before we began, creating new spaces with a spirit that resonated strongly with the original*».

| § | Funzione | Quantità | descrizione | ø fondino Golfare (mm) | Note |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | Attacco strallo poppiero | 1 | | | vedere TAV.26 |
| 2 | Passacavi di poppa | 2 | | | esistenti |
| 3 | Scorri-cavo venti passerella | 2 | - | - | |
| 4 | Bicchiere di innesto potenza boma + 3 basi di fissaggio | 1 | - | - | vedere TAV.22 |
| 5 | Puleggia in coperta di rinvio volante | 2 | - | - | vedere TAV.30 |
| 6 | Traslo scotta di randa | 1 | - | - | vedere TAV.21 |
| 7 | Rinvio scotta SPI, MPS ed Yankee | 2 | a vite | 16 | |
| 8 | Verricelli delle volanti | 2 | manuali | - | base in legno h.30 |
| 9 | Rinvio scotta di randa | 2 | perno passante | 16 | |
| 10 | Verricelli scotta di randa | 2 | manuali | | base in legno h.50 |
| 11 | Rinvio della volante | 2 | landa esistente | | |
| 12 | Paranco della volante | 2 | perno passante | 16 | |
| 13 | attacco del gancio della volante | 2 | | - | |
| 14 | Verricelli scotte fiocchi, SPI e MPS | 2 | manuali | - | base in legno h.80 |
| 15 | Golfari disponibili | 8 | perno passante | 14 | |
| 16 | Ritenuta boma durante il rientro | 2 | perno passante | 14 | |
| 17 | Rinvio scotta GE-1 e braccio del tangone | 2 | a vite | 16 | |
| 18 | Rinvio scotta GE-2 | 2 | a vite | 14 | |
| 19 | Disponibile per carica-scotta | 2 | a vite | 14 | |
| 20 | Rinvio scotta trinchettina libera | 2 | a vite | 14 | |
| 21 | Presa paranco di carica-basso boma | 1 | perno passante | 14 | |
| 22 | Presa paranco Mantiglio boma (Sn) | 1 | perno passante | 14 | |
| 23 | - | - | - | - | |
| 24 | Lazy Jack + bandiera testa albero | 1 | caviglia a croce | - | esistente |
| 25 | Rinvio drizza del banzigo | 1 | perno passante | 14 | |
| 26 | Rinvio drizze fiocchi bassi | 1 | perno passante | 16 | |
| 27 | Presa di scotta Trinchettina bomata | 1 | perno passante | 14 | |
| 28 | Rinvio drizze fiocchi bassi | 1 | perno passante | 16 | |
| 29 | Rinvio mantiglio tangone e Tri.na bomata | 1 | perno passante | 14 | |
| 30 | Lazy Jack | 1 | caviglia a croce | - | esistente |
| 31 | Presa paranco Mantiglio boma (Ds) | 1 | perno passante | 14 | |
| 32 | - | - | - | - | |
| 33 | Rinvio scotta Trin.bomata e Trin. da vento (Sn) | 1 | perno passante | 14 | |
| 34 | Rinvio scotta Trin.bomata e Trin. da vento (Ds) | 1 | perno passante | 14 | |
| 35 | Verricello drizze di Randa + GE-2 e Trin.bom. | 1 | manuale | - | base in legno h.30mm |
| 36 | Verricello drizze SPI, MPS + GE-1 e Trin.libera | 1 | manuale | - | base in legno h.30mm |
| 37 | Rinvio bracci tangone x andature strette | 2 | a vite | 14 | testa di monaca |
| 38 | Bitta d'ormeggio | 4 | | | vedere TAV.28 |
| 39 | Salpa ancore | 1 | | | |
| 40 | Bozza catena | 1 | | | esistente |
| 41 | Attacco stragli di Trinchettina | 1 | | | vedere TAV.24 |
| 42 | Presa carica-basso tangone | 2 | perno passante | 14 | |
| 43 | Rinvio stragli di Trinchettina | 1 | | | vedere TAV.23 |
| 44 | Bicchiere di inserimento gruetta di cappone | 1 | | | vedere TAV.25 |
| 45 | Gallocce di forza | 10 | legno | 45 cm | vedere le esistenti |
| 46 | Gallocce | 5 | legno | 25 cm | |
| 47 | Attacco strallo Testa albero | 1 | | | vedere TAV.29 |
| 48 | Presa di rinvio drizza testa albero | 1 | perno passante | 14 | |
| 49 | Presa di rinvio drizze SPI+MPS | 1 | perno passante | 14 | |
| 50 | Attacco di riposo strallo AV | 2 | perno passante | 14 | Gancio a palmo |
| 51 | Rullini passa catena sulla falchetta | 1 | | | vedere TAV.51 |
| 52 | Rinvio drizza di randa | 1 | perno passante | 16 | |
| 53 | Presa paranco tesa strallo AV | 1 | perno passante | 16 | |
| 54 | Dorade estrazione loc. cucina | 2 | | | vedere TAV. 66 |
| 55 | Fungo estrazione bagno | 1 | | | |

STUDIO FAGGIONI YACHT DESIGN

| | | |
|---|---|---|
| R22 | LA SPINA - 12 S.I. | 1929 |
| | Piano di Coperta | Scala: Tav. 4 |

Data:180905
Data agg.to:
Via F. Binazzi, 8 19121 La Spezia -Italy- Tel/fax: +39 0187 778494 www.studiofaggioni.com

The Faggioni studio is a true pearl, a sort of a museum for the select few. The place enchants with its smell of wood and sketches spread out everywhere, a sign that there is no lack of work nor customers. The ongoing operations concern the yacht *Portola* (1929), the Bermudian ketch *Gitana IV* (1961), built by Sangermani, the Bermudian yawl *Mait II*, built by Baglietto in 1957 (it was the first Italian boat at 1959 Fastnet, with Francis Chichester at the helm), the new replica of the cutter *Britannia* and more. If Covid-19 allows it, the firm's projects will take the architect from La Spezia to Valencia, Viareggio, Naples, Los Angeles, and, last but not least, Madrid, where his family lives and where he began running another architecture firm several years ago. Even if the computer is one of his essential work tools, Stefano largely continues to make pencil drawings, as the number of sketches mentioned above clearly shows this. It is because there is always a part of the project that must be studied the old way. *«Hand drawing allows me to dive into the project, to experience it almost physically (...); I think this methodology is ideal for the restoration of vintage boats».*

The sketches that mostly catch the eye are those of the accessories and hardware onboard, proving that this work involves every aspect of design at 360°, except for the installations and engines. Nothing in the design phase is left to chance: *«I love to plan the interior spaces* – Stefano comments –*, having the privilege of being the first to experience the boat and to study all the details to make life onboard more comfortable. I even carefully study the smells that cabinets and drawers should unleash when opened; the result must be consistent and speak the same language, from the masthead to the interiors, all through the deck...».* ◣

«Il risultato del mio lavoro deve essere monolitico e parlare il **medesimo linguaggio**, dalla testa dell'albero agli interni, passando per la coperta».

«The result of my work must be consistent and speak the **same language, from the masthead** to the interiors, all through the deck».