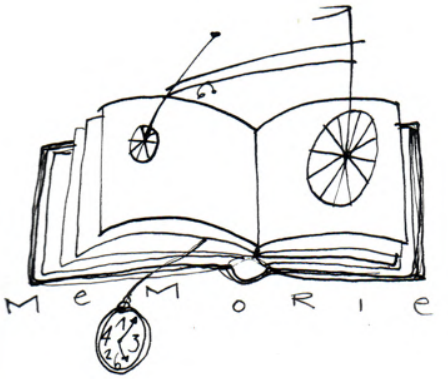
Collana



Testimonianza di Norberto Foletti
Raccolta da Laura Robustelli

Mnemoteca del Basso Sarca (TN) © 2010

INDICE

ESORDI	1
TECNICHE	5
FAMOSI	13
REGATE	16
MAESTRO D’ASCIA	22
RESTAURI	24
PASSIONE	27
RICORDI	30
UNA ROTTA	32

ESORDI

Mi chiamo Norberto Foletti, ho settantaquattro anni e sono nato in provincia di Cremona, da dove i miei genitori si sono trasferiti a Riva nel 1940.
Ho abitato per tanti anni nella famosa piazzetta S.Rocco di Riva, dove io e tanti amici allora, a quattordici anni, si andava a imparare il mestiere, perché a studiare erano in pochi.

La prima barca costruita in piazzetta S. Rocco nel 1953

Pertanto l'inizio di questo mio lavoro è stato alla *Fraglia Della Vela*, il club nautico di Riva così chiamato da Gabriele d'Annunzio, dove lavorava un certo Cernisky, che negli anni Quaranta era arrivato negli stabilimenti Zontini per costruire barche. Quando i cantieri Zontini hanno chiuso si è trasferito alla Fraglia, dove io sono arrivato a fare il ragazzo di bottega.

Premiazione a Caldaro nel 1955.
Norberto Foletti è il primo a sinistra, Cernisky in primo piano al centro, a destra si riconoscono Gianni Zontini e Amedeo Paroldo.

Lui è stato il mio primo maestro, e da lì è cominciata la mia attività di costruttore di barche, cioè di carpentiere nautico.
Nel 1953 mi sono costruito la mia prima barca, e voglio raccontarvi come è nata questa barca: io con dei miei amici e mio padre siamo andati addirittura in Val di Ledro, alla Segheria Oradini, a prendere le tavole con un carretto a mano e siamo ritornati a piedi; quando poi si è trattato di tirarla fuori dalla cantina dove l'avevamo costruita, siccome non ci passava, abbiamo dovuto allargare la porta! Ecco, questo per dimostrare la passione con la quale ho fatto questa barca.
Nel 1958 mi sono iscritto all'Associazione Artigiani e ho cominciato a lavorare in proprio, la mia prima bottega era in viale Damiano Chiesa, proprio di fronte a dove fino a qualche anno fa c'era il Bowling, e lì sono rimasto per tre o quattro anni,

finché mi sono trasferito dentro la ex-Zontini, dove c'era un grande piazzale.
Ho cominciato allora a costruire tutte quelle barche, centinaia di barche di tutti i tipi, e nel 1967 ho esposto al Salone Nautico di Genova.
La mia forza era che, se mi portavano un disegno, io lo

Scafo costruito per Cesare Postai, amante di Riva del Garda

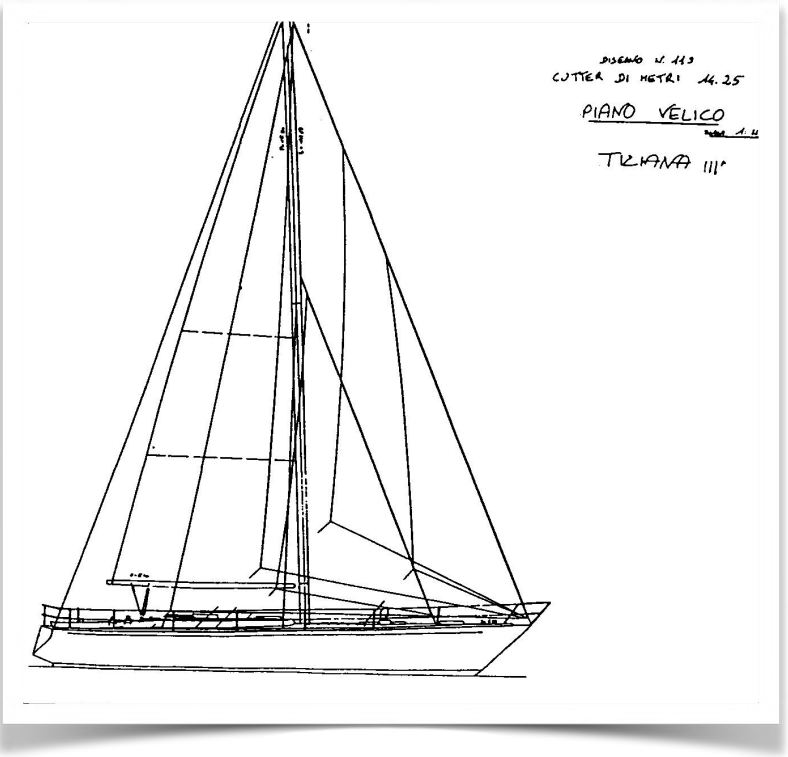
eseguivo. Purtroppo il mio titolo di studio era la quinta elementare, e i primi tempi tradurre da un disegno in scala alla grandezza naturale non è stato facile: ho perso tante notti e tante serate. Questo l'ho potuto fare per la grande passione che mi ha portato poi a fare vela, sport che pratico tuttora.
Quando ho cominciato ero io con un operaio, poi è venuto a lavorare con me mio fratello Luigi, da tutti conosciuto come Gino, e anche mio fratello Mario mi aiutava.

Mario è morto in un incidente a soli quarant'anni, andando a recuperare un bambino che era annegato nel lago di Toblino: l'ha trovato, ma all'ultimo momento si è levato la cintura da sub, è andato giù per recuperarla, ma c'era la grata di immissione dell'acqua sollevata, e la fortissima pressione lo ha inghiottito e trascinato di sotto. Era un subacqueo professionista, faceva parte del Soccorso Alpino, dei Vigili del Fuoco, insomma era molto attivo nel volontariato. Lui ha lavorato con me nella cantieristica, mentre con Gino eravamo soci.
In seguito siamo arrivati ad avere fino a dodici operai e il Cantiere era diventato importante e conosciuto in tutta Italia, allora dalla Zontini ci siamo trasferiti alla Baltera.
Era nata in me una grande passione per il legno, io ho sempre costruito barche in legno.

1970 Il molo della Fraglia; attraccate solo barche Foletti

TECNICHE

Come si inizia a costruire una barca? C'è un progettista,



qualcuna l'ho inventata anch'io, ma solitamente c'è un progettista che porta dei disegni, i quali vengono poi tracciati al naturale, il che non era facile, come spiegavo prima, dato il mio livello di cultura e di studio. Si tracciava tutto a grandezza naturale e poi si eseguiva, dunque è un mestiere che si impara come un altro; ci vuole solo, forse, una gran carica di passione, se non ce l'hai non lo puoi fare.

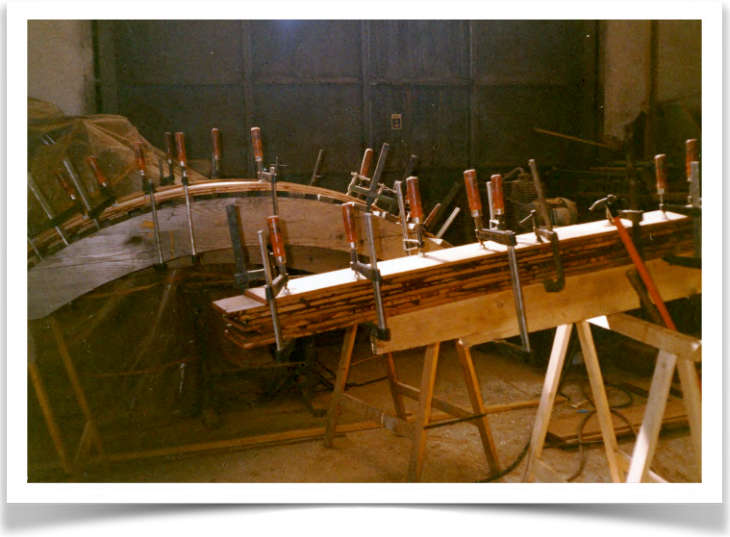
Costruire una barca, infatti, implica saper montare il motore, fare l'impianto elettrico, l'impianto idraulico, installare la cucina, abbiamo fatto anche delle barche coi doppi servizi, quindi ci voleva una conoscenza generale di tutto quello che occorreva.
Per costruire uno scafo ci sono diverse tecniche.
Normalmente si costruiva *dritto a prua*, si impostavano il *paramezzale*,[1] il puntale e la poppa e si cominciava a ricoprire

Inizio lavorazione

con delle tavole: queste sono le famose barche *in massiccio*.

[1] Paramezzale: la spina dorsale della barca.

Poi, negli anni Settanta si sono inventate delle resine che tenevano bene l'acqua e, mentre prima si faceva tutto a viti e a chiodi di rame ribattuti, con l'avvento di resine e colle che potevano restare in acqua per sempre si è cominciato a costruire in lamellare, vuol dire che la barca si metteva sotto-sopra, come potete vedere dalle foto, e si cominciava con uno strato in diagonale a 45°, poi con un altro strato in diagonale, fino a che si raggiungeva lo spessore desiderato: in genere quattro o cinque strati con uno spessore di venti, venticinque millimetri, dipendeva dalla grandezza della barca.
Poi si facevano tutte *le ordinate*[2], *i rinforzi*[3], gli interni.
Ecco, c'è stato questo grande cambiamento: da una costruzione che durava sempre uguale da millenni, in fasciame, chiodi, viti,



Lavorazione: fissatura di un paramezzale e dell'assale

[2] Ordinate: le costole dello scafo, in dialetto "gaone".
[3] Rinforzi: le varie strutture della barca.

Momenti della lavorazione

La carenatura

Lo scafo

Lo scafo capovolto

Lavorazione all'interno

si è passati, intorno agli anni Sessanta-Settanta, all'avvento delle resine, e sono cambiate un po' le cose. Io però, non so se sia stato giusto oppure no, non ho mai voluto costruire barche in resina.

La barca della quale sono più orgoglioso, a parte la prima che mi sono costruito nel 1953, che era uno *Snype*, o Beccaccino, è una barca di quattordici metri e cinquanta, col fasciame che era tutto a vista legno, come in trasparenza, compresi gli interni, pareva veramente un mobile.

Questa barca è rimasta per parecchi anni al porto San Nicolò, dove tanti Rivani andavano a vederla, naviga tuttora in Adriatico, ed è apprezzata da tutti.
Anche tutti gli scafi del servizio pubblico, di Malcesine e di Riva, che giravano qua nel nostro lago posso dire di averli costruiti io: erano ancora in lamellare e in *compensato marino*[4].
Erano motoscafi con due potenti motori da trecento cavalli l'uno, e costituivano anche una responsabilità come costruzione, perché trasportavano passeggeri: anche di queste imbarcazioni

Fine lavorazione
La barca è in acqua

[4] Compensato marino: strati incollati con resine che tengono l'acqua.

ne ho fatte parecchie. Ho poi costruito una serie che nel 1967 ho esposto al Salone Nautico di Genova, la famosa Olimpia, che era una barca innovativa in assoluto e forse il primo lamellare in Italia; e di questa ne ho fatti quaranta esemplari.
Come numeri, di altri esemplari ne ho fatti dieci, venti, adesso non ricordo bene, ma è un fatto che noi costruivamo non barche di serie, ma su ordinazione.

Speedy Gonzales
dei Cantieri Foletti ancora in servizio pubblico

SI POTENZIA IL PATRIMONIO DEI SERVIZI TURISTICI GARDESANI

Varato felicemente a Riva lo scafo «Speedy Gonzales»

Martedì verso le 19 una notevole folla di curiosi ha assistito al porto industriale di Riva al varo della maggiore imbarcazione da diporto fino ad ora uscita dai cantieri nautici dei fratelli Foletti di Riva. Si tratta del motoscafo «Speedy Gonzales» che è stato commissionato al cantiere qualche mese fa dalla ditta Danti, che esercisce da parecchi anni il servizio turistico con motoscafi nel golfo del Garda; la nuova imbarcazione sarà adibita appunto al trasporto di turisti e gitanti.

Ha una capacità di venti posti a sedere; l'apparato propulsore è composto da due eliche indipendenti mosse da due motori Volvo della capacità ciascuno di 300 cavalli. E' in grado di raggiungere la velocità di quaranta chilometri orari. Vale a dire che finalmente anche partendo da Riva è possibile fare il giro turistico del lago di Garda in meno di mezza giornata.

Indubbiamente l'entrata in servizio dello «Speedy Gonzales» contribuirà al miglioramento dei servizi di offerta turistica gardesani.

Il varo dello «Speedy Gonzales»

L'articolo di giornale che testimonia il varo della Speedy Gonzales negli anni Settanta

FAMOSI

Le mie barche hanno sempre regatato, dipendeva se me le ordinavano da regata o da diporto, ma comunque spesso hanno partecipato alle regate più importanti, e con successo. Abbiamo vinto qualche *Cento Miglia* e diverse gare con cabinati, ma ne ho fatte più da diporto che da gara. Ho costruito anche per persone famose: ricordo un primario, gente conosciuta in campo

medico, certo è difficile definire il livello di importanza, però sì, credo che fosse gente importante.
Le barche che facevo per loro non destinate al lago, finivano quasi tutte per essere portate in mare.
Quando facevamo le regate abbiamo conosciuto molti armatori, i famosi Costa, i Baglietto, gli Schiaffino, proprietari della Piaggio.

Allora quello della vela era un ambiente molto esclusivo, però devo dire che da tutte queste persone noi, pur venendo da una città povera e da poveri, siamo stati accolti bene e abbiamo avuto un nostro ruolo importante, e questo ci ha aiutato molto nella vita.
Negli anni Cinquanta, quando c'era l'*Intervela*, frequentava Riva il famoso principe Bira, che era il principe ereditario del

Il Kingsize a vele spiegate

Anni Ottanta. Il Kingsize sullo sfondo della centrale a Riva del Garda

Siam, l'odierna Thailandia, e che io ho avuto la fortuna di conoscere.
Con lui ho fatto delle uscite con la Star, la barca più prestigiosa di allora e ho la foto con lui; questa Star l'ho ristrutturata non molto tempo fa, per un signore di Brescia.
Il principe era un personaggio mitico, che faceva regate e correva anche in macchina, aveva un macchinone americano rosa, e anche la barca era di color rosa: ecco, ricordo questo particolare. Era un uomo molto alla mano, e alla Fraglia era amico di tutti, stavamo bene con lui.
Aveva sposato una lady inglese, che poi è rimasta qui, a Riva Del Garda.

1975 Al lavoro sullo sfondo della montagna

REGATE

Non parliamo della mia attività di regatante, perché quella è un’altra cosa.
Ho sempre avuto una grande passione per le regate, anche a causa del mio lavoro: ho vinto dei Nastri Azzurri, l’Intervela, sono stato selezionato per la Squadra olimpica, poi è arrivata l’ernia al disco e ho dovuto interrompere, ma la mia vita direi

che è passata tutta tra il lavoro sulle barche e l'andare in barca a fare le regate. Sono tuttora il coordinatore dell'attività giovanile italiana come presidente della classe *Optimist*[5], e tutta questa organizzazione mi impegna fortemente.
Se ho potuto dedicarmi alla vela devo ringraziare mia moglie, che mi ha seguito in tutto questo. Pensate che è stato proprio durante una Cento Miglia che sono diventato papà, sono arrivati i carabinieri a dirmi che mia moglie aveva partorito! Era tale la mia passione per la vela che lei ha dovuto arrangiarsi..
L'attività agonistica è stata importante per me da quando ho iniziato col Beccaccino fino a quando ho proseguito poi, con *l'FD Classe Olimpica*[6].

1995 Con la squadra della Fraglia

[5] Optimist: piccola barca scuola da regata per ragazzi fino ai quindici anni. E' diffusa in tutto il mondo.
[6] FD: Flying Dutchman, barca olimpica da regata.

1954 Con Enzo Santoni all'Intervela

Per mia fortuna ho trovato un *prodiere*[7] che era mio amico fin da bambino, e lo è ancora, tanto che ci troviamo tutta le sere e tutti i pomeriggi, si chiama Learco Bonora, ma tutti i Rivani lo conoscono come "el Fiaca". Learco abitava in via Cerere, nel centro storico, ed è stato un personaggio famoso della Fraglia e anche della vita di Riva negli anni Cinquanta e Sessanta. Dal 1958 in poi siamo stati legati sia come regatanti, perché lui era il mio braccio destro e anche sinistro per le regate, sia nel lavoro. Questa nostra bellissima amicizia dura ormai da sessant'anni.
Un ricordo particolare che mi suggerisce il mio amico Learco possono essere le Pre-Olimpiadi di Napoli del 1959, perché… era una delle prime volte che andavamo al mare: ad un certo

[7] Nelle barche da regata a due vele il timoniere tiene il timone e la randa, cioè la vela principale, e il prodiere tiene il fiocco, che è la vela più piccola davanti.

punto è arrivato un temporale, direi un fortunale, e solo noi, con altre quattro barche, siamo riusciti a girare la boa *di bolina*[8].
Poi abbiamo percorso tutto il Golfo di Napoli solo con la randa, finché non sono venuti a prenderci dei marinai, che ci hanno portato dentro la barca ma, lasciandola cadere a terra, hanno fatto un buco nello scafo, e abbiamo impiegato tutta la notte a ripararla. Io piangevo come un bambino, Learco no, ma la barca non era mica sua! Il mattino dopo eravamo sfiniti.

1959 Con Learco Fiaca alle Preolimpiadi di Napoli

[8] Stringendo controvento.

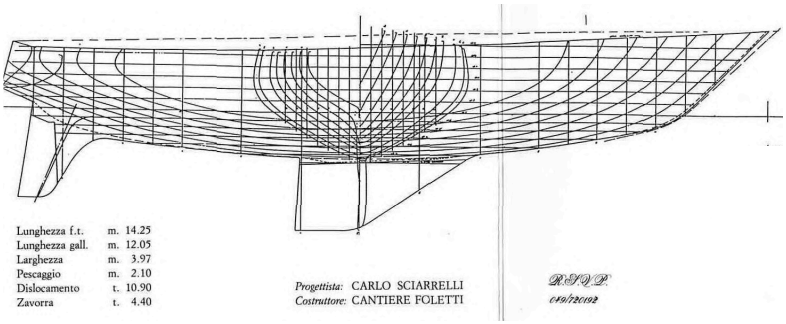
Nelle trasferte, soprattutto se dovevamo andare più giù di Firenze o Roma, viaggiavamo di notte, facevamo la regata, poi dovevamo caricare, quindi ci aspettava di nuovo il viaggio, e poi il lunedì si tornava a lavorare.
E' doveroso ricordare che nella trasferta di Napoli ci ha portato Carluccio Tonelli, proprietario dell'Hotel Centrale, con la sua Millecento Fiat: abbiamo fatto tre giorni di viaggio per arrivare, con la barca al traino!
Siccome eravamo poveri, il nostro primo FD da competizione ce l'ha regalato il commendator Perini, proprietario dell'Hotel Riva e Presidente della Fraglia, che era soprannominato "re del carbon", perché aveva fatto fortuna facendo carbone. Quando andavamo a fare le regate il comm. Perini ci dava i soldi per offrire da bere a tutti, come usava fra velisti, in modo che non facessimo brutte figure.
Lì è cominciata la nostra amicizia fraterna, oltre che con tanti altri, con Mario Capio, velista di fama mondiale, grande campione della classe FD, che proprio nel 1959 aveva vinto il Campionato del mondo e che poi ha rappresentato l'Italia alle Olimpiadi del 1960. Con lui, la moglie e la figlia si usciva spesso a cena.

8 settembre 1951 La partenza della prima Centomiglia sul Garda

Bigliettino d'invito per un varo

MAESTRO D'ASCIA

La mia fortuna è stata di essere andato a bottega dove facevano barche, perché tanti miei amici sono andati chi a fare il tornitore, chi il fabbro, chi il meccanico, chi l'elettricista, e forse



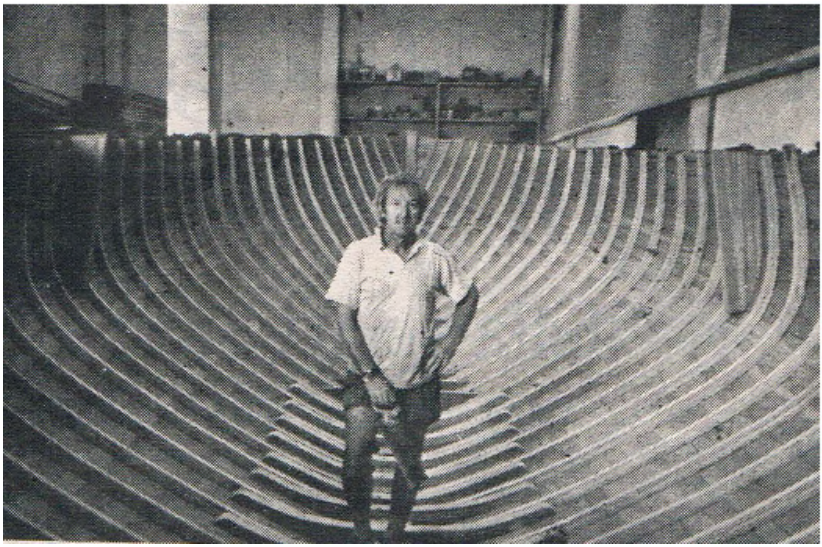
anch'io avrei fatto quella fine, se non avessi avuto l'occasione

di imparare un mestiere che mi ha dato tanto, mi ha costruito come persona e mi ha dato delle soddisfazioni nell'attività sportiva della vela.
Purtroppo come in tanti mestieri oggi è difficile insegnare il lavoro, e così la mia arte non l'ho trasmessa a nessuno; una volta il ragazzo affiancava il datore di lavoro -il maestro, chiamiamolo- e stava lì con gli occhi e guardava, imparava, gli passava gli attrezzi; adesso i mezzi moderni non ti permettono più di fare queste cose, e i vecchi mestieri, come anche il mio, stanno scomparendo.
In alcune nazioni, come la Germania, gli Stati Uniti, l'Olanda, ci sono delle scuole di carpenteria nautica in legno, ma in Italia, anche se si è provato a fare qualcosa per continuare la tradizione, le iniziative non decollano: i paesi anglosassoni sono più tradizionalisti e tengono molto a questo mestiere.

1968 Scafo per servizio pubblico di proprietà di Giuseppe Zamboni

Così il laboratorio non c'è più, il capannone l'abbiamo affittato, dato che non c'era più nessuno che continuava: se avessi trovato qualcuno gli avrei lasciato i macchinari, tutto, ma non è stato possibile. Nel 2005 ho chiuso completamente.

RESTAURI



Però lavoro ancora, faccio delle cose particolari: per esempio adesso un mio amico ha preso una barca in Svezia, l'ha portata qua e io gliel'ho rimessa a posto; non vi dico in che condizioni ho lavorato, mancava un metro di prua, e la punta aveva dei fori

L'ultimo mastro

Angela, il sogno di un amatore veneziano, sta crescendo a mano, giorno dopo giorno

di GRAZIANO RICCADONNA

«Importanti nel passato quanto precarie e problematiche nel presente, le arti dell' artigianato attendono il futuro per poter ancora esprimere le loro potenzialità».

Il legno come elemento offerto direttamente dalla natura sta scomparendo dalle produzioni tanto industriali che artigianali, soppiantato in tutta fretta dalla bella, malleabile, poco costosa materia plastica. Tanto più questo sta accadendo in determinati tipi di produzione specialistica e di alto livello qualitativo, come quello della costruzione nautica o navale. Ma non tutti si assoggettano alle leggi del mercato (cioè della materia plastica, per sua natura industrializzabile) e al consumismo; c'è chi nutre ancora l' utopia del cantiere nautico tradizionale, basato quindi sulla materia lignea e sul lento ma preciso e specialistico lavoro del «maestro d' ascia».

I termine si adatta particolarmente a Norberto Foletti, più che la sua traduzione in «carpentiere navale», per che rischia di banalizzare un' attività tra le più specializzate e anche sofisticate dell' intero Alto Garda. Norberto Foletti, il popolare «Berto» di Riva del Garda, la passione per le imbarcazioni e la costruzione nautica tradizionale ce l' ha avuta fin dalla nascita: «E non intendo certamente venir meno o cambiare idea sulla validità e la bontà di simile lavoro», esordisce mentre dà gli ultimi ritocchi allo scheletro di una nuova barca.

L'ultimo artigiano nautico

Ci vuol poco, anche per inesperti, a capire che ci troviamo di fronte all' ultimo artigiano nel settore delle costruzioni nautiche, sicuramente l' unico del Garda Trentino ma anche Veronese e Bresciano, e tra gli unici in Italia. Nel suo capannone alla Baltera di Riva non troviamo alcun aggeggio che sappia di industriale nel senso classico della parola, ma ogni sorta di attrezzatura per la lavorazione del legno e con il legno.

Questo è un handicap? «Sicuramente no, se s' imposta la produzione sul materiale di legno. Intendiamoci, ciò non significa una lavorazione più semplice, al contrario i legni vanno studiati a fondo e selezionati con estrema attenzione, per poterli adattare alle moderne esigenze di navigazione su lunghi percorsi e su imbarcazioni di un certo livello, di una certa stazza e con certe prestazioni», risponde Foletti, mentre la moglie Lisetta ci illustra in rapida sequenza la serie di imbarcazioni (tutte tassativamente costruite dai cantieri Foletti in legno) uscite negli ultimi anni: la Kingolds 36, oppure la Gorgona, l' Alfa 70 e la Naiade, presentate alla Fiera del Mare del '70 a Genova, oppure ancora l' Olympia super, uno «sloop» di 15 piedi che, per quando apparve, fu definita «la sintesi migliore della crociera e della regata veloce».

Il varo della Tiziana II

Un' arte tanto fine ha bisogno di maestri altrettanto sapienti: e sapiente nell' arte nautica il maestro di «Berto» lo era davvero. Edoardo Cernesky era venuto a Riva del Garda ancor da giovane, dalla natia Lussimpiccolo (sull' isola jugoslava di Losinj), quasi per caso, in cerca di lavoro durante la guerra: e ai cantieri navali da Zontini aveva potuto non insegnare (un' arte non si insegna!) ma piuttosto «trasmettere» la passione nautica, e con essa le tecniche artigianali più sofisticate, all' allora giovanissimo Foletti, classe 1936: «Un maestro indimenticabile!», ricorda l' antico allievo, «non per le nozioni, ma per il modo di affrontare i problemi della nautica».

Le Bisse veneziane sul Garda

L'arte più antica del Lago di Garda si sposa inevitabilmente con la storia. E la storia delle Bisse gardesane, speciale tipo di barche che regatano in tenzoni periodiche sul Garda per continuare una tradizione, le cui origini devono essere ricercate nella dominazione Veneta. Come è noto, l' area gardesana fu parte del territorio della Serenissima per quattro secoli, dal 1405 al 1796, se escludiamo il territorio trentino passato ai vescovili nel 1508.

L' influenza veneta sulle sponde è ancora oggi palpabile nelle stesse tradizioni o costumi: le Bisse gardesane non sono altro che una derivazione diretta del bissone veneziano, mentre la prima notizia di una regata di Bisse sul lago risale addirittura al 1548. Lo stesso D' Annunzio si interessò a più riprese delle Bisse, offrendo dediche e trofei agli equipaggi vincitori, quattro esperti vogatori.

La passione per la storia ha spinto Foletti fin dalla ripresa della simpatica tradizione, nel 1968, a studiare la barca ideando una Bissa in grado di imporsi sulle altre e, naturalmente, vincere. E successo con la scelta del comune di Torri del Benaco, che ha commissionato a Foletti la «Berengario» e ha vinto la regata alcuni anni fa.

Dopo il significativo riconoscimento all' artigiano, Foletti ha continuato a costruire questo «strano» scafo per vogatori in piedi, elaborando un nuovo tipo di appoggiaremo.

Il più grande cutter

14.25 metri di lunghezza, quasi quattro metri di larghezza, un pescaggio di 2.10 e l' albero di 19 metri: questa la carta d' identità dell' ultima creazione cui sta lavorando in questi mesi Foletti con il figlio e un dipendente, la sorella gemella della «Tiziana III» varata al porto di Riva nel mese di giugno 1990.

Una barca davvero imponente, che richiede tutto l' impegno del «maestro d' ascia». «E la barca più grande in assoluto che un cantiere artigianale possa produrre; naturalmente questo vuole dire anche maggior sforzo in termini di precisione di materiali e progettazione».

Lo scheletro è in legno d' abete, mentre la struttura portante - dritto di prua, paramezzale e specchio di poppa - è di legno di rovere lamellare, le pareti della barca di mogano, la coperta di listelli di teak: a struttura di base ultimata, seguiranno gli impianti elettrico, idraulico, il motore, i servizi di bordo più sofisticati.

«Angela», questo il nome del cutter il cui scheletro giganteggia nel capannone, è stato progettato dall' ingegner Carlo Sciarrelli per un amatore veneziano e sarà varato non prima della fine del 1991: ancora un anno circa di paziente e sapiente lavoro, «dove non si devono contare le ore o i giorni».

BERTO FOLETTI CONTINUA A COSTRUIRE GRANDI BARCHE FATTE SOLO DI LEGNO E DI TANTA PERIZIA

Alto Adige 11 maggio 1991 - Cronaca di Riva e Arco, p. 33

enormi, però io quando vedo questi lavori impossibili diciamo

che mi entusiasmo, e così in questo periodo ho portato a termine

Il lavoro degli ultimi anni: ristrutturazione di barche d'epoca

il lavoro. Quindi, se capita qualche ristrutturazione, la faccio volentieri.
In una delle ultime che ho fatto mi è stato mandato un *Dragone*[9] che ha fatto le Olimpiadi del 1948, di proprietà del *Royal Yacht Club* di Napoli.
Mandato da Napoli a ristrutturare a Riva: ecco, questo penso dica abbastanza.
Una volta riadattate, le barche tornano al loro proprietario; la durata della ristrutturazione dipende dalle condizioni della barca, ma comunque non meno di cinque o sei mesi, come per l'ultima che ho fatto. E questo lavoro lo faccio da solo.

[9] Dragone: barca olimpica da regata.

PASSIONE

Come credo di aver già detto, se non hai una carica di

Il risultato dell'operazione di ristrutturazione

passione non potrai mai essere un bravo costruttore di barche; come per ogni altro lavoro è la passione che ti porta a risolvere tantissimi problemi, punto e basta.

Una volta, per esempio, uno dei problemi era piegare il legno, scaldarlo, cioè quello che io ho dovuto fare prima dell'avvento

1999 Campionato del mondo al Circolo Vela di Torbole

delle resine; del resto problemi quando si parla di barche ce ne sono sempre, perché non ce n'è mai una uguale. Però chi ha imparato il mestiere tutti i problemi li risolve.

Anni fa c'erano parecchie persone che facevano il mio mestiere, adesso tutti i cantieri si trasformano in manutentori,

posteggiatori, ma i costruttori direi che si contano ormai sulle dita di una mano.
Quando ho cominciato ce n'erano a decine, ma io ero il solo sul Garda, forse qualcun altro c'era, ma qui da noi sicuramente costruire barche era una cosa sconosciuta.
Io mi sono fatto conoscere e mi sono fatto pubblicità con un passaparola, sicuramente, poi mi sono fatto un nome andando ai Saloni, per diversi anni sono andato a quello di Genova, che è tuttora il più importante d'Italia. Col tempo ero conosciuto un po' in tutta Italia, le mie barche le trovavi dappertutto, dalla Sardegna alla Sicilia e anche all'estero.
Non so se avrei avuto lo stesso successo se non fossi stato anche regatante, penso che la cosa vada di pari passo: la passione per la vela, l'essere regatante, ti porta a conoscere il mezzo che fai. È un matrimonio, regatare e costruire penso che siano due cose che vanno a braccetto.
Dove sono finite le mie barche? Di qualcuna so dov'è, ma ne ho fatte talmente tante, penso che siano state centinaia le barche che ho costruito, però tutte si distinguevano da quelle costruite in altri cantieri, e ognuna aveva le sue caratteristiche: per esempio l'Olimpia aveva la sua caratteristica, diciamo fra quelle fatte di serie, poi la Naiade, la Gorgona… Dicevano: "Quella là è una Foletti, sicuramente", non so da cosa, dalla forma, o da qualche particolare, perché i particolari erano un po' personali del costruttore, e da quelli si capiva di che cantiere era la barca.
Ho parlato di quelle fatte in serie, ma dove ho costruito due o tre esemplari o un esemplare unico sono decine e decine perché ripeto, mi portavano un disegno e io eseguivo, dalla barca a vela, al motoscafo, alla barchetta a remi.
I primi anni sono stati duri, ma come lo erano gli anni Sessanta per tutti: io ho preso bottega nel 1961, a venticinque anni, ho fatto la famiglia, insomma, non è venuto niente dal cielo, c'era

da tribolare, prima avevo lavorato un po' qui e un po' là, e penso di essere uno dei più vecchi artigiani iscritti all'Albo, mi sono iscritto nel 1958, dunque sono sessant'anni.
Qualche momento difficile c'è stato, come in qualsiasi azienda, però penso che con la buona volontà si risolve tutto. Qualche volta mi son chiesto: smetto, vado avanti?
Da ragazzo, per esempio, quando avevo diciannove o vent'anni, mi è stato offerto dai signori Fedrigoni, proprietari delle Cartiere, che avevano barche, avevano un motoscafo, un Beccaccino, e che tuttora sono miei buoni conoscenti, mi era stato proposto -dicevo- di andare a lavorare in Cartiera, e allora avere un posto in Cartiera era il *non plus ultra*, ma per la mia passione ho detto no, ho rifiutato.
Io sono sempre rimasto autonomo, e il lavoro autonomo non è facile, non è facile.

RICORDI

In tutti questi anni è cambiato il modo di costruire le barche, ma anche Riva è cambiata molto.
Parlando addirittura degli anni Cinquanta volevo ricordare che mia madre aveva fatto un banco di frutta, un carretto, dove si vendevano i famosi grappoli di limoni che facevamo a mano, e

questo carretto, che tutti i Rivani ricordano benissimo, era al Brolio, davanti al “Pont dei Strachi” e sotto “l’albero della Maldicenza”, che adesso non c’è più.
Lì si ritrovava parecchia gente, c’erano tutti i tassisti, i barcaioli e i noleggiatori di barche, che allora erano venti, venticinque: avevano motoscafi, fuoribordo eccetera. Nei mesi estivi, quando c’erano le angurie, io e i miei fratelli stavamo lì fino a mezzanotte, a volte anche l’una, a tagliare angurie, naturalmente dopo la giornata di lavoro!
E credo che i vecchi Rivani se le ricordino tutti le angurie al

Il banco della frutta la Brolio in una cartolina del 1971

Brolio, sotto l’albero della Maldicenza.
Ho dei bellissimi ricordi anche della Riva degli anni Sessanta, ma oggi, per esempio, non ci sono più i gruppi di amici come c’erano una volta, l’evento di andare al cinema… i cinema non ci sono più… una volta era una vita più di amicizia e più di compagnia.

Anche la Fraglia era frequentatissima, ci trovavamo qui in tanti, la sera e in tutte le ore libere, eravamo qua in venti o trenta ragazzi sui vent'anni. Cose che penso non torneranno più.
Ed è anche vero che, mentre una volta c'era questa passione dei Rivani per la vela, oggi le squadre che vengono qui… arrivano da fuori, da tutta Italia, perché da noi trovano un ambiente, un vento, che permette di fare veramente la vela ad alto livello. Una volta chi praticava la vela, il lago, erano proprio ragazzi di Riva, potrei farvi decine di nomi di quelli che han frequentato la Fraglia, e adesso purtroppo questa passione non esiste più.
Forse perché ci sono tanti altri divertimenti, tanti diversivi. Allora non avevamo la macchina, però eravamo felicissimi lo stesso e, pur con tutti i problemi che c'erano, posso dire che abbiamo passato una bellissima gioventù.

UNA ROTTA

A spingere i giovani verso la vela, anche se qualcosa si muove, si fa molta fatica, perché ormai in Italia lo sport non si difende come dovrebbe, ecco.
Lo sport è fatica e sacrificio ma, come tutti sapete, i giovani non sono più disposti a fare certi sacrifici, non c'è niente da fare.

Cosa posso dire io ai giovani? Sì, è giusto studiare, però penso sia molto importante imparare un mestiere, perché io ho imparato un mestiere grazie al quale ho potuto mantenere la mia famiglia, e dico che mi ha dato delle grandi soddisfazioni.
Imparare un mestiere non è un disonore, anzi, è qualcosa che ti permette di sentirti valorizzato.

1999 Norberto Foletti al timone