

IL PROGETTO DI VALORIZZAZIONE, RECUPERO E CONSERVAZIONE DELLA COLLEZIONE DI CARROZZE E FINIMENTI STORICI DELLA PRESIDENZA DELLA REPUBBLICA. PROGRAMMA DEGLI INTERVENTI FRA RESTAURO E CONSERVAZIONE PREVENTIVA

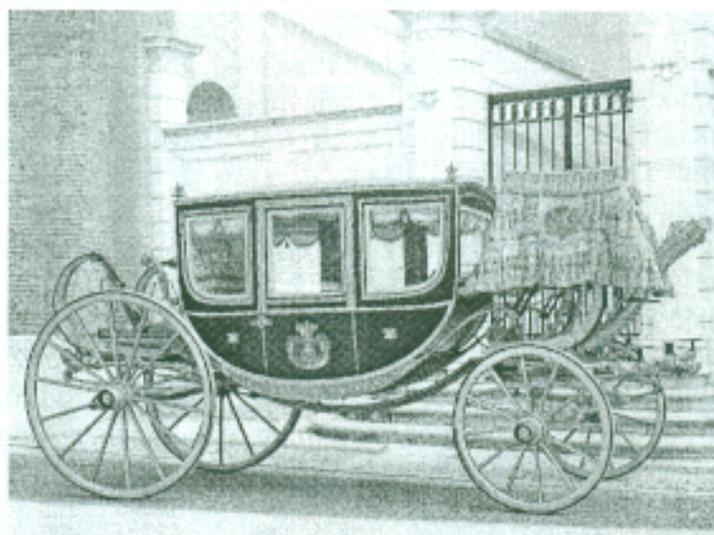
Rossi Doria Matteo

Centro di Restauro e Conservazione Barbabianca srl

Via Terralba 311 - 00050 Torrimpietra - Roma

Te/fax 06-61697898

e-mail matteo.rossidoria@tin.it



Introduzione

La collezione di carrozze, veicoli, finimenti e livree della Presidenza della Repubblica è una delle più vaste e ricche raccolte italiane. La Collezione, formata dai lasciti di Casa Reale, è composta da un centinaio di veicoli, migliaia di finimenti, livree e altri oggetti e comprende manufatti di grandissimo pregio e valore. Negli ultimi anni l'intera collezione è stata oggetto dell'attenzione della Presidenza della Repubblica che ne ha promosso la valorizzazione ed il recupero attivando un ambizioso programma di conservazione tuttora in corso. L'obiettivo della presentazione è di descrivere l'attività svolta negli ultimi tre anni seguendo su incarico della Presidenza della Repubblica un iter operativo ispirato alla conservazione preventiva, alla manutenzione straordinaria e alla raccolta dei dati relativi allo stato di conservazione della Collezione. La redazione di un progetto di restauro di alcuni veicoli ha attivato una riflessione sul come intervenire su manufatti complessi ed eterogenei alla ricerca di equilibri soddisfacenti dal punto di vista della correttezza dell'intervento e compatibili con le risorse investite e con i seri problemi logistici di stoccaggio, trasporto e movimentazione.

La collezione: storia e composizione

Dalla fine del seicento fino ai primi decenni del novecento le grandi corti europee si arricchirono di vaste collezioni di carrozze, con funzione di rappresentanza e altre vetture da viaggio, da città, da passeggio, da campagna. Ma oltre alle collezioni reali si può redigere un lunghissimo elenco di collezioni pubbliche e private, in Italia e all'estero, che conservano nuclei, più o meno estesi, di carrozze e veicoli da trasporto.

La Collezione delle Reali Scuderie del Regno d'Italia rappresenta per vastità, eterogeneità e qualità di alcune carrozze una fra le più importanti, significative e rappresentative dell'epoca. Oltre alle carrozze la Collezione della Presidenza della Repubblica conserva tutte le pariglie di finimenti, selle, accessori, cimeli, armi bianche, scudi, tessuti e la bellissima raccolta di livree storiche.

Le carrozze sono ospitate presso il Palazzo del Quirinale, la Tenuta presidenziale di Castelporziano e, in deposito temporaneo, presso il Museo della Motorizzazione Militare della Cecchignola mentre le pariglie di finimenti, appartenenti alle carrozze di maggior pregio, sono conservate presso la Galleria dei Finimenti al Quirinale.

Descrivere brevemente la genesi e le vicende che hanno riguardato la Collezione di carrozze, finimenti e livree della Presidenza della Repubblica è molto riduttivo e quindi una necessaria forzatura. La difficoltà maggiore risiede nel non poter pienamente trasmettere il valore di quest'altissima testimonianza poiché agli indubbi interessi storici ed artistici si associano gli eventi della vita quotidiana di una delle più importanti corti europee. La perfetta organizzazione burocratica ed amministrativa di Casa Savoia e la maniacale dedizione dedicata alle Scuderie di Casa Reale ci danno il senso di quanto fosse viva e frenetica l'attività di corte. L'acquisizione di nuove vetture e pariglie di finimenti, i continui rapporti con le tante ditte costruttrici, la manutenzione ed il restauro continuo e soprattutto la quotidiana scansione degli eventi, delle uscite dettate dal cerimoniale sono fedelmente riportate e documentate a testimoniare proprio il rapporto strettissimo che la Collezione aveva con la realtà dell'epoca.

La maggior parte della Collezione del Quirinale è di formazione postunitaria, successiva quindi al 1870. Le carrozze di maggior pregio, le più antiche e significative, invece provengono da altre residenze sabaude prima a Torino e successivamente a Firenze da dove provengono altre carrozze facenti parte delle collezioni lorenese delle Scuderie di Palazzo Pitti.

Di questo gruppo fanno parte quattro carrozze di altissimo pregio. Il Berlingotto di Gran Gala del 1788, la Berlina degli Sposi, Il Telemaco e l'Egiziana dei primi dell'800 rappresentano una delle testimonianze più vive del gusto decorativo di corte. Le monumentali vetture presentano superfici dipinte, dorature su finissimi intagli, stoffe e tessuti di rivestimento pregiati, lavorazioni dei metalli e delle pelli straordinarie.

A questo gruppo segue un gruppo di venti berline di Gran Gala anch'esse preziose ed estremamente raffinate recanti particolari e lavorazioni di grande pregio.

Il corpo principale, in termini numerici, è costituito da un nucleo di vetture da trasporto urbano quali landau, coupè, brougham, victoria e mylord.

L'ultimo gruppo è rappresentativo della vita di corte nella tenuta di campagna di Castelporziano ed è composta da calessi e vetture da passeggio, da carri agricoli e da trasporto persone, da piccoli calessini per bambini e da un elegante breakpheton destinato alle battute di caccia nella tenuta.

Tecnica di esecuzione

Senza entrare nel merito di una descrizione puntuale dei materiali e delle tecniche esecutive, riteniamo utile fornire degli elementi di riflessione essenziali ai fini conservativi. La progettazione e costruzione di una carrozza ha sempre risentito di un insieme di fattori ed

esigenze diverse. Questo ha dato origine ad una incredibile quantità di tipologie di modelli, di lavorazioni, di segni del gusto artistico del tempo. Ogni casa costruttrice, pur rispettando alcune regole fondamentali, ha prodotto modelli sempre diversi fra loro facendo interagire molte e varie professionalità. Ogni particolare denota una cura particolare e, seguendo la cronologia degli sviluppi tecnici dell'epoca, si possono apprezzare i piccoli passi che hanno reso un pezzo o una modalità decorativa più affidabile e più preziosa. Questo straordinario mondo, composto di maestranze di altissima qualità, è quasi totalmente scomparso con l'avvento del motore a scoppio e con le prime autovetture.

Per quel che riguarda una classificazione dei materiali e la loro utilizzazione si rimanda alla tabella inserita nel paragrafo relativo alla manutenzione straordinaria.

Problemi conservativi

Anche sugli aspetti conservativi, per brevità, si rimanda alla tabella riassuntiva per descrivere alcuni dei danni più frequenti. Naturalmente l'incredibile varietà di tecniche esecutive ha dato origine, incrociandosi con i più svariati fattori di degrado, ad una straordinaria moltitudine di tipologia di danni. Darne una descrizione anche sommaria è molto difficile. L'aspetto che maggiormente ci ha colpito è la palese dimostrazione che corrette condizioni ambientali e una manutenzione costante abbiano consentito, nel lungo periodo, l'unica possibilità di conservazione reale. Redigendo la scheda conservativa, che sarà in seguito descritta, per ogni carrozza, ci siamo trovati sempre di fronte a condizioni diverse difficilmente descrivibili in maniera sintetica. Solo al termine della campagna di schedatura conservativa abbiamo avuto la possibilità di verificare quanto i fattori di degrado abbiano collocato l'oggetto, il particolare meccanico o l'intaglio ligneo dorato, su un ipotetica linea del degrado che parte dalle prime manifestazioni di usura e perdita delle caratteristiche originali per arrivare alla perdita irreversibile del materiale stesso. Quindi è necessario differenziare le situazioni e comprendere pienamente la complessità delle singole casistiche per agire, in seguito, in maniera corretta. Di seguito descriveremo i principali fattori di deterioramento

Invecchiamento naturale

Quando tanti materiali costitutivi coesistono e interagiscono, sia dal punto di vista estetico e stilistico che della funzionalità, è interessante osservare come l'invecchiamento naturale svolge un ruolo estremamente importante. Certamente condizioni ambientali poco adatte e una certa incuria accelerano tutti i processi di degrado ma molti fenomeni, quali la depolimerizzazione delle parti in tessuto, i processi di perdita della concia delle parti in cuoio, o l'assessamento delle strutture lignee sono anche dovute ad un invecchiamento naturale

L'usura

Fino agli anni del '900 le carrozze sono state utilizzate come mezzo di trasporto e quindi soggette a tutti i fattori di deterioramento riferibili all'utilizzo, all'esposizione agli agenti atmosferici, agli urti, alle consumazioni delle parti maggiormente sollecitate.

Le condizioni ambientali

Durante la nostra attività abbiamo avuto evidenza di quanto le condizioni ambientali abbiano influenzato, in maniera determinante, lo stato di conservazione della Collezione. Paragonando modelli di carrozze identiche, ma conservate in luoghi diversi, abbiamo avuto una dimostrazione palese del rapporto complesso che ogni parte e ciascun materiale ha avuto con l'ambiente. Valori igrometrici troppo alti, ad esempio, hanno originato una moltitudine di problemi primo fra tutti l'accelerazione vistosa di tutte le manifestazioni relative al biodeterioramento e dell'eccessivo assorbimento di acqua su materiali estremamente igroscopici nonché di tutti i fenomeni ossidativi sia sui metalli che sulle vernici. Valori bassi,

associati all'esposizione all'irradiazione solare hanno, invece, determinato gravi problemi strutturali sulle parti lignee e sul cuoio, sulla decolorazione dei tessuti e su fenomeni di contrazione ed esfoliazione delle laccature. In queste varietà di condizioni un ruolo molto importante viene dalla polvere che si deposita velocemente su tutte le superfici esposte. Quando essa raggiunge spessori evidenti diventa un incredibile acceleratore di tutti i fenomeni deteriorativi facilitando il biodeterioramento, alterando le naturali modalità di scambio fra ambiente e manufatto, deprimendo le superfici.

Biodeterioramento

Condizioni ambientali sfavorevoli e l'eterogeneità dei materiali costitutivi hanno favorito una intensa presenza di insetti e microrganismi. La gravità delle singole situazioni sono strettamente correlabili con le condizioni ambientali e con le caratteristiche dei materiali. Secondo i casi si possono osservare manufatti ove questa presenza è limitata e altri su cui si è giunti alla perdita totale o al collasso.

Interventi precedenti

Tutta la Collezione era sottoposta a continue manutenzioni, restauri e rifacimenti. I rivestimenti in cuoio venivano periodicamente ingrassati con grassi di origine animale, le decorazioni erano sottoposte a ridipinture e nuove lucidature, i tessuti rinnovati, le parti meccaniche sostituite e rimaneggiate.

Costruzione del progetto di intervento e obiettivi

Grazie alla sensibilità e all'attenzione della Presidenza della Repubblica è stato possibile descrivere un percorso graduale di analisi dei problemi e programmazione degli interventi. In sintonia con la Direzione Lavori è stato possibile programmare un iter operativo atto a presentare la Collezione, nelle condizioni migliori possibili, creando i presupposti per una gestione conservativa volta alla prevenzione ed alla manutenzione programmata.

Il progetto ha previsto una prima parte dedicata alla manutenzione straordinaria, alla compilazione della scheda conservativa e ad operazioni di pronto intervento laddove si rischiava la perdita di materiale originale. Una seconda fase è tuttora dedicata alla disinfezione ed alla messa a punto del progetto espositivo. Gli spazi destinati a questo scopo saranno dotati degli strumenti necessari a favorire condizioni ambientali corrette. La terza fase del progetto ha come obiettivo quello della manutenzione e controllo periodico programmato e alcuni interventi di restauro.

Allo stato attuale sono in conclusione l'adeguamento degli ambienti atti all'esposizione dei manufatti più significativi sia presso il Palazzo del Quirinale che a Castelporziano. Gli ambienti godranno di una idonea climatizzazione, sistemi di protezione e illuminazione. Contestualmente si è proceduto alla manutenzione straordinaria di 98 vetture e alla compilazione della schedatura conservativa nonché operato una accurata manutenzione sulle centinaia di finimenti di pregio e sulle vetrine storiche nella Galleria dei Finimenti.

Fasi del progetto

La schedatura conservativa

Al momento in cui ci si relaziona ad una collezione vasta ed eterogenea come quella delle carrozze della Presidenza della Repubblica non si può agire senza avere costantemente tutte le informazioni necessarie a individuare le priorità e i percorsi metodologici corretti da programmare razionalmente.

La raccolta sistematica e razionale dei dati relativi alla tecnica esecutiva e dello stato di conservazione delle carrozze deve, a nostro giudizio, rappresentare il primo passo verso una gestione conservativa nuova, moderna ed efficace della Collezione.

Per razionalizzare il lavoro ci si è avvalsi di un sistema operativo facile dal punto di vista dell'utilizzo e della reperibilità. Il programma consente di fornire tabulati riassuntivi delle varie voci facilitando i confronti e l'individuazione delle problematiche conservative più complesse. Questa possibilità ci è parsa indispensabile per progettare eventuali interventi di restauro e identificare le vetture più facili da esporre e valorizzare.

La scheda è divisa in tre sezioni: la prima contiene le informazioni generali e una descrizione del veicolo contenente sia elementi sulla tecnica di esecuzione che un giudizio sintetico dei problemi conservativi presenti, una seconda parte fornisce gli elementi descrittivi della tecnica esecutiva e dei materiali utilizzati e una terza affronta la descrizione dello stato di conservazione.

Ogni veicolo viene descritto seguendo una divisione per funzione e utilizzazione:

-nel primo campo sono inserite tutte le informazioni riguardanti il carro ovvero la struttura portante della carrozza, la parte a cui è affidata la movimentazione. Sono quindi comprese tutta la meccanica e la struttura, le molle di sospensione e di ammortizzamento, le ruote, gli assali, gli elementi di snodo e rinforzo, i pignoni, ecc.

Nella scheda queste voci sono ripetute nelle sezioni relative alla tecnica e allo stato di conservazione ponendo maggiore attenzione alla funzionalità e alle lesioni strutturali, all'assemblaggio delle ruote, alla condizione dei pignoni e dei rivestimenti. Per quanto riguarda la decorazione si è, nella sezione sullo stato di conservazione, messa in evidenza, con il parametro della percentuale, la perdita, decoesione e aridità della pellicola pittorica.

Nella seconda parte della scheda sono raccolte le informazioni che riguardano la struttura e il rivestimento della cassa comprendendo le porte, i finestrini, le coperture fisse e a mantice, i parafranghi. Anche per questo campo viene utilizzata la quantificazione percentuale di perdita, decoesione e aridità della decorazione supportata da una documentazione grafica e fotografica.

Nel terzo campo vengono descritte ed analizzate la tipologia del rivestimento e la sua condizione conservativa. Sono naturalmente coinvolti i tessuti, le pelli, i cuscini, le sedute e gli schienali, le tendine e gli ornamenti comprendendo anche i montatoi.

L'ultimo campo descrive le caratteristiche di costruzione, e relativo stato di conservazione, delle parti destinate alla guida e al posto dello staffiere o del passeggero posteriore quando presente.

La presenza di insetti e microrganismi viene registrata sia per il gruppo carro che per la cassa comprendendo gli esterni e i rivestimenti interni.

All'interno della scheda oltre a dati tecnici vengono utilizzati degli aggettivi relativi allo stato di conservazione che non possono non risentire della soggettività del giudizio. Non essendoci regole precise al riguardo abbiamo cercato di utilizzare un vocabolario semplice e ripetitivo in modo da evitare confusioni e fissare alcuni parametri uniformi.

La manutenzione straordinaria

Come si accennava le 98 carrozze e tutti gli oggetti contenuti nelle vetrine della Galleria dei Finimenti sono state oggetto di un intervento di manutenzione straordinaria completamente svolto da restauratori ed eseguito per lotti. Durante quest'intervento sono state affrontate solo alcune problematiche con lo scopo di rendere la collezione fruibile, leggibile eliminando i fattori deteriorativi più evidenti e pericolosi.

Le operazioni eseguite hanno riguardato prevalentemente la rimozione della polvere e dello sporco superficiale, il preconsolidamento delle superficie decoese, il trattamento del cuoio, la lubrificazione delle componenti meccaniche, il trattamento dei metalli e dei tessuti.

MATERIALI	UTILIZZAZIONE	TIPOLOGIA DANNI	TRATTAMENTI
LEGNO	Chassis/struttura portante, ruote, rivestimento mozzi, strutture interne delle cabine, rivestimento esterno delle cabine, sedute e pedane, elementi decorativi intagliati.	Fenditure, spaccature e sconnessioni; erosione e collasso di parti strutturali e di rivestimento; cedimento degli incastri, rotture e perdita di motivi decorativi ad intaglio	Sostegno provvisorio delle zone maggiormente deteriorate; rimozione della polvere mediante aspirazione; lavaggi localizzati con acqua o acqua ragia minerale; preconsolidamento di parti erose con Paraloid B72 al 5%
METALLO	Molle ellittiche, perni, assali, cuscinetti, elementi strutturali, pedane, montatoi, cerniere, strutture per cappotte reclinabili, strutture per parafranghi e corrimani, maniglie, fregi ed elementi decorativi cesellati, rivestimento pignoni.	Bloccaggio parziale o totale di parti meccaniche; rotture e cedimenti di strutture portanti; corrosione e fenomeni ossidativi; alterazione di parti a contatto con eccessi di grasso.	Lubrificazione delle parti meccaniche, delle cerniere, dei montatoi; rimozione della polvere mediante aspirazione; lavaggi con acqua ragia minerale; consolidamento delle parti molto corrose mediante Paraloid B72 al 3%; pulitura superficiale delle decorazioni.
CUOI	Cinghie di sospensione per molle Polignac, cinghie di supporto per cabine, rivestimento esterno e interno della cabina, delle pedane e delle sedute, dei montatoi, dei corrimani e dei parafranghi, elementi decorativi, rivestimento esterno delle coperture fisse e a mantice, rivestimento dei cuscini.	Fenomeni di depolimerizzazione; contrazioni degli strati esterni; rotture, lacerazioni, perdita di materiale dei rivestimenti e delle coperture fisse mobili; rottura e cedimento delle cinghie di sospensione; eccesso di grasso con relativi fenomeni ossidativi; aridità e accentuata porosità delle superfici; perdita e assorbimento delle tinteggiature.	Rimozione della polvere mediante aspirazione; lavaggi con acqua e con acqua ragia minerale; lubrificazioni selettive con acqua ragia minerale e cere microcristalline, consolidamento con Beva 371 al 5% in White Spirit ed Esano; rimozione del grasso in eccesso;
TESSUTI	Rivestimento delle imbottiture interne, delle coperture fisse e a mantice, rivestimento dei cuscini, dei telai dei finestrini, dei montatoi, tendine e bordure decorative, cordoni, nappe, galloni e trecce.	Fenomeni di depolimerizzazione; sfibramenti, lacerazioni e rotture; perdita di materiale; erosione da insetti e microrganismi; fenomeni di fotossidazione; macchie e gore di umidità; accumulo di sporco e polvere	Rimozione della polvere mediante microaspirazione con interposizione di retini; fermatura delle lacerazioni e degli strappi;
MATERIALI VEGETALI E ANIMALI	Imbottiture degli schienali, degli interni, dei cuscini, rivestimento dei veicoli di campagna, sedute in paglia intrecciata, elementi decorativi.	Fenomeni di disgregazione e sfaldamento; perdita di materiale; erosione di roditori, insetti e microrganismi;	aspirazione
VETRI	Finestrini, vetri dei lampioni	Perdita parziale o totale di materiale; spaccature e	Pulitura mediante lavaggi, fermatura

		incrinature, fenomeni di alterazione del vetro	provvisoria di parti pericolanti
DECORAZIONI	Stemmi e fregi dipinti o stampati, pittura per le berline di gran pregio, dorature, argentature, meccature.	Abrasioni e consunzioni, fenomeni di contrazione e spellicolamento; perdita di materia; alterazioni delle meccature; ossidazione delle lamine d'argento	Pulitura selettiva mediante lavaggi con acqua e acqua ragia minerale; localizzati preconsolidamenti con Paraloid B72 al 3%
VERNICI	Lacche, smalti e vernici colorate, meccature, resine bituminose.	Decoesioni e perdita di materia; fenomeni di contrazione, esfoliazione e sbollatura; alterazione delle tonalità originali; ridipinture	Pulitura selettiva mediante lavaggi con acqua e acqua ragia minerale; localizzati preconsolidamento con Paraloid B72 al 3%

Il restauro – Ipotesi di trattamento

Durante il lungo intervento di manutenzione straordinaria della Collezione abbiamo analizzato il degrado anche in funzione delle ipotesi di trattamento conservativo e di restauro. Di fronte alla grande varietà di danni abbiamo cercato di approfondire le nostre conoscenze alla ricerca non solo di ricettari e metodologie di intervento ma soprattutto di approcci metodologici differenziati frutto del lavoro di restauratori e curatori di collezioni analoghe. La breve storia del restauro di questi manufatti descrive in sintesi un allontanamento progressivo dalla pratica manutentiva, operata quando le carrozze e i loro accessori erano ancora in circolazione, per avvicinarsi ad un concetto di conservazione in quanto testimonianza di un passato che non ritornerà. Questo inevitabile mutamento di scenario ha prodotto negli ultimi anni una revisione di molte operatività di manutenzione ordinaria normalmente condotte nelle scuderie poi divenute collezioni storiche.

La usuale pratica del rifacimento, della sostituzione delle parti danneggiate con altre nuove, del rattoppo, dell'ingrassaggio delle superfici in cuoio, del lavaggio delle superfici, delle ridipinture della decorazione solo da poco e non dappertutto si è trasformata in qualcos'altro. Le esperienze che ci sono parse più stimolanti e corrette portano verso un maggiore rispetto anche della testimonianza del degrado, cercando soluzioni meno invasive e consapevoli dell'importanza della manutenzione periodica e del controllo delle condizioni ambientali.

Prima di entrare nel merito delle problematiche tecniche, relative al trattamento differenziato sulle singole superfici, è necessario indicare alcune regole di metodo preliminare ai trattamenti. La prima riguarda la necessità di un approccio interdisciplinare nel quale vi sia un chiaro rapporto fra le diverse figure professionali coinvolte. Sebbene esistano restauratori specializzati nel restauro di carrozze, e quindi in grado di conoscere le caratteristiche di ogni singolo materiale e di ogni lavorazione, è auspicabile, anche in virtù della validità dei percorsi di conservazione preventiva e manutenzione futuri, una maggiore chiarezza sui tanti aspetti coinvolti. Nel nostro caso abbiamo preferito attivare uno studio approfondito sulle tecniche esecutive e sui metodi di restauro più comuni e, allo stesso tempo, rafforzare e affinare il rapporto con restauratori e conservatori specializzati nelle diverse classi di materiali. Questo tipo di approccio ci ha permesso di confrontare opinioni e arricchire il nostro bagaglio di conoscenze affinando la capacità di ricercare equilibri soddisfacenti e compatibili.

Ipotesi di trattamento delle superfici e delle strutture

Nel solco delle considerazioni prima espresse e soprattutto al momento di redigere un progetto di restauro di un nucleo di vetture e di finimenti si è reso necessario tracciare un bilancio delle informazioni in nostro possesso e prospettare percorsi metodologici rispettosi, non invasivi, corretti dal punto di vista della fruizione e della conservazione nel tempo. Visto l'enorme quantità di manufatti presenti e l'incredibile diversificazione delle problematiche

conservative abbiamo potuto anche testare alcune soluzioni e verificarne l'efficacia nel tempo rafforzando uno spirito critico necessario per affrontare adeguatamente qualsiasi intervento sulla Collezione.

Di seguito saranno brevemente descritte alcune problematiche specifiche dei materiali maggiormente utilizzati con le relative ipotesi di trattamento.

Legno

Come si desume dalla lettura della tabella relativa ai materiali costitutivi ed alla tipologia di danni il legno può presentare problematiche molto diverse fra loro. Le spaccature o le fenditure sia degli elementi del carro che del rivestimento della cassa e delle pedane sono molte volte molto difficili da trattare senza smontare la parte interessata al fenomeno. Osservando una carrozza e avendo chiaro quali siano le complessità degli assemblaggi e della sovrapposizione degli elementi ci siamo posti molti dubbi. Risanare in maniera ottimale una fessurazione su una cassa significa smontare il rivestimento interno di tessuto o cuoio, rimuovere fasciame appositamente conformato e ben fissato alla struttura con chiodi e perni senza in nessun modo alterare le caratteristiche originali. Di fronte ad un intervento così complesso e invasivo siamo stati spinti a considerare esclusivamente il trattamento della spaccatura soprattutto dal punto di vista estetico operando la sigillatura della fessurazione. L'ultima prospettiva, quella più cauta ed ispirata al minimo intervento conservativo ci spinge a riflettere quanto dannosa sia la presenza della spaccatura e di valutare se anche la testimonianza del degrado faccia parte della storicizzazione di questi manufatti. Si può educare, attraverso opportuni supporti conoscitivi, alla visione delle carrozze o dei finimenti senza avere l'aspettativa di trovarsi di fronte a qualcosa di nuovo, perfetto, pronto ad uscire dalla rimessa e svolgere il ruolo per cui è stata realizzata. Possiamo presentare il degrado non solo come elemento negativo ma come qualcosa che renda maggiormente l'idea della storia e delle vicende del passato. Quindi se la spaccatura non tende ad aggravarsi e si presenta ormai stabile senza coinvolgere, in maniera negativa, altri materiali possiamo anche scegliere di non operare nessun intervento garantendo esclusivamente il controllo delle condizioni. Le parti che invece necessitano di un approccio meno filosofico e prudente sono le parti strutturali, tutti gli elementi che svolgono un ruolo centrale dal punto di vista statico e strutturale. Un'attenta revisione di tutte le parti, la verifica delle condizioni materiche del legno in presenza di massiccia presenza di anobidi e altri insetti, l'andamento delle fessurazioni e quanto esse possano incidere su eventuali e dannose modifiche delle condizioni strutturali, inducono ad una capacità di intervento maggiore. Un treno di ruote inaffidabile, sconnesso e interessato da fratture e cedimento degli incastri rischia di divenire una causa di deterioramento per tutto il resto della vettura. In questi casi o si agisce smontando il pezzo, verificando la funzionalità della meccanica applicata e risanando le parti deteriorate o, nel caso di un approccio più prudente, oppure si interviene sostenendo la parte e distribuendo i carichi in maniera diversa senza intervenire direttamente se non con interventi localizzati.

Il cuoio

Il trattamento di tutte le superfici in cuoio è forse uno degli aspetti più complessi. Scorrendo la bibliografia riguardante le tecniche esecutive, le tipologie di deterioramento e le procedure di lubrificazione ci siamo trovati di fronte a molte ipotesi di trattamento. Su questo ultimo aspetto abbiamo riscontrato una grande varietà di ricettari frutto di una continua evoluzione da parte dei conservatori e restauratori diversa secondo le scuole di pensiero tradizionali specifiche di un paese o di una regione. Esistono ricette di lubrificanti per le pelli dette all'olandese, all'inglese, ecc a cui si sommano metodologie che prevedono maggiormente l'utilizzo di sostanze e solventi di origine sintetica. Nonostante ciò la questione della lubrificazione delle pelli risulta un problema per molti versi irrisolto in cui si sovrappongono considerazioni di varia natura che vanno dalle modalità della conciatura, allo stato delle pelli e

dalla loro capacità di mantenere un tasso di umidità interna soddisfacente. Aggravandosi le condizioni strutturali anche il processo di lubrificazione assume un altro significato fungendo anche da consolidante e quindi aggregante delle strutture più aride e porose. La linea che divide la necessità di una lubrificazione o di un vero e proprio consolidamento non sono chiare e quindi è necessario, anche in questo caso, operare in maniera selettiva cercando di ridurre al massimo l'immissione di nuove sostanze. Si sono, infatti, potute osservare vistose anomalie di comportamento delle pelli più soggette ad interventi di lubrificazione quali gravi contrazioni degli strati più esterni. Ad ogni modo, in ogni pubblicazione specifica al riguardo, si precisa sempre che ogni processo di lubrificazione e consolidamento vada ripetuto nel tempo. La scansione di questo intervento dipende essenzialmente dall'idoneità degli ambienti e dalla continua rimozione della polvere dalle superfici esposte. I problemi più gravi ed evidenti derivano anche da altri fattori quali il cedimento o la rottura delle cinghie di sospensione, le lacerazioni e mancanze sulle coperture fisse e reclinabili, fratture e relativo di scostamento dei lembi di altre parti dei rivestimenti quali parafanghi, braccioli, rivestimenti interni dei sedili, ecc.

I tessuti

Prevalentemente utilizzati per il rivestimento interno delle carrozze o come motivi di abbellimento dei finimenti le parti in tessuto sono soggette ad un degrado molto veloce. Oltre alle cattive condizioni, anche in questo caso, si presenta il problema dello smontaggio e della rimozione delle zone danneggiate. Non potendo operare smontaggi se non a costo di compromettere le modalità di realizzazione originaria, gli unici percorsi percorribili, nel senso del minimo intervento, sono quelli dell'interposizione di garze e supporti su cui fermare le lacerazioni e gli sfibramenti in modo da contenere le sollecitazioni e ripristinare un aspetto omogeneo dal punto di vista estetico. Particolarmente complesso è il trattamento di galloni e nappe in seta e fili d'oro e le preziose e fragili tendine in seta quasi sempre depolimerizzate o danneggiate da fenomeni fotossidativi.

Decorazioni, laccature e verniciature

La verniciatura e decorazione delle carrozze, ottenute seguendo una moltitudine di ricettari, con il tempo manifestano vistosi problemi di conservazione. Il trattamento di queste superfici, la pulitura e la reintegrazione delle mancanze propone, anche in questo caso, difficoltà di interpretazione e di omogeneità dei trattamenti. Nel passato il problema veniva risolto grattando via le decorazioni consunte e rifacendole utilizzando gli stessi materiali seguendo le tecniche tradizionali secondo la cultura del posto. Ipotizzando un iter conservativo più rispettoso possiamo ottenere, utilizzando idonee miscele solventi, l'assottigliamento delle vernici ingiallite senza alterare l'equilibrio cromatico per le quali erano adoperate, consolidare le zone decoese e disgregate mediante consolidanti sintetici utilizzati in basse percentuali e operare delle reintegrazioni distinguibili ad una lettura ravvicinata. Un'altra ipotesi è quella di contenere l'intervento alle sole fasi del consolidamento lasciando le lacune a vista e rispettando anche le disuniformità di tono e di rifrazioni originali.

Il problema del rifacimento

Nell'ipotesi di restauro di una vettura unica nel suo genere, nel panorama dei modelli presenti nella Collezione, ma interessata da un livello di degrado molto alto ci si è posti il problema di dover rifare alcune parti giudicate irrecuperabili. In particolare si tratta del rivestimento interno, completamente perduto, e del mantice reclinabile non recuperabile anche con il più attento restauro. Nonostante i dubbi sulla correttezza di questa scelta ci è parso opportuno proporla, perché senza questi elementi il valore di testimonianza estetica e storica perde la sua funzione. Il problema maggiore nel rifare pezzi o parti di una carrozza o di un finimento

risiede nella difficoltà di trovare artigiani ancora in possesso delle conoscenze tecniche e nella capacità di reperibile i materiali più adatti allo scopo.

La conservazione preventiva

Al di là delle ipotesi di intervento l'unica strategia conservativa in grado di contenere i fattori deteriorativi risiede nella manutenzione programmata, nei controlli periodici e nell'ottimizzazione delle condizioni ambientali. Mediante lo strumento della scheda di conservazione è possibile individuare gli oggetti che maggiormente necessitano di una attenzione particolare delineando una scala delle priorità e un calendario di controlli e verifiche differenziato secondo la natura degli oggetti e del loro stato di conservazione. Il primo fattore su cui si gioca il futuro conservativo di una Collezione così vasta risiede nel monitoraggio delle condizioni ambientali. Uno stretto rapporto con i tecnici della climatizzazione o la messa a punto di strategie di stabilizzazione per ambienti non condizionati è essenziale ai fini di una buona conservazione. Ma a questo elemento vanno aggiunti il controllo costante sulla validità dei trattamenti di disinfestazione, l'eliminazione periodica della polvere, l'ottimizzazione delle procedure di pulizia degli ambienti. Insieme a queste elementi cardine di ogni programma di conservazione preventiva vanno a sovrapporsi operatività volte alla protezione delle parti più delicate e fragili, al sostegno supplementare su veicoli in precarie condizioni statiche e tanti altri piccoli ma significativi elementi desunti dalla specificità di ciascun manufatto.

Ringraziamenti

Sentitamente ringrazio la Dott.ssa Gianfranca Pirisi, Direttrice del Servizio Patrimonio della Presidenza della Repubblica, e il suo ufficio per la fiducia accordata e il Prof. Louis Godart, Consigliere per la Conservazione del Patrimonio Artistico per avermi concesso di presentare questo contributo al congresso.

Con riconoscenza ringrazio il Dott. Francesco Colalucci, storico dell'arte del Servizio Conservazione Patrimonio Artistico e Mario Amendola, responsabile dell'Ufficio Livree per il continuo supporto fornitomi.

Ai colleghi Geremia Russo, Vincenzina Tancini, Ettore Aspetti, un grazie sincero per le preziose consulenze così alla Ditta F.lli Moirano, a Matteo Cornacchi della Ditta Insecto e a Romolo Appolloni per i consigli.

Desidero ringraziare inoltre la mia collega Corinne Coupez, indispensabile partner della gestione del complesso intervento, Claudio Paggetti, Letizia Paolini, Giulia Cervi e Miriam Pitocco, Chiara Pochettino, Alessia Olleni, Laura Lancellotti, Marianna Imperiale ed Emanuele Pericolo per la collaborazione

Bibliografia

La bibliografia essenziale propone i volumi dedicati alla storia e alla descrizione della Collezione, la divertente ripubblicazione di una parte dell'Encyclopedie e il "testo sacro" del Belloni. Molto utili i due volumi delle collezioni dei Musei Civici di Piacenza e Macerata che contengono molte preziose informazioni e alcuni saggi di conservazione inglesi, americani e contributi tratti dai postprints del convegno dell'UKIC sul restauro del cuoio nei veicoli da trasporto del 1991.

- E.Carnelli, E.Coppola, K.A.Piacenti, Il patrimonio artistico del Quirinale- Carrozze e livree, Banca Nazionale del Lavoro – Electa Milano 1992
- AA.VV. Carrozze, libri e corredi di scuderia del Quirinale, Marsilio Editore Venezia 1983
- Diderot & D'Alembert, Encyclopedie Menuisier en voitures, sellier carrossier, Bibliotheque dell'Image, Parigi 2001
- Belloni La carrozza nella storia della locomozione Bocca Ed. Milano 1901
- AA.VV. Le carrozze- Storia e immagini riviste attraverso la Collezione civica piacentina, Edizioni Comune di Piacenza – Museo Civico 1985
- C. Gnocchi-Ruscione Carrozze e redini lunghe- Il Museo della carrozza di Macerata, Ed. Lions Club Macerata 1993
- G.Isle the restoration of carriages J.A. Allen Londra 1981
- AA.VV. Conservation and restoration of horse-draw vehicles, Ed. Carriage Museums of America 1997
- United Kingdom Institute for Conservation (UKIC): The conservation of leather in transport collections Atti del convegno Londra 199, R.S.Thompson The history and technology of transport leather production, C.J. Nicholson The use of leather in carriage building, C.Calnan, R.Selm The conservation of upholstery leather- An evaluation of materials and techniques