



Sergio: batélo sabionante 6V-13290

Nell'autunno del 2004 mi venne segnalata una grande vecchia barca da carico in disarmo, un *burcio*, mi disse il mio informatore. Era un *batélo sabionante* di Chioggia. I *sabionanti*, con *burci*, *comacine*, *batéli*, *gabarre* e altre barche di cui a stento è rimasto solo il nome, andavano su per i fiumi a raschiare sabbia di cui a *baillon* dai fondali e, carichi fino all'orlo, venivano a Venezia a remi e a vela. Si può dire dunque, a ragion veduta, che Venezia è tutta fatta con quella sabbia, quei granelli di sabbia, oltre naturalmente alla pietra e ai mattoni anch'essi portati con le barche.

“Sergio”, questo il nome della barca riportato sui documenti, venne costruito nel '59, dal maestro d'ascia Giuseppe Friziero, di Chioggia, per Salvino Boscolo detto “forcola” di Sottomarina. Da allora è sempre rimasto al servizio della stessa famiglia fino al 2004 pur con fittizi cambi di proprietà. È lungo 13,4m e largo 3,3 circa con una portata di 15t. Nel '59 erano già finiti i tempi della vela e dei remi, sebbene non da molto, e la barca venne dotata di motore e gru meccanica. Qualche disegno del maestro d'ascia Giuseppe Friziero si trova nel libro “Calafati, squeri e barche di Chioggia” di Dino Menno, invece molto sui *sabionanti* si trova nel libro “Un mestiere e un paese: i sabionanti di Sottomarina” di F.Boscolo, C.Gibin e P.Tiozzo.

Rispetto alle altre barche dei *sabionanti*, come *burci*, *comacine* e *gabarre*, i *batéli* hanno maggiore pescaggio. Il pescaggio a vuoto di Sergio si aggira sui 45cm contro i 25 di una *comacina* di portata equivalente. Suppongo che a pieno carico la differenza sia ancora più marcata visto la forte svasatura dei fianchi di quest'ultima. I *batéli*, con una molto più accentuata insellatura del fondo, una sua marcata bombatura trasversale e la sezione fortemente arcuata dei fianchi, ottengono una grande rigidità senza troppo peso. Tutto ciò deriva senz'altro dalla radice *marinante* di queste costruzioni, contro quelle fluviali o endolagunari che raggiungono la robustezza necessaria aumentando gli spessori. Il *batélo* Chioggiotto nasce essenzialmente per la pesca e per il suo lavoro deve poter uscire in mare in relativa sicurezza. Il prezzo di una maggiore immersione è ampiamente ripagato dalla maggiore sicurezza in mare. Nella versione *sabionante*, il *batélo* perde la pontatura caratteristica delle barche da pesca così da offrire l'intera stiva alle operazioni di carico e scarico, perde anche la porzione centrale delle *covertele* o *corridori*, sulla sommità delle *falche*. Questo secondo alcuni è dovuto al fatto che specie con le benne meccaniche, ma anche probabilmente con il *baillon*, la *covertele* non di rado veniva urtata. Molti *batéli* erano decorati sui fianchi a prua con un settore di cerchio centrato sulla sommità dell'asta e diviso in tre spicchi con i colori della bandiera italiana. Questa decorazione si ritrova anche in Sergio sotto i molteplici strati di *pegola* successivi. La barca infatti era ancora ricoperta con la pece, secondo la vecchia usanza.

In ambito veneziano, lo stesso tipo di barca prende il nome di *topo*, opportunamente modificato per adattarsi meglio al dedalo cittadino di stretti canali. Sicché spesso ci si riferisce al *batélo* chioggiotto con il termine *topo*, specie nei documenti ufficiali come il libretto dell'Ispektorato di Porto di Venezia di Sergio che riporta *mototopo* come tipologia. Questa confusione rende difficile il lavoro degli studiosi negli archivi.

Da alcuni anni, grazie specialmente al grande impulso impresso dall'Associazione Vela al Terzo tramite le regate per barche tradizionali, c'è stato un forte ritorno a certi scafi come appunto i *batéli* chioggiotti e i *sandoli sampieroti*. Sfortunatamente questo virtuoso processo di recupero non ha investito le grosse barche da carico come Sergio di cui ormai non sopravvivono che pochi esemplari, soppiantate dalle nuove costruzioni in ferro o in vetroresina. Intervistando diversi barcaioi viene fuori che il costo manutentivo medio annuale di una barca di questo tipo si aggira sui 7000€ contro meno della metà per uno scafo in vetroresina.

Per salvare Sergio dall'imminente demolizione, nel 2005 decisi di acquistarlo fondando appositamente l'associazione culturale galleggiante “il caicio”, a cui venne intestato. Attorno a questa barca iniziai con l'associazione a pensare ad un centro studi sulle tradizioni di costruzione chiedendo accoglienza nelle strutture di Forte Marghera divenuto da poco di proprietà del comune di Venezia. Qualche anno più tardi, nel maggio del 2010, veniva accolta la richiesta e nasceva a Forte Marghera il Museo delle Imbarcazioni Tradizionali di Venezia, impiemato sul laboratorio didattico di costruzione e restauro curato dalla mia associazione e da me diretto. Sergio allora capeggiava la sezione galleggiante del museo con tutto il carisma di un fondatore.

Nonostante le buone intenzioni e i continui interventi di consolidamento e protezione, purtroppo non si è riusciti a raccogliere fondi sufficienti per il recupero di questa barca le cui condizioni di anno in anno sono peggiorate. S'è pensato dunque di rinunciare al restauro per ripiegare su una musealizzazione a terra, dinnanzi al museo di Forte Marghera. Purtroppo le necessarie autorizzazioni, in circa due anni dalla richiesta, non sono ancora arrivate e la barca ha perso la capacità di galleggiare, adagiandosi sul fondale del bacino antistante il museo. Attualmente lo scafo fuoriesce totalmente dall'acqua con le basse maree tornando in immersione con l'alta marea.

Ogni mese che passa, il sollevamento della barca diviene più rischioso. Sta diventando più opportuno ridimensionare ulteriormente il progetto rinunciando alla conservazione e tentando di ottenere solo un permesso temporaneo per posizionare a terra la barca ed eseguire una fotogrammetria prima di procedere alla demolizione documentandone ogni fase con cura. Anche questa ipotesi è stata proposta all'amministrazione senza tuttavia ricevere ancora risposta.

Se allo stato attuale, un recupero funzionale costerebbe non meno di 50.000€, una musealizzazione a terra ne richiederebbe 10.000€ mentre l'ultima soluzione, dello studio e successiva demolizione, potrebbe costare la metà.

Nicolò Zen, febbraio 2016

