

CENTOTRENTESIMO
ANNIVERSARIO

**COSTITUZIONE
DELLA CORPORAZIONE
DEI PILOTI
DELL'ESTUARIO VENETO**

**R.D. 31 gennaio 1877 n. 3664
1877|2007**

“Tutte le cose vengono di lontano: è impossibile prendere coscienza del presente senza saggiare attraverso l’indagine storica la natura e la consistenza delle forze che dominano la vita attuale, senza individuarne le linee di sviluppo, che dobbiamo conoscere e sottintendere, anche quando per necessità di semplificazione e pratica utilità ci interessa solo un singolo momento: la sua rappresentazione istantanea, se non reinserita nel processo dinamico dal quale artificiosamente venne distaccata, diventa sempre una falsificazione”.

Giuseppe Maranini – storico

CENTOTRENTESIMO ANNIVERSARIO
COSTITUZIONE
DELLA CORPORAZIONE
DEI PILOTI
DELL'ESTUARIO VENETO

R.D. 31 gennaio 1877 n. 3664
1877|2007

Referenze fotografiche e iconografie

Archivio di Stato di Venezia (ASV)
Sezione di fotoriproduzione
Concessione n. 35/2007,
prot. 3898/28.13.07

Biblioteca Nazionale Marciana
(BNM)
Concessione n. 47/07 del 24.04.07

editing e grafica
Marina Pistorello

stampa
Grafiche Carrer

© Corporazione Piloti Estuario
Veneto – Venezia 2007

Finito di stampare
nel mese di giugno 2007

La presente pubblicazione non ha
scopo di lucro ma ha carattere
puramente commemorativo

Foto di copertina:
elaborazione grafica da una foto
dell'Archivio della Corporazione
Piloti Estuario Veneto

Ringraziamenti

La Corporazione Piloti
dell'Estuario Veneto ringrazia,
per la gentile collaborazione,
il personale dell'Archivio di Stato
di Venezia.

Un ringraziamento particolare
va ai tecnici della sezione
di fotoriproduzione,
alla signora Maria Luisa Gallina
e al signor Ciro Iuliano.

Si ringrazia per la collaborazione
il personale della Biblioteca
Nazionale Marciana
e, in particolare,
la dott.ssa Mirella Canzian.

Si ringrazia vivamente
il collega Raffaello Moradei
per le splendide fotografie inserite
nel testo e gli ex-Piloti
Sergio Battera, Giovanni Cesare
e Alberto Rastelli per l'impegno
svolto nella ricostruzione storica
degli avvenimenti legati
alla nostra professione.

Si ringraziano
l'Autorità Portuale
di Venezia e, in particolare,
la dott.ssa Annalisa Macrì;

il Museo Storico Navale;

la Lega Navale Italiana - Sezione
di Venezia.

INTRODUZIONE

Questo anniversario ci consente di rendere omaggio a tutti i Piloti dell'Estuario Veneto che, nel corso di 130 anni, hanno contribuito con il loro servizio allo sviluppo del porto di Venezia.

Grazie al loro impegno la Corporazione Piloti dell'Estuario Veneto si può collocare degnamente accanto agli Enti Pubblici e Privati che garantiscono la sicurezza delle navi e del porto di Venezia, delle aree marine e lagunari adiacenti e della stupenda città da esse circoscritta.

L'anniversario rappresenta inoltre ulteriore occasione di approfondimento della storia della navigazione adriatica e delle antiche tradizioni marittime di un territorio e di una città assolutamente singolari, alle quali anche i Piloti hanno dato il loro contributo.

CORPORAZIONE PILOTI DELL'ESTUARIO VENETO

Organico dei Piloti in servizio al 31 gennaio 2007:

<i>Capo Pilota</i>	Garise	Ciro
<i>Sotto Capo Pilota</i>	Leoni	Dante
<i>Sotto Capo Pilota</i>	Nastro	Vincenzo
<i>Pilota</i>	Pietropaoli	Roberto
<i>Pilota</i>	Moradei	Raffaello
<i>Pilota</i>	Esposito	Simone
<i>Pilota</i>	Cappiello	Raffaele
<i>Pilota</i>	Grimaudo	Antonio
<i>Pilota</i>	Zilioli	Marco
<i>Pilota</i>	Costagliola	Ciro
<i>Pilota</i>	Romano	Ciro
<i>Pilota</i>	Mazzucco	Saul
<i>Pilota</i>	Gogioso	Giovanni
<i>Pilota</i>	De Angelis	Vito
<i>Pilota</i>	Fabris	Paolo
<i>Pilota</i>	Pistorello	Andrea
<i>Pilota</i>	Maschio	Maurizio
<i>Pilota</i>	Sfriso	Alberto
<i>Pilota</i>	Scarpa	Zaccaria
<i>Pilota</i>	Papandrea	Salvatore
<i>Pilota</i>	Mennella	Luigi
<i>Pilota</i>	Busonera	Roberto
<i>Pilota</i>	Kosmac	Luca
<i>Pilota</i>	Coppa	Roberta
	(La prima donna italiana abilitata ad assumere il ruolo di Pilota di Porto)	
<i>Pilota</i>	Banchi	Enrico
<i>Asp. Pilota</i>	De Siano	Tommaso

ISTITUZIONE DELLA CORPORAZIONE

R.D. 31.01.1877, n. 3664

Dall'archivio storico della Corporazione si rileva che:

Uno dei primi Piloti fu un certo Ballarin, rimpiazzato alla sua morte dal Cap. Agostino Giunta (1892), assunto a concorso direttamente da Capo Pilota essendo l'unico ad avere il titolo di Capitano di Lungo Corso.

Nel 1913 il Cap. Giunta morì, e la direzione del servizio fu assunta dal Sotto Capo Pilota Antonio De Lorenzi, con funzioni di Capo Pilota.

Nel 1919 De Lorenzi morì e l'interim di Capo Pilota passò a Cristoforo De Lorenzi.

Il 20 marzo 1925 la Corporazione veniva posta sotto la direzione di un Commissario Straordinario: Ammiraglio Francesco Lucchini.

Il 1° aprile 1925 la Corporazione veniva sciolta e i piloti richiamati tutti – ad eccezione dell'ex Capo Pilota Raffaele Andriola – in qualità di “Piloti Provvisori”.

Il 2 ottobre 1926 la Corporazione veniva ricostituita.

Piloti dell'Estuario Veneto

DAL 1877 AD OGGI

<i>Cognome e Nome</i>	<i>Data di nascita</i>	<i>Data entrata in servizio</i>
BALLARIN	Sconosciuta	1877 (?)
GIUNTA Agostino	Sconosciuta	1892
DE LORENZI Antonio	Sconosciuta	Sconosciuta
DE LORENZI Cristoforo (Malamocco)	22/09/1848	03/04/1889
D'AMBROSI Giovanni (Ortona)	28/06/1851	03/04/1889
COLONNELLO Luigi (Malamocco)	14/09/1885	02/07/1896
CAVAGNIN Luigi (Venezia)	24/10/1853	02/07/1896
GHEZZO Giovanni (S. Pietro in Volta)	26/01/1858	01/04/1903
NACCARI Angelo (Venezia)	15/04/1858	01/04/1903
GENTILI Angelo (Venezia)	06/08/1866	01/04/1903
GHEZZO Egiziano (Venezia)	23/08/1867	01/01/1906
PENZO Carlo (Malamocco)	1864	01/01/1906
DE LORENZI Giuseppe (Malamocco)	20/02/1870	01/01/1906
BALLARIN Attilio (S. Pietro in Volta)	17/10/1864	16/12/1906
ANDRIOLA Raffaele (Bari)	01/01/1875	01/04/1913
DANICELLI Dante (Rosini)	23/08/1874	01/04/1913
FABBRI Francesco (Ravenna)	17/11/1875	01/11/1913
LAVAGNA Emilio (Portosecco)	30/05/1867	01/11/1913
PETIT Giobatta (Cagliari)	31/08/1881	15/12/1913
BALLARIN Silvio (S. Pietro in Volta)	22/09/1878	01/08/1913
ALBERTI Giuseppe (Malamocco)	06/01/1871	01/11/1913
DE LORENZI Pietro (Venezia)	27/08/1877	01/11/1913
SCARPA Narciso (Pellestrina)	04/07/1872	01/11/1913
RAIMONDO Antonio (Cervo Ligure)	21/11/1885	22/07/1925
GLORIO Domenico (Cervo Ligure)	13/01/1886	22/07/1925
BALABANI Belisario (Venezia)	16/11/1889	22/07/1925
DE LEO Leonardo (Porto Empedocle)	12/03/1889	22/07/1927
COMOTTO Mario (Venezia)	24/05/1892	01/01/1927
OLIVA Domenico (Palermo)	08/10/1893	01/01/1927
BECHIS Pietro (Genova)	22/12/1887	16/08/1930
CACACE Ugo (Piano di Sorrento)	15/01/1888	16/08/1930
D'AMBROSI Silvio (Venezia)	13/03/1897	16/08/1930
TESTAVERDE Giovanni (Palermo)	21/09/1899	16/08/1930
IANNUZZI Francesco (Meta di Sorrento)	09/03/1897	16/08/1930
CAVALLETTO Giuseppe (Chioggia)	15/05/1896	01/11/1932

<i>Data pensionamento</i>	<i>Sotto Capo pilota</i>	<i>Capo pilota</i>	<i>Data decesso</i>
-		1877 (?)	1892
-		1892	1913
-		1913	1919
01/05/1924	20/02/1920	1919	09/03/1936
01/05/1924	20/02/1920		14/05/1930
29/10/1922			23/12/1923
29/10/1922			09/02/1929
26/10/1922			27/01/1923
-			15/02/1924
06/08/1931			08/03/1941
08/08/1929			15/09/1947
10/07/1923			21/10/1927
20/12/1934			14/05/1938
04/06/1929			06/10/1929
01/04/1925		20/02/1920	Sconosciuta
01/02/1926			07/06/1947
01/06/1925			Sconosciuta
31/05/1932			29/01/1941
01/06/1925			25/05/1930
12/02/1940			10/04/1948
06/01/1936			16/12/1942
27/08/1942	01/07/1936		07/02/1949
01/10/1933			-/09/1939
21/11/1950		21/09/1927	01/07/1962
31/08/1951	21/09/1927	22/11/1950	Sconosciuta
16/11/1954	01/09/1951		10/06/1970
23/03/1941			14/09/1941
24/05/1957	01/09/1942	01/09/1951	09/08/1961
01/04/1948			24/02/1976
22/12/1952			09/10/1961
- (1)			26/12/1946
30/04/1958			04/06/1979
-	09/12/1954	31/05/1957	02/09/1964
-			20/09/1947
30/04/1958			11/05/1963

<i>Cognome e Nome</i>		<i>Data di nascita</i>	<i>Data entrata in servizio</i>
CODAN Ferdinando	(Abrega - Parenzo)	30/05/1892	01/11/1932
ASTARITA Giuseppe	(Meta di Sorrento)	26/02/1899	01/05/1933
NACCARI Guido	(Venezia)	29/01/1900	01/05/1933
BATTISTELLO Gino	(Venezia)	02/04/1913	01/12/1948
SCHLOSSER Marcello	(Fiume)	09/08/1907	01/12/1948
MONTESANTO Luigino	(Venezia)	18/02/1914	01/12/1948
GRISAN Arturo	(Pola)	15/02/1908	01/06/1953
MORACHIELLO Francesco	(Venezia)	03/07/1909	01/06/1953
KUKULIAN Gioacchino	(Fiume)	26/06/1912	01/06/1953
PICCHI Piero	(Livorno)	19/05/1924	01/11/1953
RODIGHERO Renato	(Venezia)	16/05/1920	10/06/1954
SIGOVINI Giovanni	(Neresine)	25/09/1909	01/11/1954
ARACCI Lino	(Lussinpiccolo)	05/10/1919	01/12/1956
MARCHIONNI Antonio	(Offida -AP)	31/01/1919	01/12/1956
LUCCHI Tullio	(Fiume)	29/10/1924	01/03/1957
BOLIS Antonio	(Capodistria)	09/01/1921	16/03/1957
VANZINI Gianmaria	(Venezia)	23/03/1920	01/11/1958
FALCONI Ferruccio	(Marina di Carrara)	03/03/1927	01/09/1959
DE BLASI Vittorio	(Roma)	01/11/1919	01/05/1959
MURO Pompeo	(Genova)	06/11/1924	01/05/1959
AGOSTINIS Claudio	(Trieste)	16/12/1928	01/09/1959
GIULIETTI Nino	(Nuoro)	20/09/1928	16/06/1964
THIAN Luciano	(Rodi)	30/10/1928	16/06/1964
ZUCCHI Giorgio	(Neresine)	05/05/1924	16/06/1964
PIAZZA Luigi	(Venezia)	10/09/1932	01/06/1967
FUOLEGA Giancarlo	(Venezia)	12/10/1932	01/06/1967
SCARPATI Luciano	(Porto Empedocle)	02/03/1933	01/06/1967
CAVALLARIN Leo	(Spalato)	20/08/1931	01/01/1969
DE DENARO Franco	(Zara)	09/06/1926	01/07/1969
HAGLICH Gabriele	(Lussinpiccolo)	27/02/1931	01/07/1969
COFFAU Massimo	(Fiume)	24/09/1938	01/11/1971
BATTERA Sergio	(Trieste)	23/06/1936	01/11/1971
THIAN Claudio	(Fiume)	03/06/1932	01/11/1971
DE LEO Gianfranco	(Genova)	30/08/1937	01/11/1971
LOMBARDI Enrico	(Portovenere)	14/09/1935	01/12/1972

<i>Data pensionamento</i>	<i>Sotto Capo pilota</i>	<i>Capo pilota</i>	<i>Data decesso</i>
30/11/1956			01/04/1987
30/06/1956			01/01/1965
12/07/1952			05/10/1981
13/10/1970	03/09/1964		09/07/1999
09/08/1972	01/10/1958	03/09/1964	29/05/1981
14/10/1975	13/10/1970	10/08/1972	07/11/1983
16/02/1973			18/04/1993
04/07/1974	10/08/1972		14/11/1981
10/02/1970			07/11/1970
17/04/1954 (2)			
17/05/1985	01/09/1974	15/10/1975	
28/02/1966			17/08/1966
06/10/1984	13/12/1975		
09/02/1977			30/11/2005
-			03/08/1987
-			26/10/1982
13/12/1984	13/12/1975		22/10/2002
31/05/1989	06/10/1984	17/05/1985	
06/05/1972			23/03/1988
-	01/09/1974		09/10/1975
31/12/1989	04/02/1985		
19/02/1976			02/11/1976
30/11/1992	26/06/1985		
30/11/1988			25/01/2003
10/09/1992	04/02/1989		
12/10/1992			
01/07/1993			
30/06/1996	10/09/1992		
09/06/1987			
26/02/1996			
23/09/1998	26/06/1993		
31/07/1999	01/07/1996		
31/05/1997			
19/12/1978			
31/08/2000	26/06/1997		

<i>Cognome e Nome</i>		<i>Data di nascita</i>	<i>Data entrata in servizio</i>
CESARE Giovanni	(Fiume)	30/06/1940	01/12/1972
DAL BON Francesco	(Venezia)	14/11/1941	01/09/1975
GRABER Alberto	(Fiume)	16/03/1942	01/03/1976
URSINI Domenico	(Spadola – CZ)	13/01/1942	18/04/1977
GARISE Ciro	(Casamicciola)	13/05/1945	16/10/1977
RASTELLI Alberto	(Pistoia)	16/01/1942	07/03/1978
PIETROPAOLI Roberto	(M.te Argentario)	03/04/1949	01/07/1979
NASTRO Vincenzo	(Gragnano)	31/03/1947	01/07/1979
SCARPA Bruno	(Venezia)	30/07/1944	01/07/1979
CELENTANO Lauro	(Meta di Sorrento)	10/06/1946	01/05/1981
MORADEI Raffaello	(Trieste)	11/07/1947	01/05/1981
LEONI Dante	(Orroli)	16/02/1952	01/07/1988
ESPOSITO Simone	(Procida)	21/11/1953	20/08/1988
CAPPIELLO Raffaele	(S. Agnello)	28/03/1958	01/02/1990
GRIMAUDO Antonio	(Trapani)	20/06/1957	01/02/1990
ZILIOLI Marco	(Genova)	15/12/1955	16/06/1990
COSTAGLIOLA Ciro	(Procida)	18/09/1954	01/01/1991
ROMANO Ciro	(Napoli)	05/10/1962	01/05/1994
MAZZUCCO Saul	(Venezia)	05/11/1967	15/11/1997
GOGIOSO Giovanni	(Livorno)	18/11/1961	01/06/1998
DE ANGELIS Vito	(Ischia)	16/07/1966	01/07/1998
FABRIS Paolo	(Venezia)	09/07/1964	16/10/1998
PISTORELLO Andrea	(Venezia)	23/02/1970	16/10/1999
MASCHIO Maurizio	(Venezia)	17/10/1968	21/07/2000
SFRISO Alberto	(Chioggia)	22/01/1968	14/09/2000
SCARPA Zaccaria	(Venezia)	28/12/1971	01/10/2002
PAPANDREA Salvatore	(Napoli)	12/05/1970	01/11/2002
MENNELLA Luigi	(Casamicciola)	16/01/1970	01/11/2002
BUSONERA Roberto	(Carbonia)	20/01/1967	16/06/2003
KOSMAC Luca	(Gorizia)	10/07/1973	16/10/2005
COPPA Roberta	(Casale Monferrato)	18/09/1969	01/12/2005
BANCHI Enrico	(La Spezia)	02/07/1969	01/07/2006

Aspirante Pilota

DE SIANO Tommaso	(Bressanone)	25/07/1969
------------------	--------------	------------

Piloti dell'Estuario Veneto

DECORAZIONI E RICONOSCIMENTI

RAIMONDO Antonio	Cavaliere della Corona d'Italia (21.04.1933) Cavaliere Ufficiale (1934)
GLORIO Domenico	Croce di Guerra
BALABANI Belisario	Cavaliere della Corona d'Italia (30.10.1941) Cavaliere Ufficiale (29.10.1945)
DE LEO Leonardo	Croce di Guerra (1915-1918) Cavaliere della Corona d'Italia (1938)
COMOTTO Mario	Cavaliere della Corona d'Italia (30.10.1941)
BECHIS Pietro	Cavaliere della Corona d'Italia (1932) Cavaliere Ufficiale (1948) Medaglia di Bronzo al V.M. (23.09.1949)
CACACE Ugo	Croce di Guerra delle Nazioni (Campagna 1915-1918)
CAVALLETTO Giuseppe	Croce al merito di Guerra (1951) Medaglia d'oro di lunga navigazione
BATTISTELLO Gino	Croce di Guerra (Campagna 1940-1945)
SCHLOSSER Marcello	Tre Croci al V.M. e Una Croce al Merito (Campagna Africa Orientale Italiana 1935/1936 e Seconda Guerra Mondiale) Ufficiale dell'Ordine al Merito della Repubblica Cavaliere dell'Ordine al Merito della Repubblica Commendatore dell'Ordine della Repubblica
MONTESANTO Luigino	Medaglia di Bronzo al V.M. (Campagna 1940-1943) Quattro Croci al V.M. Encomio Solenne Cavaliere dell'Ordine della Repubblica Ufficiale dell'Ordine al Merito della Repubblica Commendatore dell'Ordine al Merito della Repubblica Grande Ufficiale dell'Ordine al Merito della Repubblica

Piloti dell'Estuario Veneto

UFFICI AMMINISTRATIVI E STAZIONI OPERATIVE

La prima Sede Amministrativa dei Piloti Lera situata presso la Capitaneria di Porto di Venezia, quindi passata in Calle Vallarezzo verso il 1909, trasferita in Campo San Zaccaria nel 1927 e poi in Corte Grimani (Castello) nel 1928. Nel 1932 si trasferisce a Castello, Calle Colonne 4398.

1911 ● Viene costruita dai Piloti una casetta in San Nicolò di Lido su area in affidamento del Demanio Marittimo.

1928 ● Nel dicembre di quell'anno, a causa di una stufa collocata nella stanza della stazione piloti di Alberoni, si sviluppa un incendio che distrugge tutta la casa demaniale. Dato che dal 1927 il porto di Lido e tutta l'area portuale erano stati dragati a - 9 m. non esisteva più traffico navale per Malamocco e per ciò, da quell'epoca, cessò ogni servizio da quell'entrata, rimanendo quindi attiva la sola stazione di San Nicolò di Lido.

1933 ● Dal 1° ottobre tutti i servizi amministrativi e tecnici della Corporazione vengono trasferiti a San Nicolò di Lido.

1935 ● Dal 1° ottobre l'Ufficio Piloti ritorna in prossimità della Capitaneria di Porto, (San Marco Calle Vallarezzo

1343 B) per ordine del Comandante del Porto, visto il cattivo risultato ottenuto con il suo precedente trasferimento a San Nicolò di Lido.

1973 ● Il 1° gennaio inizia il Servizio di Guardia nella nuova Stazione Piloti, posta sulla Torre degli Alberoni.

1974 ● Gli Uffici Amministrativi si trasferiscono dalla sede di San Marco alle palazzine adiacenti la Torre Piloti degli Alberoni.



Le finestre al primo piano dell'edificio di Calle Vallarezzo, situate accanto all'orologio esterno, indicano l'ufficio che i Piloti del Porto di Venezia utilizzarono dal 1935 al 1974
(Foto Raffaello Moradei)

“Tutte le cose vengono di lontano: è impossibile prendere coscienza del presente senza saggiare attraverso l’indagine storica la natura e la consistenza delle forze che dominano la vita attuale, senza individuarne le linee di sviluppo, che dobbiamo conoscere e sottintendere, anche quando per necessità di semplificazione e pratica utilità ci interessa solo un singolo momento: la sua rappresentazione istantanea, se non reinserita nel processo dinamico dal quale artificiosamente venne distaccata, diventa sempre una falsificazione”.

Giuseppe Maranini – storico

PARTE PRIMA

LA CRONACA STORICA DELLO SVILUPPO E AFFERMAZIONE DELLA VENEZIA MARITTIMA

I riferimenti storici che seguono hanno un duplice scopo:
da un lato quello di fare chiarezza sulle attività mercantili e militari che interessarono il Mare Adriatico fin da epoche lontanissime illustrando il contemporaneo evolvere della situazione politica ed economica delle sue coste Nord Occidentali e Nord Orientali;
dall'altro quello di mettere in luce la figura del Pilota Marittimo insita nella nascita e nell'affermazione delle attività marinare di quelle genti che popolavano la lunga e sottile striscia costiera deltizia e lagunare che dal Po giungeva sino a Grado.

Seguendo l'evolversi della storia della marineria venetica noi seguiamo in realtà la storia del Pilotaggio Marittimo Alto Adriatico e la sua affermazione.

La crescita di quella marineria è strettamente legata ad avvenimenti storici di grande portata che, a volte in modo sfuggente, si ricollegano e si intrecciano ad essa.

Si ribadisce dunque la tesi, del resto abbastanza ovvia, che il mestiere di Pilota Marittimo non poteva affermarsi che all'interno di un processo di sviluppo navale frutto di antichissima tradizione nautica.

ANTICHISSIME E NOBILISSIME ORIGINI

Erodoto, Tucidide, Catone (Censore), Polibio, Tito Livio, Diodoro Siculo, Strabone, Svetonio, Plinio (Il Vecchio) testimoniano di antiche lotte tra i popoli marittimi per la conquista ed il controllo del mare Mediterraneo.

Le loro opere, riscoperte in gran parte dopo il Medio Evo, ci consentono di fissare in tappe storiche successive la grande avventura marittima dell'Adriatico e di scorgere l'affermarsi, sulle aree deltizie del Po, dell'Adige, del Piave, della Livenza e del Tagliamento, di popolazioni rivierasche e lagunari che già racchiudevano in loro le potenzialità per lo sviluppo della grande avventura marittima di Venezia.

Tito Livio (Padova 59 a.C. – 17 d.C.), lo storico latino che scrisse la monumentale Storia di Roma in 142 volumi, narra dunque di Enea e **afferma la comune origine troiana dei fondatori di Roma e dei popoli Veneti.**

I primi fuggiti dalla città distrutta dagli Achei, al seguito dello stesso Enea.

I secondi, originari della Paflagonia (Asia Minore), fuggiti da Troia al seguito di Antenore e infine stanziatisi in un'area compresa tra la foce dell'Adige e quella della Livenza.

Plinio (il Vecchio) (Como 23 d.C. – Castellammare di Stabia 79 d.C.), morto travolto dall'eruzione del Vesuvio mentre, al comando di una squadra navale romana, tentava di portare soccorso alle popolazioni rivierasche in cerca di salvezza, è famoso per la sua "Naturalis Historia" che costituisce la grande enciclopedia della latinità.

Egli afferma il comune interesse politico che univa le popolazioni delle Venetie con Roma.

Questa intesa politica tra le genti venete della costa adriatica con Roma, continuerà anche dopo la divisione dell'Impero, sia per porre argine alle invasioni barbariche che per contrastare l'espansione Islamica.

3000 anni fa ●

TRA STORIA E MITOLOGIA

Tutti gli Storici testimoniano – e l'archeologia moderna conferma – l'esistenza di antichissimi traffici navali mercantili tra le coste greche ed il mare Adriatico fino alle sue estreme propaggini settentrionali e nord occidentali.

Una notevole messe archeologica di origine Etrusca, Greca, Paleoveneta, dimostra la consistenza degli scambi commerciali.

L'origine di questa attività marittima si perde nella notte dei tempi e si fonde con la mitologia (Argonauti).

*Un punto solo m'è maggior letargo
che venticinque secoli a la 'mpresa
che fé Nettuno ammirar l'ombra d'Argo.*

Dante – PARADISO – Canto XXXIII (94/96)

Nota: Secondo la mitologia medioevale l'impresa degli Argonauti risaliva al 1223 a.C., quindi 25 secoli erano trascorsi, all'epoca di Dante, da quando il Dio del Mare, Nettuno, dalle profondità degli abissi, aveva visto con stupore e meraviglia profilarsi l'ombra della prima nave (Argo) che solcava la superficie del mare.

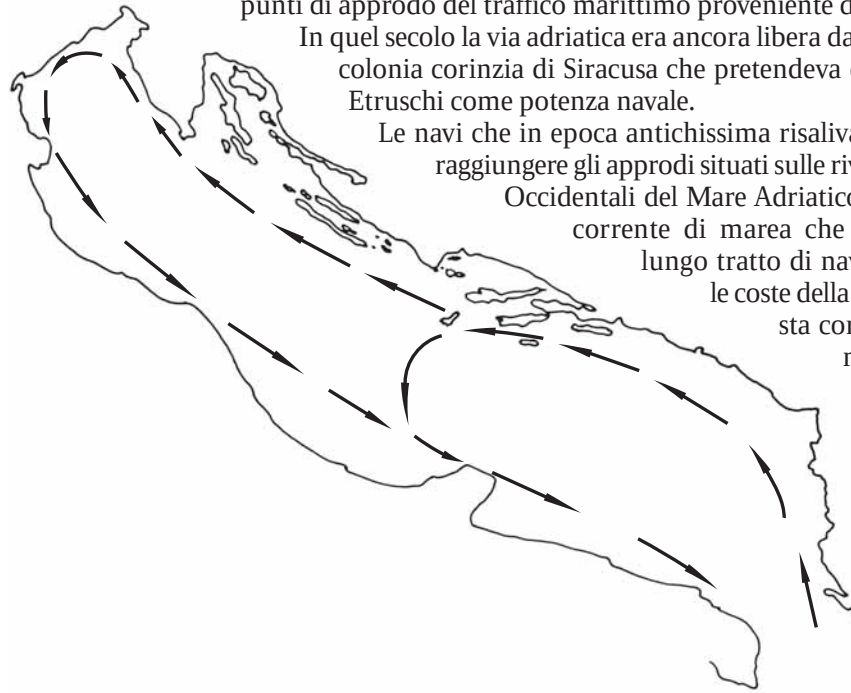
2500 anni fa ●

Nel quinto secolo a.C. gli Etruschi risultano saldamente insediati sulle rive Nord-Occidentali del Mare Adriatico, in un'area che dalla odierna Rimini si estendeva alle foci del Po e dell'Adige. Qui iniziava, in un confine quanto mai indefinito per la variabilità dell'ambiente deltizio, il contatto con le popolazioni Venetiche.

Gli Etruschi fondarono i porti di Spina e di Adria (da cui il nome di Adriatico), punti di approdo del traffico marittimo proveniente dalla Grecia.

In quel secolo la via adriatica era ancora libera dal controllo della colonia corinzia di Siracusa che pretendeva di imporsi sugli Etruschi come potenza navale.

Le navi che in epoca antichissima risalivano la costa per raggiungere gli approdi situati sulle rive deltizie Nord-Occidentali del Mare Adriatico, sfruttavano la corrente di marea che le favoriva nel lungo tratto di navigazione lungo le coste della Dalmazia. Questa consuetudine permane ancora ai nostri giorni.



396 a.C. ●

Inizia l'espansione coloniale di Roma.

385 a.C. ●

Dionigi di Siracusa allestisce una flotta che risale l'Adriatico.

Viene fondata Ancona.

Viene realizzata la "Fossa Filistina" secondo il progetto del siracusano Filisto.

La "fossa" aveva lo scopo di consentire il collegamento navale interno tra il porto di Adria e le lagune Venetiche.

- 325 a.C.** ● Prevale sull'Adriatico la forza di Atene, a danno di Siracusa, con incremento di scambi commerciali con Adria.
- 290 a.C.** ● I Romani valicano l'Appennino e occupano la vasta regione litoranea compresa tra la foce della Pescara sino a Pesaro.
- 229 a.C.** ● Prima guerra Illirica tra i Romani e le popolazioni rivierasche che vivono sulla costa orientale del mare Adriatico.
- 225 a.C.** ● Alleanza tra Roma e le popolazioni venete per affrontare i Celti, chiamati generalmente Galli.
- 181 a.C.** ● I Romani conquistano Aquileia.
- 177 a.C.** ● I Romani conquistano l'Istria.
- 146 a.C.** ● Dopo la Terza Guerra Punica i Romani dominano su tutto il Mediterraneo (Mare Nostrum) compresa la costa africana.
- 131 a.C.** ● I Romani costruiscono la Via Annia, che da Adria portava a Padova, quindi ad Altino, Concordia e Aquileia.
- 128 a.C.** ● I Romani sottomettono la Liburnia, una vasta regione che andava dal golfo del Quarnaro fino a Lesina.
"Liburna" era chiamata la nave da guerra usata da quelle popolazioni. I Romani la vollero adottare come modello di nave militare per la loro flotta.
Si ritiene che dalla "liburna" sia derivato il modello della "galera sottile" impiegato, dopo oltre un millennio, dalle marine delle Repubbliche Marinare e da Venezia in particolare.
- 40 a.C.** ● La regione della Venezia Marittima entra a far parte dei territori di Roma sotto Giulio Cesare Ottaviano Augusto.
- 16 a.C.** ● Il confine (limes) orientale dell'Italia Romana è collocato oltre Pola, sul fiume Arsa.

La Decima Regio sul mare Adriatico.

Roma suddivise la penisola Italica in 11 regioni. La Decima Regio (Transpadana e Histria) comprendeva un territorio esteso dal fiume Oglio ad ovest ed il fiume Arsa (Istria) ad est.

“...sequitur Decima Regio Italiae, hadriatico mari adposita...” (Plinio)

Plinio indica come “Venetia” l’arco litoraneo che si estendeva dalle foci del Po fino a Nesazio (antica capitale dell’Istria) e che comprendeva otto città: Altino, Concordia Sagittaria, Aquileia, Trieste, Capodistria, Parenzo, Pola e Nesazio.

Le popolazioni che vivevano su questa vasta fascia costiera rappresentavano una minoranza nei confronti di quelle appartenenti alla Decima Regio, tuttavia esse furono in grado di sviluppare un grado di cultura superiore rispetto alle popolazioni interne.

Nelle zone lagunari alto adriatiche della Decima Regio si andavano intanto consolidando attitudini commerciali e capacità nautiche singolari che porteranno, prima della fine del Medio Evo, alla nascita di Venezia.

Le Regioni
del Nord Italia
sotto la giurisdizione
di Roma –
La Decima Regio



114 *Sì come a Pola, presso del Carnaro
ch’Italia chiude e suoi termini bagna,*

Dante – INFERNO – Canto IX (113/114)

Nota: Era il confine dell’Italia nord-orientale, stabilito in epoca Romana, che comprendeva tutta l’Istria, fino al fiume Arsa.

LA LETTERA DI CASSIODORO

- 324 d.C.** ● Costantino trasferisce la Capitale da Roma a Bisanzio (Nova Roma) per poter meglio controllare i confini orientali dell'Impero dove, lungo il Danubio, premono le popolazioni barbariche.
- 395 d.C.** ● Morte dell'Imperatore Teodosio: divisione dell'Impero in due parti:
Impero Romano d'Occidente con capitale Milano;
Impero Romano d'Oriente con capitale Costantinopoli (Nova Roma).
Il mare Mediterraneo viene suddiviso in due parti con una linea verticale intorno al 19° meridiano Est.
Tutto il bacino Adriatico, sia sulla sponda Dalmata che su quella Italica, resta unito all'Impero d'Occidente.
- 402 d.C.** ● La capitale dell'Impero d'Occidente viene spostata da Milano a Ravenna.
- A quell'epoca era già possibile percorrere i "Septem Mària" (Sette Mari) navigando da Ravenna ad Altino attraverso canali naturali e "fosse" artificiali. Queste vie acquatiche si connettevano anche al Po e all'Adige e consentivano la navigazione fluviale e lagunare all'interno dei litorali sabbiosi, lontani dal pericolo del mare. I "Septem Mària" erano costituiti dalle ampie lagune che si succedevano, all'interno dei cordoni litoranei dunosi, lungo una vasta area costiera che da Ravenna giungeva fino a Grado.**
- 25 marzo 421 d.C.** ● Collocazione storica della nascita di Venezia.
- 453 d.C.** ● Morte di Attila e dispersione degli Unni.
- 480 d.C.** ● Uccisione dell'Imperatore (Dalmata) Giulio Flavio Nepote nel palazzo imperiale costruito presso Spalato da Diocleziano.
Fine dell'Impero Romano di Occidente.
- 493 d.C.** ● Teodorico a capo del Regno Goto d'Italia.
- 537 d.C.** ● Il Ministro, "prefetto del pretorio" di Vitige, Aurelio Cassiodoro scrive due lettere di encomio, apprezzamento ed esortazione indirizzate rispettivamente ai Tribuni dell'Istria e a quelli delle isole e coste lagunari dal Po a Grado.
L'Istria viene lodata, tra l'altro, per la grande quantità di prodotti alimentari, tra cui olio e vino, con cui Ravenna veniva rifornita, i popoli lagunari per la capacità della loro flotta mercantile impiegata nel trasporto delle derrate alimentari dall'Istria a Ravenna.

...Sed vos, qui numerosa navigia in eius confinio possidetis, pari devotionis gratia providete ut, quod illa parata est tradere, vos studeatis sub celeritate portare...

...Per ciò voi, che possedete gran numero di navigli proprio al suo limite, con sentimento di pari devozione, preparatevi ad effettuare il trasporto celere di tutto quanto quella sta per mandare...

...Carinae vestrae flatus asperos non pavesunt: terram cum summa felicitate contingunt et perire nesciunt, quae frequenter impingunt...

...I vostri scafi non temono le burrasche; raggiungono la riva con la massima facilità e pur viaggiando di continuo, non conoscono il naufragio...

21 Come i delfini, quando fanno segno
a' marinar con l'arco de la schiena,
che s'argomentin di campar lor legno,

Dante – INFERNO – Canto XXII (19/21)

Nel Medio Evo era comunemente ritenuto, dalla gente di mare, che la comparsa dei delfini annunciasse l'arrivo di una tempesta.

Le lettere di Cassiodoro illustrano, accanto alla magnificenza produttiva dell'Istria, alla sua dolcezza climatica, allo splendore delle ville patrizie romane, alle stupende architetture, **la vita “acquatica” delle popolazioni lagunari che, senza distinzioni tra ricco e povero, svolgono una vita pacifica, laboriosa ed intensa: strappano le terre al mare consolidandole con fascine di vimini intrecciati. Vivono di un solo cibo e abitano in case simili (dedicandosi alla pesca, alla costruzione di grandi barche, alla navigazione fluviale e marina e alla produzione del sale).**

(...vinibus enim flexibilibus illigatis terrena illis soliditas aggregatur...Pauperes ibi cum divitibus sub aequalitate convivunt. Unus cibus omnes reficit, habitatio similis universa concludit...In salinis autem exercendis tota contentio est...)



Suggestiva immagine
che illustra l'avanzare
di bassi e insidiosi
banchi di nebbia
dal mare verso la laguna
(Foto Raffaello Moradei)

Pur nella loro evidente differenza, le terre dell'Istria e della Venezia Marittima vengono ancora una volta accomunate a Ravenna.

538 d.C. ● Riunificazione dell'Impero da parte di Giustiniano (Capitale Costantinopoli).

TRA L'IMPERO E I LONGOBARDI

568 d.C. ● I Longobardi occupano Aquileia.

Le lagune rimangono libere e sotto la sovranità imperiale di Costantinopoli.

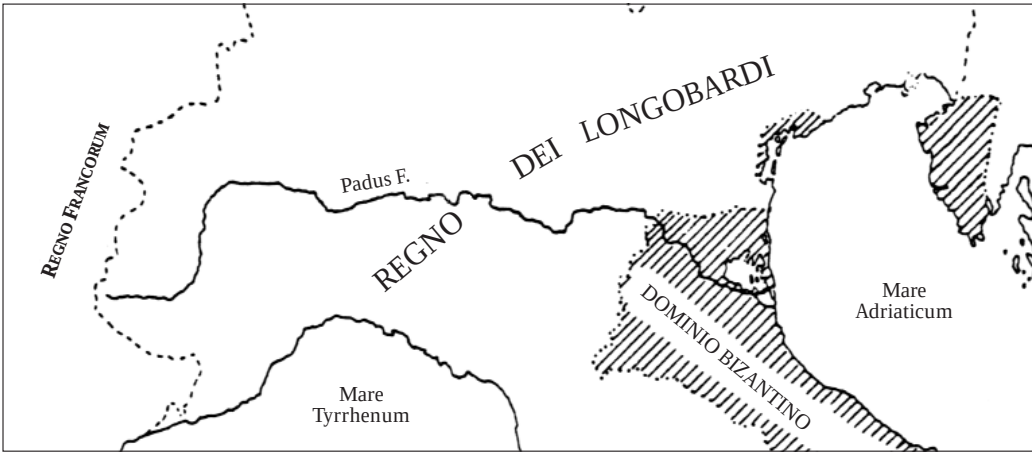
La Sovranità di Costantinopoli rimarrà immutata su tutto il territorio della Venezia Marittima (...a Grado usque Caputaggerem*...) e dell'Istria ma con un grado di sottomissione minore da parte del Dogado Veneto, avviato verso una particolare forma di autonomia politica e religiosa. (* Cavarzere)

L'invasione dei Longobardi determina l'afflusso di una gran moltitudine di fuggiaschi sulle coste della Venezia Marittima. I centri maggiormente interessati sono: Bibione, Caorle, Cittanova (Eraclea), Equilo (Jesolo), Torcello, Murano, Malamocco (antica), Poveglia, Sottomarina, Chioggia e Cavarzere.

I Longobardi, come tutti i popoli barbari provenienti dalle vaste regioni interne, sono imbattibili nello scontro in campo aperto ma assolutamente incapaci di affrontare le popolazioni rivierasche protette dagli infidi ambienti lagunari e marini di cui esse soltanto conoscono le vie di accesso.

614 d.C. ● Gli àvari e i loro schiavi (gli Slavi) invadono i territori della Dalmazia, razziando, distruggendo, saccheggiando, uccidendo. Si salvano da tanto martirio solo le popolazioni rivierasche.

Aree dell'Italia Centrale e Settentrionale sotto la giurisdizione di Costantinopoli (Nuova Roma)



740 d.C. ●

I Longobardi riescono provvisoriamente ad occupare la città di Ravenna. **I Venetici, incitati dal loro Patriarca (di Grado), si dirigono con le loro navi su Ravenna al comando del Magister Militum Gioviano e la liberano.** Questo episodio dimostra la capacità e la forza raggiunta dai Venetici sul mare e impressiona favorevolmente la Corte di Costantinopoli che considera la flotta venetica un punto di appoggio strategico indispensabile per il controllo dei confini alto adriatici dell'Impero.

742 d.C. ●

Il Ducato (Dogado) prende forma definitiva con il primo insediamento a Cittanova Eracliana e, in seguito, a Malamocco (antica).

751 d.C. ●

Ravenna cade in mano ai Longobardi.

772 d.C. ●

I Longobardi occupano tutta l'Istria.

774 d.C. ●

Il Dux (Doge) Maurizio ottiene l'autorizzazione ecclesiastica per l'istituzione del Vescovado di Olivolo (oggi San Pietro di Castello), l'isola su cui avranno sede anche i futuri "Pedotti d'Istria".

I "Pedotti d'Istria", come vedremo nel capitolo dedicato alla storia del pilotaggio, rappresentavano i piloti di altura incaricati di pilotare le navi dalla costa istriana fino alle foci lagunari di Venezia (e viceversa).

Nota: La Cattedrale di Olivolo (oggi San Pietro di Castello) fino alla caduta della Repubblica Serenissima fu sede del Patriarcato Veneziano.

Anticamente veniva qui convocata la Consulta Universale che eleggeva il Doge per acclamazione.

La Sede era in stretto contatto religioso con l'antica Abbazia Contariniana di San Nicolò di Lido (costruita nel 1054) presso le cui rive si svolgeva la cerimonia dello Sposalizio del Mare (Sensa) nel giorno dell'Ascensione. In quella occasione le barche dei "Pedotti d'Istria" avevano il dovere e l'onore di scortare il Corteo Dogale.

San Pietro di Castello,
presso la quale,
dal 1450,
ebbe sede ufficiale
la "Scuola" dei piloti
di costiera d'Istria
(Foto Raffaello Moradei)



TRA L'IMPERO E I FRANCHI

787 d.C. ●

I Franchi di Carlo Magno si sovrappongono al Regno d'Italia dei Longobardi e occupano tutta l'Istria.

800 d.C. ●

Carlo Magno è incoronato Imperatore del Sacro Romano Impero (Capitale Aquisgrana).

804 d.C. ●

Il Placito^(*) di Risano.

^(*) Assemblea popolare libera in cui il Feudatario rendeva giustizia.

Per cercare di affievolire la forte protesta delle popolazioni istriane nei confronti dei sistemi feudali di governo imposti dal Duca Giovanni, Feudatario dell'Impero di Carlo Magno, viene indetta una grande riunione di rappresentanti politici e religiosi.

L'incontro si svolge all'aperto in riva al fiume Risano, presso Capodistria.

I rappresentanti del popolo illustrano, tra l'altro, le tradizionali attività delle popolazioni istriane e i benefici da esse godute prima dell'avvento dell'Impero Carolingio e lamentano di dover navigare per soddisfare il rappresentante dell'attuale potere, i suoi figli, le sue figlie e perfino il suo genero:

...ambulamus navigio in Venetias, Ravennam, Dalmatiam, et per flumina, quod nunquam fecimus: Non solum Joanni, hoc facimus, sed etiam ad Filios, et Filias, seu Generum suum...

...andiamo con le nostre navi alle Venezie, Ravenna, Dalmazia e per fiumi, il che non abbiamo mai fatto (per chi ci governava prima): Non solo lo facciamo per (l'interesse) di Giovanni, ma anche per i Figli, le Figlie e perfino per il Genero...

Al di là delle proteste delle popolazioni Istriane, comunque recepite ed accolte dal Duca Giovanni (Joanni), resta questa testimonianza di scambi commerciali marittimi e fluviali, ormai consolidati, tra le popolazioni rivierasche delle due sponde dell'alto Adriatico.

Anche durante l'Impero Carolingio, il litorale delle lagune venete resta sotto il "dominio" dell'Impero di Costantinopoli.

I Venetici ed il loro esiguo territorio litoraneo rappresentano in realtà l'unica testa di ponte dell'Impero di Romània, come veniva allora definito, verso l'Occidente.

Occasione storica irripetibile per gli enormi vantaggi economici e commerciali che potevano derivare dalla equidistanza politica tra Oriente (Impero di Romània) e Occidente (Sacro Romano Impero).

Il desiderio di parteggiare per l'uno o l'altro Impero coinvolge i primi Duces (Dogi) del Dogado, alcuni di tendenza Romana, altri Carolingia ma non alterano in definitiva lo "splendido isolamento" in cui, per motivi geografici finemente sfruttati e per la loro abilità sul mare, si vengono a trovare le popolazioni delle lagune venete.

	IL DOGADO SI RAFFORZA E SI IMPONE COME BALUARDO A DIFESA DELL'ADRIATICO
--	--

810 d.C. ● La capitale del Dogado è trasferita da Malamocco antica (Metamaucus vetus) a Rivoalto (odierna Rialto). Qui inizierà la costruzione di quella che sarà la futura Civitas Venetiarum (Venezia).

814 d.C. ● Pace di Aquisgrana. Il Dogado viene definitivamente riconosciuto dai due Imperi e posto sotto la protezione dell'Impero di Romània (Costantinopoli) che rimane anche in possesso della Dalmazia. Però mentre il confine dalmatico era continuamente sottoposto alla pressione dei Franchi e degli Slavi, il confine delle Venetie non era minacciato poichè nessuno dei due Imperi voleva, o poteva, eliminare il Dogado.

828 d.C. ● Arrivo a Venezia del corpo di San Marco Evangelista. Tribuno da Malamocco e Rustico da Torcello trafugarono il corpo dell'Evangelista Marco da Alessandria d'Egitto. La vigilanza delle guardie egiziane venne elusa nascondendo il corpo di San Marco sotto carni di maiale (Kanzir), considerato animale impuro dai musulmani.



La torre campanaria di San Pietro di Castello, probabilmente usata per l'avvistamento delle navi dai primi piloti del Dogado
(Foto Raffaello Moradei)

La prima metà dell'800 d.C. segna l'ascesa del Dogado delle Venezie. È una nuova, vivacissima fase di sviluppo commerciale, politico e religioso. Il Dogado è ormai il principale punto d'incontro di tutto il traffico marittimo mercantile tra l'Impero Romano (Greco) e l'Impero Romano (Germanico). Le linee di traffico hanno per riferimento tecnico-nautico la Dalmazia e l'Istria ma il loro sbocco finale è sempre più costituito dagli invisibili porti di sottovento racchiusi dai sottili litorali delle lagune e di cui soltanto i "piloti" conoscono l'accesso. Tra questi il Porto di Rivoalto.

827/829 d.C. ● I Saraceni conquistano la Sicilia.

839 d.C. ● I Saraceni devastano Ossero e Ancona.

840 d.C. ● Pactum Lothari.

Al Dogado Veneto è affidata la difesa dell'Adriatico.

Per tutto l'800 una serie di "patti veneti" confermerà la supremazia del Dogado sui traffici marittimi dell'Adriatico e oltre.

I Venetici, grazie alla loro flotta, erano ormai in grado non solo di svolgere con successo le attività di commercio marittimo ma disponevano inoltre di una flotta militare di scorta o da trasporto talmente sviluppata da poter proteggere l'Adriatico ed i suoi porti dal pericolo dei pirati (Saraceni, Barbareschi, Narentani ecc.).

Il preambolo del Pactum Lothari indica i "Venetici" quali abitanti delle isole Rivoaltine, di Olivolo (San Pietro di Castello), di Murano, Malamocco, Albìola, Chioggia, Brondolo, Fossone, Cavarzere, quindi Torcello, Ammiana, Burano, Equilo, Cittanova, Fine, Caorle, Grado.

875 d.C. ● **Il Doge Orso (Parteciaco), al comando della flotta del Dogado, distrugge le navi pirata Slave e Narentane.**

880 d.C. ● **Rinnovo del Pactum Lothari. (Ravenna).**

Con accordo diretto, tra l'Imperatore d'Occidente e il Doge (Orso Parteciaco), il Dogado, ancora facente parte dell'Impero di Romània (Costantinopoli), viene riconfermato nella sua funzione di baluardo della civiltà e della cristianità sul mare Adriatico.

In perfetto accordo con le due massime autorità imperiali, il Dogado, in realtà, non dipendeva più da nessuna di esse.

Cresce la forza economica, politica e religiosa del Dogado. Cresce il suo prestigio presso il Papa e gli Imperatori, cresce la sua flotta, cresce il suo "potere marittimo".

Con il Doge Orso Parteciaco prende decisamente forma la struttura urbanistica della "Civitas Rivoalti" che, tre secoli dopo, diventerà Venezia.

LA VIA DELL'ISTRIA E DELLA DALMAZIA

900 d.C. ● **Gli Ungari invadono l'Italia Settentrionale.**

Questi nuovi invasori barbari si dedicano non alla conquista ma alla razzia. Cavalieri imbattibili in campo aperto, vengono di nuovo ostacolati dagli infidi spazi lagunari.

Il Doge Pietro Tribuno li ferma ad Albìola (Portosecco).

932 d.C. ● **Il Doge Pietro Candian II stipula accordi commerciali diretti con Giustinopoli (Capodistria),**

tuttora sotto il dominio dell'imperatore d'Occidente.

Si ricompone in questo quadro l'antica unione commerciale e politica della Decima Regio, che accomunava le genti del futuro Dogado a quelle Istriane e che le invasioni Longobarde e Franche avevano spezzato.

Va ricordato che, per vari motivi di ordine tecnico-nautico e commerciale, la navigazione si svolgeva, in quei tempi, "in vista di terra".

12 *né già con sì diversa cennamella
cavalier vidi muover nè pedoni,
nè nave a segno di terra o di stella.*

Dante – INFERNO – Canto XXII (10-12)

Nota: "Li marinai, quando navicano, seguitano due segni: l'uno si è la terra, quando la possono vedere, imperochè vanno al segno del monte che veggono da lungi...e quando sono in mare che non possono vedere la terra, navicano al segno della tramontana". (Buti – noto commentatore di Dante).

Le navi veneziane di quell'epoca, dirette ad esempio in Dalmazia, risalivano la costa verso Grado e Trieste e iniziavano il periplo dell'Istria fino a raggiungere le coste dalmate.

Secondo il cronista storico Giovanni Diacono, la spedizione navale condotta dal Doge Pietro Orseolo II alla conquista della Dalmazia, risalirà la costa fino a Grado e punterà direttamente su Punta Salvore, tagliando fuori il golfo di Trieste.

Vedremo come questa tradizione nautica si protrarrà nei secoli successivi portando al riconoscimento, nella seconda metà del 1400, della "Scuola" dei "Pedotti d'Istria": Piloti incaricati di pilotare le navi dall'Istria a Venezia e viceversa.

9 maggio 1000 ●

(Festa dell'Ascensione).

**Il Doge Pietro Orseolo II parte da San Pietro di Castello al comando dell'armata navale che unificherà tutte le città costiere Dalmate fino a Ragusa.
Distruzione delle flotte piratesche Narentane.**

1002/1003 ●

**Il Doge Pietro Orseolo II sconfigge, nelle acque di Bari, la flotta saracena che stava per prendere la città e la libera.
Arresto dell'espansione islamica nell'Italia meridionale.**

Queste due formidabili azioni navali confermano la forza raggiunta dall'armata del Dogado che si mostra degno delle investiture rievute nell'800 con i "patti veneti" e acquista sempre più prestigio ed ammirazione presso i due Imperi.

1082 ●

**L'imperatore di Bisanzio Alessio Comneno emana la "Bolla d'Oro" a favore del Dogado per l'aiuto ricevuto nella lotta contro i Normanni.
Si tratta di una serie di privilegi commerciali che agevolerà i traffici venetici in tutto il mondo bizantino.**

1122 ●

Una squadra navale veneziana esce dal porto di San Nicolò di Lido e si dirige verso la Terrasanta.

Libera la città di Giaffa e annienta le forze navali islamiche nelle acque di Ascalona (Ashkelon).

Con questa azione Venezia acquista ulteriori privilegi per i suoi traffici mercantili in Medio Oriente.

L'impero di Costantinopoli, pur considerando ancora il Dogado come sua parte territoriale, dipendeva ormai completamente dalla marineria mercantile e militare di Venezia. Il Dogado, da parte sua, continuava ad arricchire la sua flotta grazie anche alla recente creazione dell'Arsenale, vasta area nei pressi della città, adibita alla costruzione navale.

LA VIA DELL'ORIENTE

1 ottobre 1202 ●

La Quarta Crociata parte dal Porto di San Nicolò di Lido.

Propugnata dal Papa Innocenzo III, la Quarta Crociata partì dal porto di San Nicolò di Lido ma invece di approdare in Terrasanta – secondo i desideri del Pontefice e le intenzioni iniziali – andò alla conquista di ...Costantinopoli.

Goffredo de Villehardouin, Maresciallo di Champagne, fu lo straordinario cronista di quegli eventi:

Il Doge Enrico Dandolo così si esprime:

21 *Noi vi forniremo tanti uscieri (navi adibite al trasporto di cavalli e munite di passerelle laterali e porte – huis – per il rapido imbarco e sbarco dei quadrupedi) quanti ne occorrono per trasportare 4.500 cavalli e 9.000 scudieri, e vi daremo nelle navi (nefs) – bastimenti massicci per il trasporto di persone e mercanzie – 4.500 cavalieri, e 20.000 sergenti a piedi.*

23 *E in più faremo questo, che per amor di Dio forniremo cinquanta galee – galées – (navi lunghe e sottili, probabilmente copia delle antiche “liburne” del Quarnaro, molto più rapide delle nefi e che utilizzavano sia i remi che le vele).*

Partenza della Crociata :

75 *...E quando le navi furono cariche di armi e di viveri e di cavalieri e di sergenti, gli scudi furono disposti intorno ai bordi e ai castelli delle navi e così le bandiere, di cui ve ne erano molte di belle.*

76 *...Mai flotta più bella partì da un porto (Onques plus belle flotte ne sortit de nul port)...
...E partirono dal porto di Venezia come avete udito...*

	“Il ciclo cominciato sette secoli prima era compiuto... Il piccolo popolo di marinai, di negozianti, di cambiavalute, di marangoni e calafati e filacànevi, di artigiani, di pescatori di valle e d’altura, di piloti e di timonieri, e anche di semplici vogatori di galera attaccati ai loro banchi, ai loro scalmi, ai loro remi non dalla catena dei forzati o dei prigionieri di guerra ma dalla loro corale volontà di esistere, si imponeva in prima persona sulla scena del Mediterraneo come protagonista e arbitro”. Alvise ZORZI - LA REPUBBLICA DEL LEONE
--	---

I PILOTI DEL DOGADO

A questo punto è necessario interrompere la breve ricostruzione sulle origini del Dogado per fare emergere l’elemento che più ci interessa, vale a dire l’individuazione della figura del pilota della Venezia Marittima.

Documenti antichi che accennino al pilotaggio nella Venezia Marittima nell’alto Medio Evo non ne abbiamo. Si tratta dunque di affidarci alla deduzione logica sulla base di ciò che conosciamo.

Fin dall’epoca dell’Impero Romano, le vaste zone lagunari ed i loro porti facevano parte della Decima Regio ed erano di conseguenza soggette alle leggi di Roma. Come vedremo nel capitolo dedicato alla storia del pilotaggio, la figura del pilota (gubernàtor) era già nota agli antichi romani e presente nelle loro leggi. Si sa che le consuetudini del Dogado traevano la loro fonte dal Diritto Romano. Se ne deduce che l’ordinamento giuridico marittimo, di un popolo che Cassiodoro paragonava agli “uccelli acquatici”, si conformasse alle leggi di Roma.

D’altra parte un popolo che, nel Medio Evo, riesce a costruire una flotta come quella necessaria al trasporto degli uomini e dei mezzi per la Quarta Crociata, doveva aver sviluppato una conoscenza di tecniche nautiche di primo ordine, sia nel campo delle costruzioni navali che in quello della navigazione a remi e a vela. Poichè, per molteplici motivi, la navigazione era svolta unicamente “in vista della costa”, l’arte nautica consisteva anche nel riconoscimento dei punti cospicui che, a quell’epoca, erano costituiti quasi esclusivamente da elementi naturali (profili della costa, promontori, montagne, boschi, alberi) e, avvicinandosi ulteriormente a terra per entrare nei porti naturali, nell’attento controllo di allineamenti di ingresso naturali o artificiali e la verifica del fondale di un mare certamente più limpido di quello attuale.

La figura del pilota, comunque fosse chiamato e a qualsiasi comunità appartenesse, emerge chiaramente in questo tipo di navigazione a vista, di cui appunto l’occhio è l’elemento fondamentale. Si tratta quindi di un pratico dei luoghi la cui scienza viene prima tramandata a voce e poi scritta dando vita agli antichi “portolani” e alle prime mappe, custodite gelosamente.

- 7 *Quale ne l'arzanà de' Viniziani*
bolle l'inverno la tenace pece
a rimpalmare i legni lor non sani,
9 *ché navicar non ponno – in quella vece*
chi fa suo legno novo e chi ristoppa
le coste a quel che più viaggi fece;
12 *chi ribatte da proda e chi da poppa;*
altri fa remi e altri volge sarte;
chi terzeruolo e artimon rintoppa;

Spesso Dante Alighieri ricorre a similitudini in grado di rendere più viva l'immagine agli occhi del lettore.

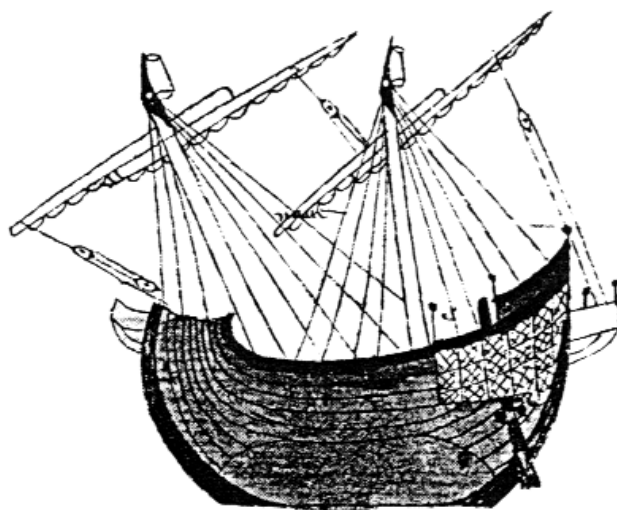
Si tratta normalmente di scorci poetici che raramente superano lo spazio di una "terzina". Qui invece il Poeta dedica alla similitudine ben tre terzine, creando un quadro vivo e mosso delle varie attività che si svolgevano all'interno dell'Arsenale.

Il linguaggio tecnico-nautico è sorprendente per la sua precisione e dimostra quanto l'Arsenale "de' Viniziani" fosse presente nella mente di Dante e quale importanza venisse attribuita, nel Medio Evo, a quel luogo di operosa attività di costruzioni navali.

Nota: Durante l'inverno, a causa delle burrasche pericolose per le navi di quel tempo, non si navigava ma ci si dedicava alle riparazioni e alle nuove costruzioni navali.

*"Tempo di navigare d'aprile dei cominciare, e poi
sicuro gire finché vedrai finire di settembre lo mese;
ché l'altro ha folli imprese".*

Francesco da Barberino (DOCUMENTI D'AMORE)



Nave "tonda" veneziana
del 1300

Le navi che uscivano dall'Arsenale, nuove di zecca, o quelle che vi entravano per le riparazioni, erano il frutto di un grandioso apparato tecnico-nautico in cui all'abilità e destrezza dei costruttori si univa la capacità dei marinai imbarcati e quindi dei PILOTI locali e di altura che quelle navi dovevano condurre attraverso le insidiose foci portuali o nel mare aperto.

Nota: Come si può vedere dal disegno, che riprende i motivi di alcuni mosaici bizantini di Ravenna, si tratta di una nave a due alberi, di cui quello prodiero fortemente inclinato in avanti.

Le navi mercantili e i loro equipaggi, dovevano essere in grado di sostenere anche l'attacco di pirati o di navi nemiche; pertanto sulla sommità degli alberi si notano coffe o "chebe" che avevano il duplice scopo di consentire l'avvistamento a distanza e di servire come punti di lancio di frecce, giavellotti o pietre contro i nemici che tentavano di abbordare la nave. Gli alberi erano muniti di vele "latine" ossia triangolari (Vele alla Trina), diffuse in quel tempo su tutto il Mediterraneo per la loro capacità di "stringere il vento" molto più delle vele "quadre" che, d'altra parte, erano più facilmente manovrabili.

La nave presenta ancora i grandi timoni laterali costituiti da due grossi remi (il timone centrale verrà introdotto verso la fine del 1300).

Sui fianchi, lungo lo scafo, sono fissati numerosi bottazzi a protezione del fasciame e per rinforzare tutta la struttura rendendola atta ad affrontare il mare.

Sulle estremità di prora e di poppa cominciano a delinearsi i "Castelli" che vennero ulteriormente sviluppati nei secoli successivi, specialmente per le navi da guerra.



La Porta dell'Arsenale
con la lapide
che ricorda i versi
della Divina Commedia
(Foto Raffaello Moradei)

La potenza di Venezia si afferma definitivamente con la Quarta Crociata e la conquista di Costantinopoli.

Da quel momento le fasi storiche successive, generalmente note, indicheranno il tempo dell'ascesa e della caduta della Serenissima.

Il declino della potenza marittima della Città-Stato, segnerà anche il decadimento della professione dei piloti d'altura e locatieri, che si protrarrà, con alterne vicende, fino all'unione di Venezia con il Regno d'Italia (1866).

LE DOMINAZIONI STRANIERE

12 maggio 1797 ●

**Fine della Repubblica di Venezia.
(Prima dominazione Francese).**

"Co Venezia comandava se disnava e se senava" C. Pasqualigo.

Viene proclamato un Governo Provvisorio Democratico secondo la volontà francese.

"Coi francesi bona zente se disnava solamente" C. Pasqualigo.

17 ottobre 1797 ●

Trattato di Campoformio.

Venezia viene ceduta all'Austria.

Distruzione e spoliazione dell'Arsenale da parte dei Francesi.

Fine della potenza marittima di Venezia.

18 gennaio 1798 ●

Le truppe austriache entrano a Venezia.

(Prima dominazione Austriaca).

"Co la Casa de Lorena no se disna e no se sena" C. Pasqualigo.

In campo marittimo si registra una nuova iniziativa privata promossa dalla marineria veneta, istriana e dalmata.

Lo sforzo appare però modesto dato che l'Austria non ha interesse a rilanciare il porto di Venezia e preferisce concentrare le sue energie economiche sul porto di Trieste.

18 gennaio 1806 ●

L'imperatore Napoleone Bonaparte rientra in possesso di Venezia.

(Seconda dominazione Francese).

Pur registrando la positiva apertura del Porto Franco presso l'isola di San Giorgio e la promozione di alcune iniziative e progetti a favore del porto (Diga Nord di Malamocco) il secondo periodo di dominazione francese, estremamente travagliato per le vicissitudini internazionali, segna il definitivo declino della marineria veneta.

40.000 era il numero di poveri nella sola Venezia (quasi un terzo della popolazione) e tra di loro vi erano capitani marittimi, equipaggi e piloti, rimasti praticamente senza lavoro anche a causa del blocco navale dell'alto Adriatico imposto dalla flotta austriaca e da quella inglese.

19 aprile 1814

Gli Austriaci rientrano a Venezia (Seconda dominazione Austriaca).
L'Austria continua la sua politica marittima a favore di Trieste e non lascia possibilità di sviluppo al porto di Venezia e alla sua marineria.
Viene tuttavia avviata la costruzione della Diga Nord del porto di Malamocco (1836/1845) e della diga Sud (1852/1872) realizzando il precedente progetto Napoleonico e consentendo, attraverso il conseguente approfondimento dei fondali della bocca di porto, la navigazione dei grossi bastimenti di quel tempo: brigantini e navi di linea.

L'arte nautica si evolve con il lento ma inesorabile passaggio dal sistema di propulsione a vela a quello a vapore e l'applicazione dell'elica propulsiva.
Di queste novità beneficia infine anche il porto di Venezia che nel 1845 registra un notevole incremento di merce sia in entrata che in uscita.

1841/1846

Costruzione del ponte ferroviario trans-lagunare.

23 marzo 1848

Daniele Manin viene acclamato Dittatore della seconda Repubblica di Venezia. Cacciata degli Austriaci.

25 agosto 1849

In una città stremata dalla fame e dal colera, rientrano gli Austriaci. (Terza dominazione Austriaca).
L'Austria punisce Venezia con una serie di misure marittime di ritorsione che ne provocano ulteriore decadenza portuale e navale.
Un breve periodo di ripresa delle attività di trasporto e costruzione navale si ha intorno al 1855, in occasione della guerra di Crimea.
Seguono fasi alterne di ripresa e di declino nel quadro della frenetica situazione politica internazionale.

Per quanto riguarda i Piloti ed il loro duro mestiere in questi anni di dominazione straniera, basti ricordare le disposizioni relative al nuovo regolamento austriaco circa il pilotaggio locatieri nei porti di Malamocco e Chioggia (Trieste 14 novembre 1855):
“I piloti locatieri di Malamocco e Chioggia...svolgono le loro mansioni con l'aiuto dei conduttori delle barche (Remiganti dei Piloti).
Una barca di stazza non inferiore alle 25 t. deve stazionare al gavitello di Pelorosso (area della rada di Malamocco così chiamata a causa di un'alga rossastra presente sul fondo del mare) per condurre rapidamente il pilota a bordo delle navi in arrivo ... I Piloti d'Istria consegneranno le navi ai piloti locatieri prima dell'ingresso nelle foci...”

Archivio di Stato di Venezia (Busta 115 – Legislativi)

19 ottobre 1866

VENEZIA ITALIANA

Dopo la sconfitta di Sadowa, il successivo trattato di pace tra la Prussia e l'Austria impone a quest'ultima la cessione del Friuli e del Veneto al Regno d'Italia di Vittorio Emanuele II di Savoia.

La cessione avviene tramite l'Imperatore dei Francesi Napoleone III.

Gli atti furono firmati la mattina del 19 ottobre 1866 nell'Hotel Europa di Venezia.

17 novembre 1869

Apertura del Canale di Suez.

L'apertura del canale di Suez determina il tramonto definitivo delle navi a propulsione velica.

Il passaggio al Regno d'Italia segna una lenta ma costante ripresa dei traffici portuali. Lo Stato Italiano deve quindi intervenire per regolamentare l'attività di pilotaggio marittimo.

31 gennaio 1877

IL REGIO DECRETO N. 3664 ISTITUISCE UN CORPO DI PILOTI PRATICI NELL'ESTUARIO VENETO CON SEDE A VENEZIA.



La Torre di Avvistamento
usata dai Piloti del Porto
nella seconda metà
del 1800

(Foto Raffaello Moradei)

PARTE SECONDA

L'EVOLUZIONE FISICA DEL TERRITORIO LITORANEO E LAGUNARE

La forza della natura
si esprime
attraverso questa
stupenda immagine
di Raffaello Moradei



La grande avventura marittima di Venezia ebbe origine in un territorio alquanto diverso da quello attuale.

L'area di transizione tra la terra ferma ed il mare, in un ambiente pianeggiante e alluvionale solcato da diversi fiumi, era caratterizzata da forte instabilità morfologica.

I depositi alluvionali all'interno della laguna, il lento scorrimento di enormi banchi di sabbia lungo i litorali e davanti alle foci dei fiumi (fuose), la subsidenza del territorio (lento sprofondamento del suolo per compattazione dei sedimenti) ed infine l'eustatismo (progressivo innalzamento del livello del mare), furono alcune delle maggiori cause dell'evoluzione morfologica delle aree lagunari e litoranee.

Basti pensare che, a causa della sola subsidenza, il terreno ha subito un abbassamento di oltre due metri dall'epoca Romana (anno zero) ai nostri giorni.

Per quanto riguarda invece l'eustatismo, ad un sostanziale innalzamento del livello del mare tra il II e XI secolo, seguì, tra il 1100 ed il 1500, un continuo abbassamento del livello marino (a Venezia, verso la fine del 1400, si coltivavano orti sulle sponde del Canal Grande) seguito da una repentina trasgressione marina (invasione del mare) che, tra il 1500 ed il 1600, ne innalzò il livello di quasi 1,50 m. portandolo all'incirca al livello medio del 1897.

IL PILOTA DISCEPOLO DEL SUO AMBIENTE

I primi piloti delle lagune e delle loro foci (fuose) o bocche portuali operarono dunque in un ambiente acquatico in costante evoluzione naturale.

Su la fiumana ove il mar non ha vanto.

Dante – INFERNO – Canto II (108)

Nota: Dante indica il punto più pericoloso della foce dei fiumi, dove la corrente uscente si incontra con le onde del mare e si ingorga, impedendo a questo di entrare nelle lagune deltizie.

L'ambiente formò il pilota secondo la sua particolarissima natura marittima, lacustre e fluviale; con le sue coste basse e a volte invisibili, con la sua difficile posizione di sottovento rispetto ai venti dominanti (Sirocco e Bora), con il flusso e riflusso e la velocità della corrente di marea, con i suoi canali di navigazione curvilinei di natura.

L'occhio del pilota si abituò a seguire l'andamento dei canali osservando semplicemente il movimento dell'acqua, si abituò a osservare le increspature della sua superficie che segnalavano i bassi fondali, si abituò a condurre le navi "a seconda" della corrente di marea, si abituò a scorgere i segni premonitori della nebbia, del colpo di vento improvviso, della burrasca.

*non altrimenti fatto che d'un vento
impetuoso per li avversi ardori,*

Dante – INFERNO – Canto IX (67/68)

Nota: la comprensione dei fenomeni meteorologici, già ampiamente acquisita fin dall'antichità, consente

a Dante l'immagine plastica di un forte colpo di vento tipico dei periodi estivi.

Questa particolare sensibilità viene acquisita e permane anche ai nostri giorni, pur in presenza di nuove tecnologie e facilitazioni portuali e la si riscontra nella quotidianità del pilotaggio condotto con attenzione, meticolosità e con profonda cognizione nautica.

*tanto che sù andar ti fia leggero
com'a seconda giù andar per nave,*

Dante - PURGATORIO - Canto IV (92/93)

Nota: Dante vuole qui indicare la facilità con cui uno scafo governa con la corrente in poppa, che ne asseconda le accostate lungo le anse del percorso.

Senza queste capacità tecnico-nautiche non sarebbe possibile condurre in sicurezza le grandi navi moderne lunghe quasi 300 metri nelle stesse acque e negli stessi spazi ove transitavano i galeoni del 1500 lunghi poco più di 35 m. (pur riconoscendo le indubbie difficoltà di manovra degli antichi velieri).

Il Regio Decreto del 1877 coglie questo particolare aspetto professionale già nel suo titolo, istituendo non una Corporazione Piloti di Venezia ma una Corporazione Piloti dell'Estuario Veneto.

*e legno vidi già dritto e veloce
correr lo mar per tutto il suo cammino,
perire alfine a l'intrar de la foce.*

Dante - PARADISO - Canto XIII (136/138)

Nota: la nave che, dopo aver attraversato indenne il mare aperto, naufraga proprio sull'entrata del porto. (Forse perché non aveva a bordo un Pilota in grado di guidarla nel difficile passaggio).

L'AMBIENTE ACQUATICO ENDOLITORANEO

I Romani, con la Via Popilia e la Via Annia, avevano costruito solide vie di comunicazione terrestre tra Ravenna, Padova, Altino e Aquileia. Altrettanto vollero fare realizzando un lungo percorso acquatico endolitoraneo attraverso canali o fosse di congiunzione tra le lagune che in quel tempo si susseguivano da Ravenna fino a Grado. Questa complessa struttura di navigazione fluviale e lacustre era sicuramente operativa fin dal 300 d.C. e si connetteva alle principali sedi portuali come quelle di Chioggia, Methamaucus, Altino, Equilo (Jesolo), consentendo l'allacciamento alle linee del traffico marittimo alto adriatico e il raggiungimento, attraverso i fiumi, di località interne come la città di Padova.

Per quanto concerne la laguna di Venezia la via endolitoranea conseguente alla "Fossa Clodia", correva all'interno dell'isola di Pellestrina attraverso il canale della Cava (odierno Allacciante) raggiungeva Poveglia, San Clemente, Olivolo (San Pietro di Castello) quindi proseguiva per Torcello e, attraverso l'antico letto del fiume Dese, giungeva fino ad Altino.

Da Altino, per l'alveo della Dolce, la via acquatica si congiungeva ai centri di Costanziana e Ammiana, Lio Piccolo e Lio Grande fino a sfociare nell'antico alveo del fiume Piave e quindi raggiungere Equilo (Jesolo).

Dopo la caduta dell'Impero Romano e nei successivi secoli bui, la linea di collegamento

acquedotto endolitoranea si interrò per lunghi tratti, anche per mancanza di interventi di manutenzione, e andò perduta come linea di trasporto fluviale.

Le vie lagunari ed il mare furono la palestra dei nostri antichi predecessori: trascinando con fatica e sudore i navigli lungo gli argini o forzando sui remi e alzando vele, nella pioggia e nel vento, essi crearono inconsapevolmente la potenza marittima di Venezia e impararono un'arte marinara da tramandare.

*E come 'l volger del cielo de la luna
cuopre e discuopre i liti senza posa,*

Dante - PARADISO - Canto XVI (82/83)

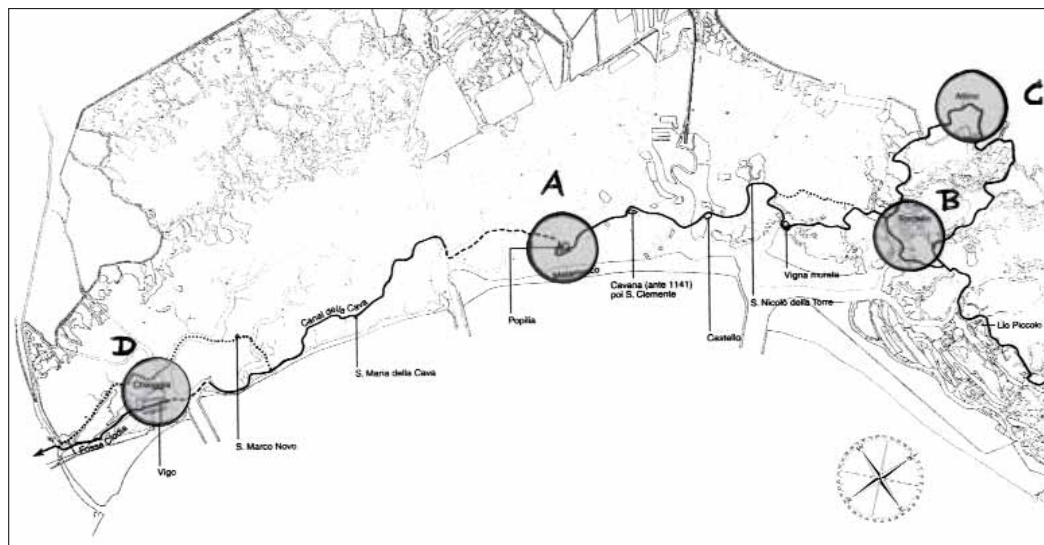
Nota: che le maree fossero dovute all'influenza della Luna era cognizione già acquisita presso gli antichi.

L'AMBIENTE MARINO

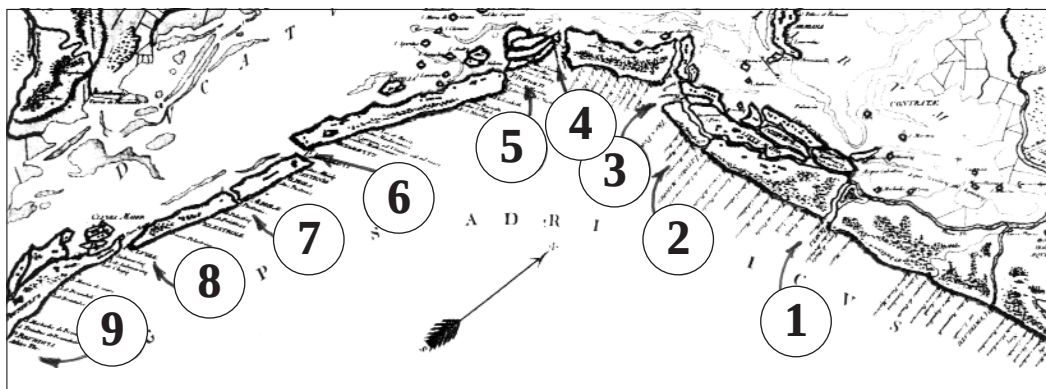
Osservando l'antica cartografia dei litorali antistanti la Laguna, conservata presso l'Archivio di Stato di Venezia (ASV), si notano, in successione da NE verso SW, almeno nove bocche di accesso che potevano essere utilizzate fin dall'epoca Romana.

1. La foce della Piave Vecchia o Porto di Equilo (Jesolo)
2. La foce di Lio Maggiore (occlusa)
3. La foce dei Tre Porti
4. La foce di Sant'Erasmo
5. La foce di Rivoalto (San Nicolò di Lido)
6. La foce di Methamaucus Vetus (Antica Malamocco, ora scomparsa)
7. La foce di Prestene o Albìola (Portosecco,

Il percorso
endolitoraneo durante
l'Impero Romano



Sito delle principali
foci portuali
della Laguna Veneta
durante il periodo
Medievale



- ora occlusa)
- 8. La foce di Chioggia
- 9. La foce di Brondolo (foce del Bacchiglione)

I principali siti portuali in epoca Romana erano invece costituiti da:

- A. Il Porto di Medoaco (Methamaucus Vetus) già descritto da Strabone nel I Sec. a.C. a cui si poteva accedere sia attraverso la fossa Popilia, utilizzando la via di navigazione endolitoranea proveniente da Chioggia, sia direttamente dal mare attraverso la foce del fiume Medoacus Major che consentiva anche i collegamenti con Padova.
- B. Il grande “Emporio dei Torcelliani”, ubicato nell’area settentrionale della Laguna, che comprendeva i centri di Torcello, Mazzorbo, Ammiana, Costanziano fino a Lio Piccolo e Lio Maggiore. Ad esso si poteva accedere per la via endolitoranea, lasciando a sinistra le isole di Rivoalto, oppure direttamente dal mare attraverso una antica foce

- fluviale nei pressi della odierna Treporti.
- C. Il Porto di Altino (Altinum) situato ai margini della Laguna Nord. Esso poteva essere raggiunto da Padova anche per via terrestre per mezzo della Via Annia.
- D. Il porto di Chioggia (Clusia), punto di transito dell’imponente traffico endolitoraneo proveniente da Ravenna e con accesso marittimo diretto attraverso la foce del Medoacus Minor.

Nel VII secolo d.C. gran parte delle popolazioni provenienti dalla distrutta città di Altino, si concentrarono nell’area Torcelliana dando inizio allo sviluppo economico delle così dette “Contrade”. La successiva crisi ambientale dovuta alla trasgressione marina (invasione del mare) prodottasi tra il 1000 ed il 1100, spinse definitivamente quelle popolazioni verso il nuovo centro commerciale politico e religioso che si andava affermando sulle isole Rivoaltine il cui ingresso portuale

naturale era costituito dalla foce detta in seguito di San Nicolò di Lido. Questa divenne dunque la tradizionale foce portuale attraverso la quale si svolse il traffico mercantile e militare del Dogado e quindi di Venezia.

LA FOCE DI SAN NICOLÒ DI LIDO

Il sistema lagunare, nella sua perfezione naturale, era però sottoposto ad un incessante lavoro degli elementi che lo governavano.

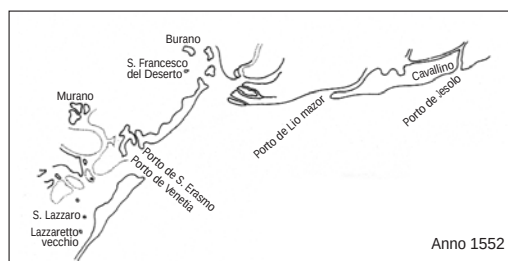
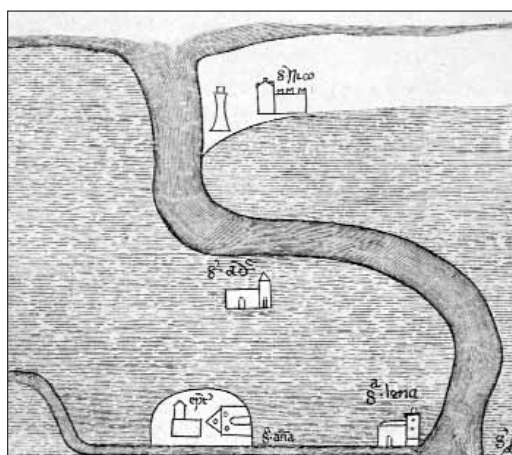
Enormi masse di sabbia che i fiumi immettevano senza sosta in mare sia a nord che a sud delle foci portuali lagunari subivano un lento ma inarrestabile slittamento lungo i litorali.

I banchi di sabbia, con il loro movimento, tendevano a modificare l'andamento delle predette foci portuali, incurvandole verso Sud-Ovest e occludendole progressivamente.

Nota: la mappa, che secondo alcuni esperti riproduce la Forma Urbis quale doveva essere nell'anno 1141, mette in evidenza l'antica Abbazia Contariniana di San Nicolò di Lido (costruita nel 1054 e di cui rimane oggi soltanto una porziuncola con i resti di un bellissimo mosaico pavimentale) munita di merlature per la difesa. Si notano inoltre l'antica chiesa di Sant'Andrea, elevata su un banco di sabbia di rimpetto a San Nicolò e, più avanti, la chiesa di Sant'Elena con canale diretto verso Sant'Anna e San Pietro di Castello già Cattedra Patriarcale e futura sede dei "Pedotti d'Istria".

Nota: Il lettore tenga presente che nel Medio Evo e fino alla costruzione delle grandi dighe foranee di San Nicolò di Lido, la linea di costa che racchiudeva e proteggeva la Laguna era costituita dai lidi di Pellestrina, Malamocco e Lido, delle Vignole, di Sant'Erasmo, dei Tre Porti, di Piave Vecchia fino a Equilo (Jesolo).

L'odierno litorale del Cavallino e il vasto territorio alle sue spalle si formarono appunto dopo la costruzione della diga Nord del porto di San Nicolò poiché questa fece da barriera ai banchi di sabbia generati dal Piave e dagli altri fiumi a NE dell'imboccatura.



A sinistra:
particolare della Foce
di San Nicolò di Lido
dalla famosa mappa,
disegnata nel secolo XIII,
attribuita dal Temanza
a Paolino da Venezia

Biblioteca Nazionale Marciana
collocazione archivio
Lat. Z. 399 (=1610).c.7r

A destra:
situazione presunta
dei litorali settentrionali
della Laguna, intorno
al 1552, desunta dagli
studi del Genio Civile
di Venezia

La foce di San Nicolò subiva fortemente il fenomeno di insabbiamento a causa della vicinanza di quella della Piave (Piave Vecchia) e il suo fondale, che in origine doveva raggiungere i 16 piedi (1 piede veneto = 34,7

cm.), comunque sufficienti per il passaggio delle navi mercantili più grosse, a partire dal 1300 cominciò a destare serie preoccupazioni per la sua progressiva riduzione.

Ormai addestrati nella lotta millenaria contro il mare per garantire l'integrità dei Lidi lagunari, i Veneziani concepirono e attuarono allora opere che ritenevano idonee a salvaguardare l'unica foce portuale della loro città attraverso la quale si svolgeva gran parte del traffico mercantile che rappresentava la vita stessa di Venezia.

fanno lo schermo perché 'l mar si fuggia;
Dante – INFERNO – Canto XV (6)

Nota: I Veneziani e i Fiamminghi contendevano la terra al mare, come i Padovani la contendevano alle piene dei loro fiumi.

Naturalmente i tentativi o “scomenzerie”^(*) furono molti e spesso agli studi e alle opere seguirono profonde delusioni per il mancato raggiungimento degli obiettivi prefissi.

D'altra parte i mezzi tecnici a disposizione nel 1300 per far fronte all'insabbiamento della foce portuale erano pressochè inesistenti.

La natura stessa, se opportunamente indirizzata, poteva fornire l'energia necessaria a fronteggiare altre forze naturali.

Si tentò, ad esempio, di rompere l'assedio delle sabbie sulla foce convogliando in un solo canale di scolo le acque di un vasto bacino lagunare superiore e dando quindi alla corrente di “dosana”^(**) una forza tale da liberare la foce dalla presenza della sabbia; e questa è

l'origine del Canale dei Marani.

^(*) Trattasi di prove o tentativi iniziali di opere lagunari, quasi sempre volte a modificarne il regime idraulico.

^(**) Corrente di marea in uscita da un bacino lagunare.

Nel 1355 fu decisa la costruzione di una “padelassa” (molo o diga) detta della Garzina: *“Et quod fiat una palata ad Garzinam ... pro reparatione portus nostri...”*

Partendo dalla riva orientale dell'isola di Sant'Andrea, la padelassa, costruita su doppie palafitte si spingeva verso il mare in direzione Est-Sud Est.

(Alla fine del 1500 la padelassa della Garzina era quasi del tutto scomparsa e oggi non se ne vede traccia).

Malgrado la costruzione della padelassa l'insabbiamento continuò sia pure con ritmo più lento.

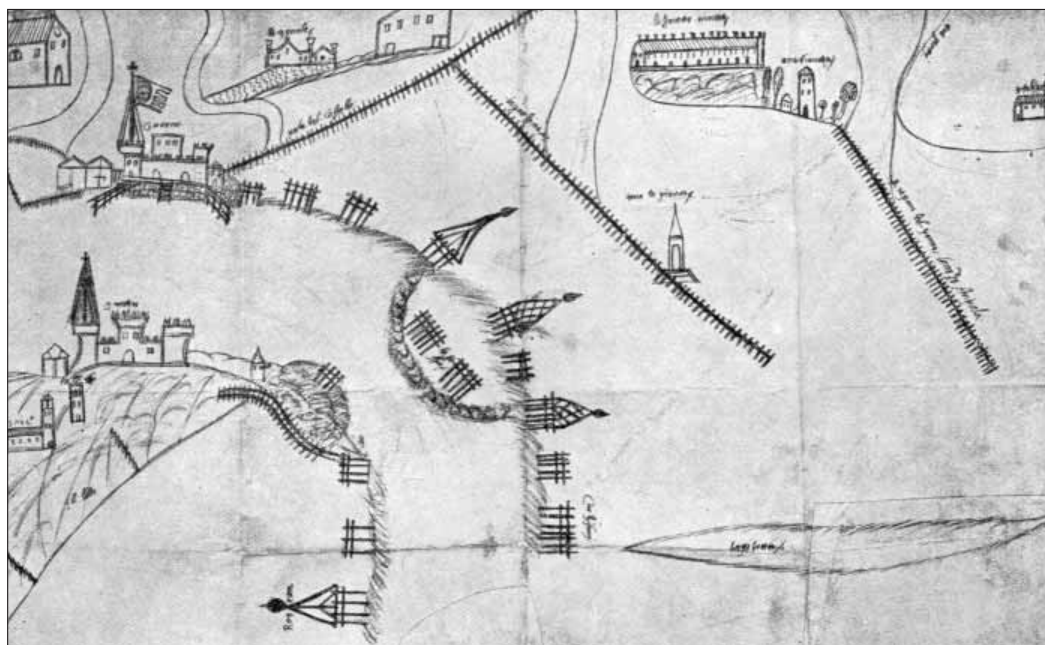
● 1410

Gli esperti avvertono che, dato il progredire dell'insabbiamento della foce, in breve spazio di tempo le navi non potranno entrare se non con manifesto pericolo.

● 1493

L'Ammiraglio^(*) Antonio Berengo in una relazione sui fondali del porto di San Nicolò di Lido afferma: “che in mesi cinque sono atterrato piè II. Considera le M.V. in anni quatro non avrete acque per una barcheta”.

^(*) Capo Pilota locatiere.



Entrata del porto
di San Nicolò di Lido
da un disegno del 1526

Archivio di Stato di Venezia,
Archivio proprio Contarini,
b.12, dis. 2

Nota: Si noti la struttura dei “Due Castelli” che controllavano l’accesso al porto e il tracciato della palizzata detta della “garzina” che si inoltrava verso il mare oltre il “fano de piera”.

La regressione marina, che raggiunse la sua punta massima alla fine del 1400, aggravò ulteriormente la situazione già precaria con fondali in rapida diminuzione su tutta l’area lagunare.

I Veneziani si volsero allora a proteggere ed attivare la foce di Malamocco.

Questa, grazie alla notevole distanza dalla foce del Piave (a Nord) e dell’Adige (a Sud), offriva maggiori possibilità di essere preservata dall’insabbiamento.

LA FOCE DI MALAMOCCHO

Un documento datato 28 agosto 1492, che riguarda la nomina di Antonio Berengo ad Ammiraglio del Porto di Malamocco afferma quanto segue:

“Essendo che mediante l’ingegno e l’industria del nostro Fedelissimo Populiens Antonio Berengo la Nostra Nave grandò il quale ultimamente è tornato disarmato e contro il consiglio e opinione della maggior parte di Peota e Huomini di S. Nicolò sia stata condotta per inconsueto porto nominato Materale (Malamocco) al detto Populiens (Poveglia)”.

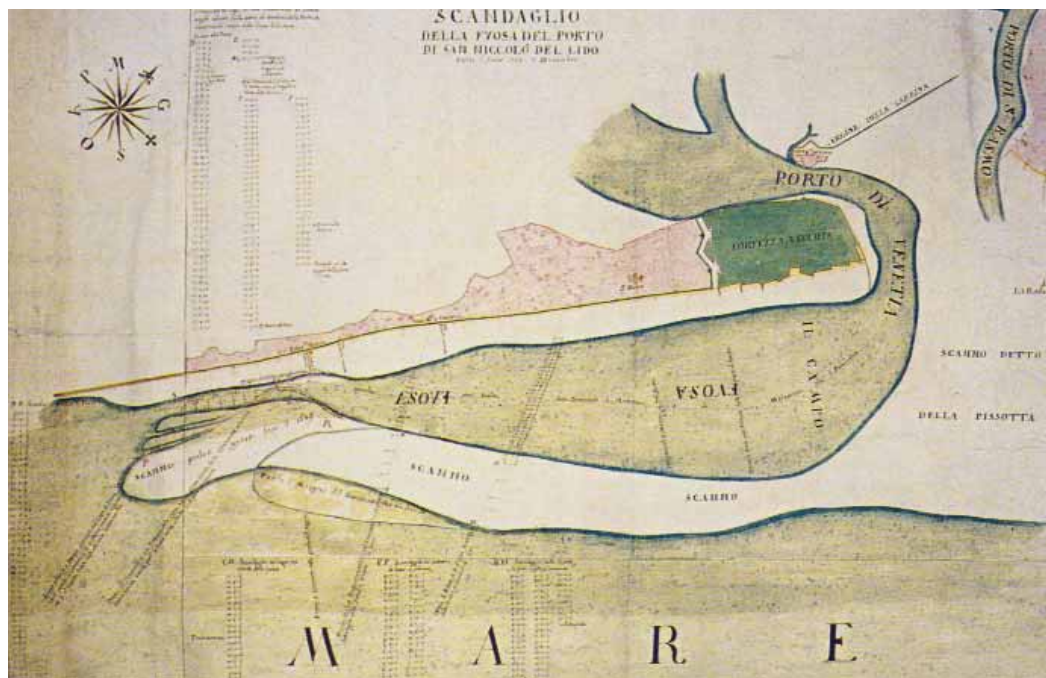
Mappa del Porto
di Malamocco.
Cristoforo Sabbatino,
Proto dell'Ufficio
delle Acque,
prima metà del 1500
Archivio di Stato di Venezia,
SEA, Lidi, dis. 2



Nota: Negli stessi giorni un certo Cristoforo Colombo era già partito per il suo viaggio verso le coste del Nuovo Continente, inaugurando l'era delle grandi esplorazioni marittime. Le scoperte e gli studi che seguirono, aprirono le rotte oceaniche alle flotte Spagnole, Portoghesi, Inglesi, Olandesi e contribuirono al progressivo decadimento di Venezia.

Nota: la mappa indica tra l'altro gli "Speroni" o moli costruiti dai Veneziani intorno alle estremità delle isole del Lido e di Pellestrina per scongiurare l'insabbiamento della foce portuale.

All'inizio del 1500, la foce di Malamocco divenne quindi la nuova via di accesso a Venezia. Si pose mano pertanto alla costruzione di numerosi "moli guardiani" e "speroni" o "palade" in grado di bloccare il movimento delle sabbie e di convogliarle verso la spiaggia garantendo il passaggio delle navi dirette a Poveglia e da qui, dopo essere state allibate, al bacino di San Marco.



Scandagli della foce del porto di San Nicolò di Lido. Bernardino Zendrini, Pubblico Matematico, Mappa del 1722

Archivio di Stato di Venezia, SEA, Lidi, dis. 26

La “Palata delle Ceppe”, sulla estremità nord dell’Isola di Pellestrina è ancora visibile ai nostri giorni mentre tutti i moli guardiani situati attorno alla estremità meridionale degli Alberoni sono progressivamente scomparsi, inglobati e sepolti nel vasto territorio sabbioso generato dalla costruzione della grande Diga Nord (1836/1845).

Intanto la profondità dell’acqua sulla foce di San Nicolò di Lido diminuiva di anno in anno benchè la trasgressione marina del 1500/1600 avesse prodotto un notevole aumento dei fondali.

Nota: La mappa indica con chiarezza la curvatura della foce di San Nicolò di Lido e il suo allungamento verso SW. I banchi di sabbia provenienti dalle foci dei fiumi situati a NE rispetto all’imboccatura e specialmente dalla Piave, tendono ad occludere l’imboccatura portuale. La foce presentava ormai il suo accesso marino presso il sito dell’odierno EuroHotel e non consentiva più il passaggio delle navi in pescaggio.

Erano soprattutto i “pedotti” (pilotti) a sollecitare interventi per salvare da sicuro interramento la foce di S. Nicolò di Lido, però già nella seconda metà del 1700, malgrado gli sforzi compiuti dalla Serenissima, il porto di S. Nicolò di Lido era da considerarsi “spento”.

Nota: Verso la fine del 1600 il Padre Vincenzo Maria CORONELLI (Ravenna 1650 – Venezia 1718), monaco, scrittore storico e Cosmografo della Serenissima (1685), propose all’attenzione del “Serenissimo Principe”, delle strutture in legno opportunamente sagomate per aderire alle forme esterne degli scafi delle grandi navi di quell’epoca. Il loro compito era quello di sollevare le navi riducendone fortemente il pescaggio.

Queste strutture a fondo piatto, dette “Camelli”, venivano riempite d’acqua e collocate sotto lo scafo da sollevare. L’acqua veniva successivamente espulsa con un ingegnoso sistema idraulico, consentendo a tutto il complesso di transitare sopra fondali altrimenti invalicabili.

Quelle strutture possono essere considerate i prototipi degli odierni bacini galleggianti e delle “navi bacino” utilizzate per il trasporto di navi o sezioni di nave e di grandi attrezzature portuali, su fondali relativamente bassi.

● 1727

Viene scavato il Canale di Santo Spirito (Canale di Grande Navigazione).

Esso congiungeva Poveglia a Venezia e consentiva alle grosse navi di attraccare direttamente nel cuore della città, provenendo da Malamocco.

Le navi da trasporto cominciarono però ad assumere dimensioni e pescaggi sempre maggiori e, malgrado tutte le opere di protezione, la foce di Malamocco presentava fondali sempre più insufficienti al loro transito in sicurezza.

Vi era un solo modo per arrestare definitivamente il fenomeno dell'insabbiamento portuale: la costruzione di una diga rettilinea che, partendo da un caposaldo della costa, presso la foce, proseguisse direttamente verso

il mare fino a raggiungere fondali considerevoli (8 metri).

Ma il governo della Serenissima non volle o non poté adottare questa soluzione e chiuse invece la sua storia millenaria realizzando un'ultima grandiosa opera ingegneristica: i Murazzi di Caroman, dal 1740 al 1784, sotto la direzione di Bernardino Zendrini.

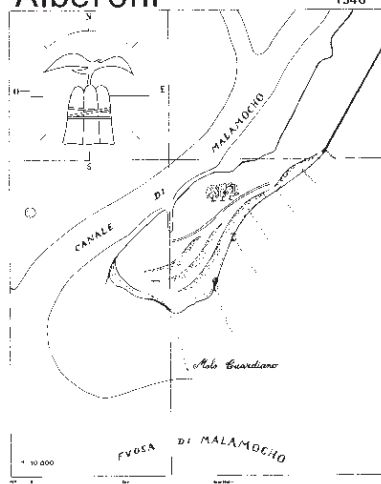
● 15 maggio 1797

Le truppe Francesi dell'Armée d'Italie (agli ordini del Generale Napoleone Bonaparte) fanno il loro ingresso in città, decretando la fine della Serenissima.

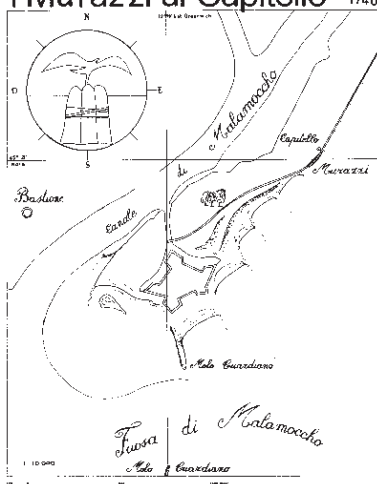
● 1806

Durante la seconda dominazione Francese, Napoleone decise di mantenere la valenza

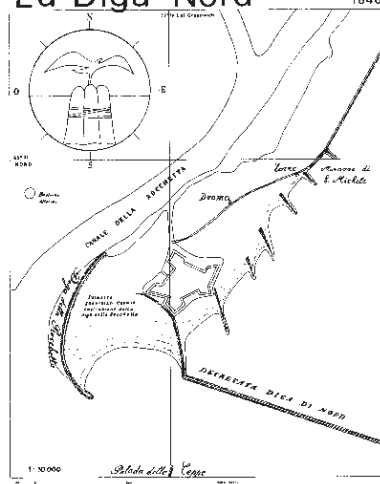
Alberoni



I Murazzi al Capitello



La Diga Nord



marittima di Venezia promuovendone il porto e la marineria, in base ai nuovi assetti internazionali che si andavano delineando, specialmente in funzione anti Austriaca e anti Inglese.

In seguito ai rilievi lagunari eseguiti dal Capitano Augusto Denaix, venne redatto il progetto per la costruzione di due grandi dighe rettilinee atte a sbarrare il passo all'avanzata delle sabbie sulla foce di Malamocco e ad incrementare la velocità della corrente di "dosana" che avrebbe così approfondito e livellato il fondale.

1807

L'amministrazione Francese approva il progetto e stanziava la somma necessaria alla realizzazione della prima fase (diga parabolo-

lica della Rocchetta).

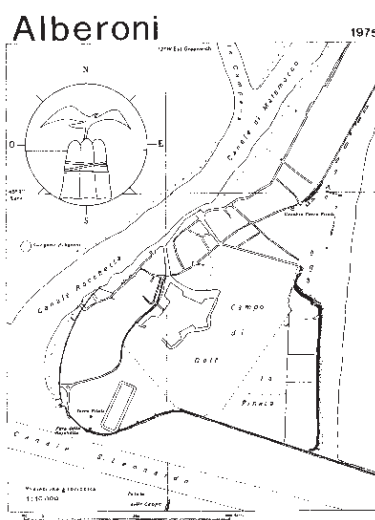
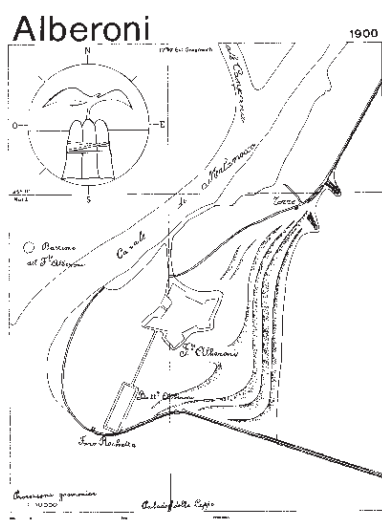
Nel 2007 ricorre quindi anche il Secondo Centenario dell'inizio dei lavori per la costruzione di quella che sarà la Grande Diga Nord degli Alberoni.

1812

I Francesi riuscirono a realizzare solo una parte del progetto, vale a dire la “diga parabolica” che dalla attuale zona militare giunge al Faro della Rocchetta.

● 1836/1845

Durante la seconda dominazione Austriaca viene realizzato il progetto Francese per la costruzione della diga Nord degli Alberoni. Direttore dei lavori viene nominato l'ingegnere Pietro Paleòcapa.



Variazione morfologica della località degli Alberoni dal 1546 al 1975. Le mappe indicano la vasta area dunosa generata dalla costruzione della diga nord

● **1852**

Durante la terza dominazione Austriaca, vengono iniziati i lavori per la costruzione della diga Sud degli Alberoni.

● **1866**

Un plebiscito sancisce l'unione di Venezia al Regno d'Italia di Vittorio Emanuele II di Savoia.

● **1871**

Il Canale di Santo Spirito viene allargato e dragato a quota -8 m. per adeguarlo ai fondali raggiunti sulla bocca di Malamocco.

● **1872**

I lavori alla diga Sud di Malamocco sono completati.

● **1875**

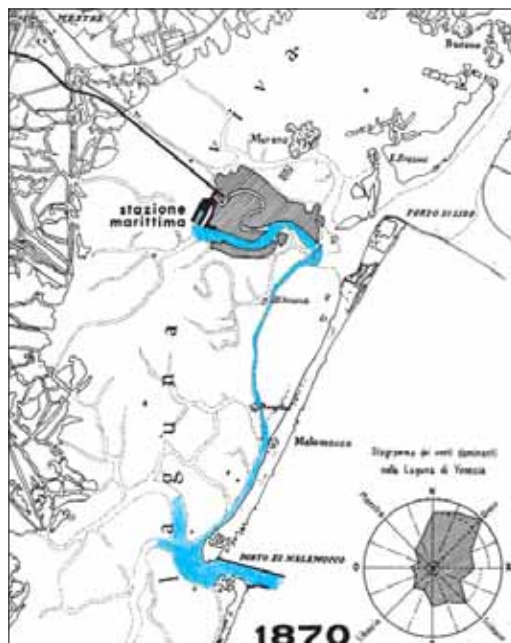
Su zone barenicole interrate artificialmente, situate a NE della Porta delle Vergini dell'Arsenale di Venezia, lungo la sponda del Canale dei Marani, viene ricavato il primo Bacino di Carenaggio (Bacino Piccolo). Gli interrimenti successivi consentiranno di ampliare l'area circostante e di realizzare quindi il "Bacino Medio" ed il "Bacino Grande", completato nel 1915.

● **1877**

Regio Decreto che istituisce la Corporazione dei Piloti dell'Estuario Veneto.

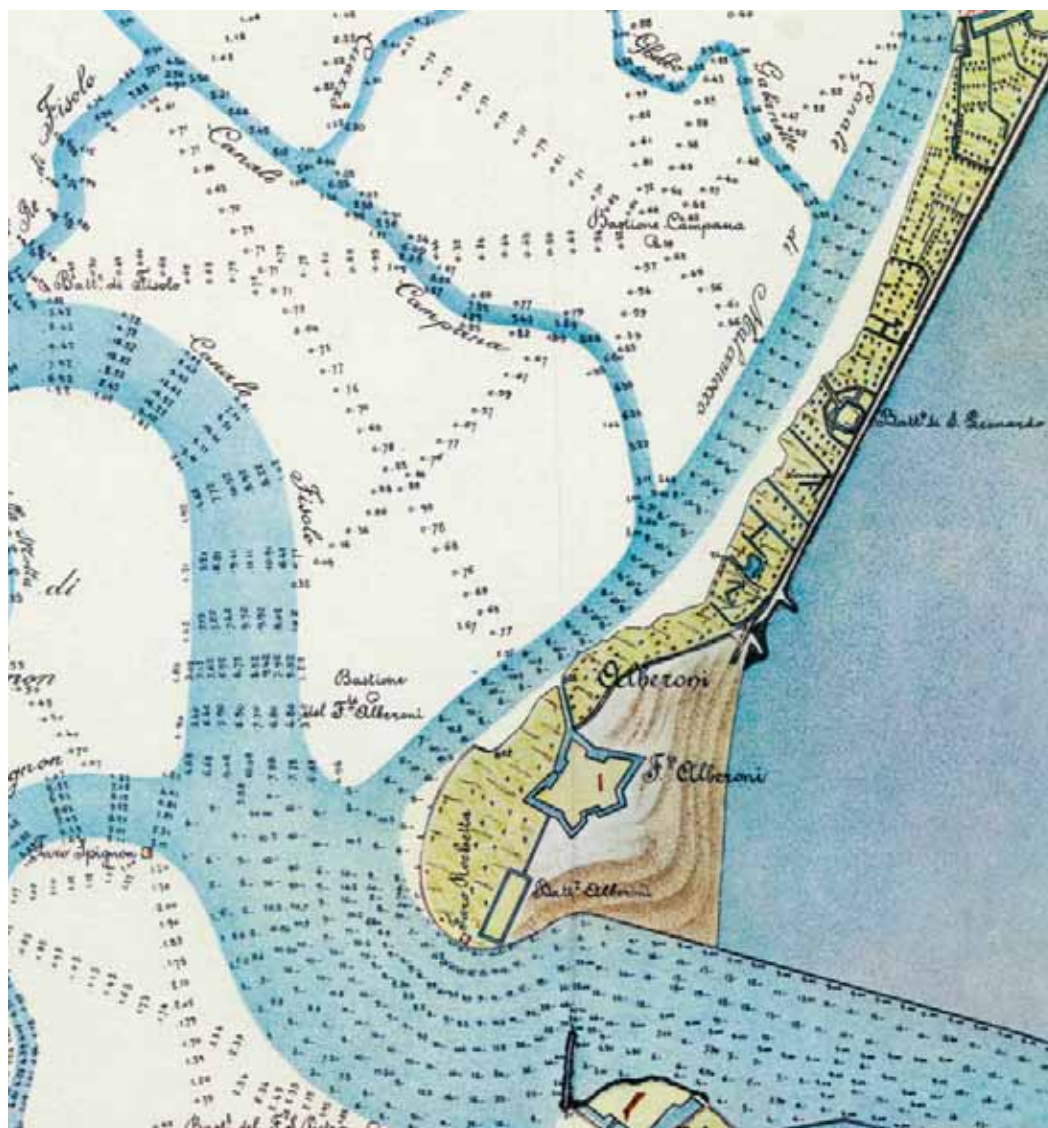
Schema di navigazione
del 1870

Provveditorato al Porto
di Venezia, da Mostra storica
della Laguna veneta (1970),
per gentile concessione



Con la definitiva sistemazione della foce di Malamocco, questa rimase l'unica via di accesso marittimo a Venezia, risultando la foce di San Nicolò di Lido transitabile per navigli di limitato pescaggio.

Le navi provenienti dal largo, navigavano tra le due dighe, accostavano a dritta per il canale di Malamocco, transitando davanti all'abitato omonimo e, se il loro pescaggio lo consentiva, percorrevano il Canale di Santo Spirito e quello dell'Orfano, giungevano davanti all'odierna isola di Sant'Elena e, accostando a sinistra, proseguivano per il bacino di San Marco e la "Marittima".



Stralcio della
Carta del Genio Civile
(1897-1901)
riproducete il Porto
di Malamocco
e i suoi scandagli.
Carta topografica
della Laguna Veneta
eseguita per ordine
del Ministero dei Lavori
Pubblici dall'Ufficio
del Genio Civile
di Venezia negli anni
1897-1901

Provveditorato
al Porto di Venezia,
da "Mostra storica della Laguna
veneta" (1970),
per gentile concessione

Sembra che il Canale di Grande Navigazione non presentasse grosse difficoltà per le navi che dovevano percorrerlo.

Più difficile era invece la manovra di ingresso nel bacino di San Marco, per le navi che provenivano da Malamocco.

All'uscita del canale dell'Orfano, ultimo tratto del Canale di Grande Navigazione, le navi dovevano infatti passare da una Prora Vera di circa 065° ad una di circa 320° e questo comportava una rapida accostata a sinistra che non tutte le navi erano in grado di compiere, specialmente in condizioni sfavorevoli di vento o corrente di marea uscente ("dosana").

In caso di difficoltà intervenivano, tra l'altro, gli ormeggiatori:

(Per "remurcianti" ovvero "rimorchiati" si intendevano gli ormeggiatori che, agli inizi del secolo scorso partivano in barca da Malamocco, andavano agli Alberoni e lì si facevano trainare da un mercantile fino in Marittima, dove prestavano la loro indispensabile opera per ormeggiare la nave... Mentre venivano rimorchiati fino a Venezia gli equipaggi di ogni nave somministravano loro una merenda, invitandoli a salire sulla nave... Finita la merenda i nostri "remurcianti" salivano nuovamente sulla loro barca e nel frattempo la nave arrivava a San Servolo. Qui per una nave magari carica e che proveniva da Malamocco nascevano i problemi.

Con la prua verso i Giardini bisognava girarsi in direzione di San Marco: con marea crescente

non esisteva alcun problema. Quando invece l'acqua calava e scendeva come un fiume dalla Marittima e dalla "barena", qualche volta la nave non riusciva a girarsi. Allora si provavano alcuni sistemi più o meno ortodossi... Altro sistema, più efficace, era portare con la stessa barca degli ormeggiatori un ancorotto ben avanti nel Bacino di San Marco, così l'ancorotto faceva forza a prua e pian piano la nave si girava. Recuperati ormeggiatori ed eventuali marinai che fossero sparsi quà e là a fare il bagno, la nave pian piano navigava fino alla Marittima... Il lavoro era fatto e nella barca degli ormeggiatori si imbarcava anche il Pilota e, a vela o a remi, si ritornava a Malamocco...).

Stralcio di una preziosa testimonianza di Guido GIADA (ora scomparso) che raccontando le storie di suo padre, ormeggiatore e marinaio, ci offre queste immagini che illustrano con semplicità e chiarezza, non senza una vena di allegria, il normale lavoro di pilotaggio e ormeggio delle navi agli inizi del 1900.

"Remurcianti" ed altro all'inizio del XX secolo
di Guido GIADA
da Lido di Oggi Lido di Allora
Giugno 2006 - n. 22 (pagg. 75/76)

All'uscita del canale Orfano, sulla sinistra, era situato un grosso bricolone-capotesta su cui si poteva inviare un cavo da tonneggio che, venendo in forza, consentiva alla nave di indirizzare la prora verso il Bacino di San Marco.

Sotto il Regno Sabauda (1866-1946) e poi sotto la Repubblica Italiana (dal 1946 ai nostri giorni) vennero eseguite numerose opere marittime, sia sulle bocche di porto lagunari, sia all'interno stesso della Laguna, per ampliare gli spazi del porto commerciale, e creare ex novo un porto industriale sulle vaste aree barenicole a sud di Mestre.

LO SPOSTAMENTO VERSO OVEST DEL CENTRO PORTUALE VENEZIANO

L'allacciamento di Venezia alla rete ferroviaria "Ferdinandea" per mezzo del ponte trans-lagunare, ultimato nel 1846, determinò, assieme alla sistemazione del porto di Malamocco, una ripresa dei traffici commerciali. Il

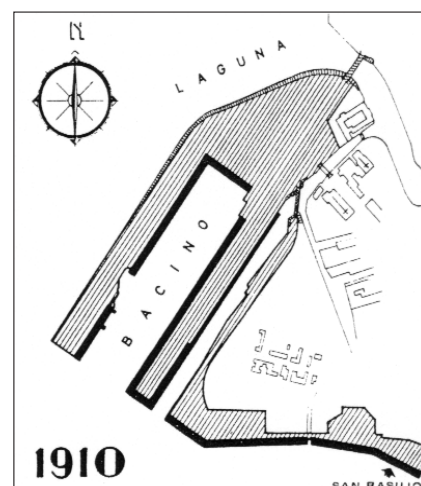
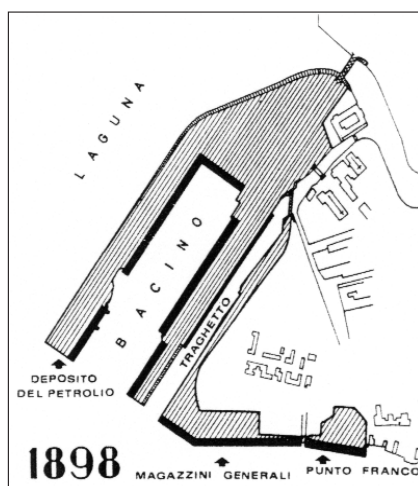
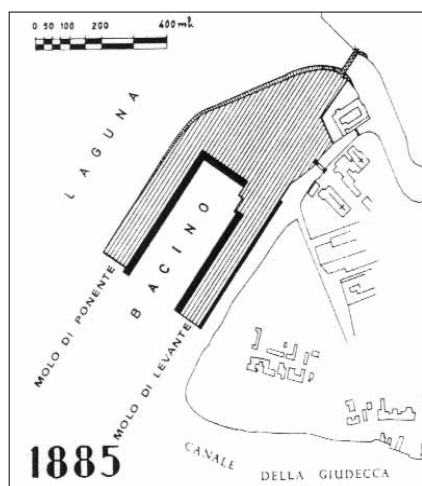
bacino di San Marco e le sue rive adiacenti non erano più in grado di fornire ormeggi adeguati e mezzi per un più razionale e veloce maneggio delle merci anche in prospettiva di un ulteriore sviluppo portuale.

L'apertura del Canale di Suez (1869) rese necessaria la rapida sistemazione del porto in vista di nuovi traffici da acquisire sulla via dell'Estremo Oriente.

L'evento determinò il rapido declino della navigazione a vela. Il nuovo tipo di propulsione navale a vapore, provocò una vera rivoluzione nella gestione delle navi in genere e nella logistica portuale.

Il nuovo centro portuale veneziano si sviluppò sulle sacche adiacenti alla zona di Santa Chiara, a ridosso ovviamente del terminale ferroviario per consentire una minor "rottura"(*) delle merci che potevano così passare

Schema della marittima



dalla stiva della nave direttamente sui vagoni ferroviari.

(*) Con la parola “rottura del carico” si intende generalmente quella fase in cui le merci precedentemente stivate vengono rimaneggiate per la loro successiva collocazione o destinazione.

Nota: Lo spostamento del centro portuale verso Ovest e la razionalizzazione nella fase di “rottura” del carico, non passarono indolori dal punto di vista socio-economico ma determinarono una forte crisi in tutto l'ambiente legato al vecchio sistema di sbarco/imbarco delle merci come ad esempio battellieri, stivatori su maone, padroni e conduttori di imbarcazioni minori ecc.

● 1869-1880

La società “Ferrovie dell'Alta Italia” eseguì i lavori per la costruzione della “Stazione Marittima” di Venezia nelle aree comprese tra Santa Chiara ed il Campo di Marte.

I Piloti di porto, nostri predecessori, si trovarono ad operare lungo un percorso lagunare che, pur rimodernato, seguiva lo schema di navigazione antico.

Questo rimase valido fino al termine della Prima Guerra Mondiale allorché si concluse la sistemazione delle foci di San Nicolò, Sant'Erasmo e Tre Porti che vennero inglobati in una unica foce costituita da due dighe rettilinee protese verso il mare aperto secondo il modello già sperimentato con successo a Malamocco.

SISTEMAZIONE DEL PORTO DI SAN NICOLÒ DI LIDO

● 1882

Il Genio Civile, per iniziativa di due suoi ingegneri: Tommaso Mati e Antonio Contin, propose di realizzare due dighe foranee che unissero in unica foce quelle di San Nicolò di Lido, Sant'Erasmo e Tre Porti.

● 1892

Inizio dei lavori per la costruzione delle dighe foranee del Lido (terminati nel 1907).

NASCITA DI PORTO MARGHERA

● 1904

Viene nominata una Commissione Governativa per lo studio e la realizzazione di nuovi impianti portuali atti a fronteggiare il presumibile ulteriore sviluppo del traffico navale.

La Commissione approvò il progetto, nato da un'idea del Capitano di Porto Petit, che prevedeva lo sviluppo portuale sull'area barenicola dei Bottenighi, a Sud-Est della Stazione Ferroviaria di Mestre.

Il progetto, oltre alla costruzione di un nuovo porto per il traffico delle rinfuse, comprendeva anche lo scavo di un canale di grande navigazione che collegasse le nuove banchine al canale della Giudecca.

● 1907

Viene eseguito un dragaggio per portare a -10 m. il fondale tra le due dighe del porto di San Nicolò di Lido.

● 1919

Prende il via lo scavo del Canale Vittorio Emanuele III (terminato nel 1922) che congiungerà il bacino della Marittima a quello della Prima Zona Industriale di Porto Marghera.

● 1925

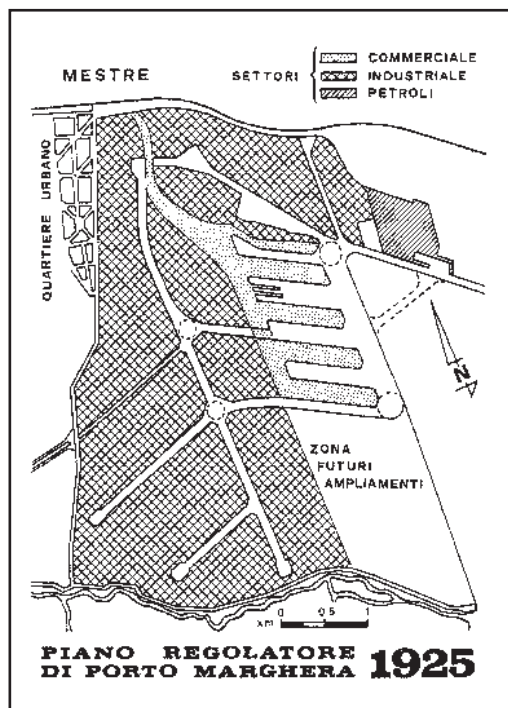
Il nuovo Piano Regolatore del Porto prevede un ampliamento della Zona Industriale ed identifica, allo scopo, una nuova area barenicola di 1.000 ettari che si svilupperà intorno agli anni '60 e sarà indicata come Seconda Zona Industriale.

● 1936

Viene completata la "Riva dell'Impero" (attuale Riva dei Sette Martiri) per consentire l'attracco di grandi navi passeggeri nei pressi del Bacino di San Marco.

ABBANDONO DEL PORTO DI MALAMOCCO E NUOVO SCHEMA DI NAVIGAZIONE ATTRAVERSO IL PORTO DI SAN NICOLÒ DI LIDO

Negli anni successivi alla Prima Guerra Mondiale (1915-1918) il Porto di Malamocco



Piano regolatore del 1925

Da "Cinquant'anni del Provveditorato al Porto di Venezia", per gentile concessione

cadde in disuso soprattutto per gli scarsi fondali del Canale di Santo Spirito che, scavato in una zona di partiacque, tendeva continuamente ad insabbiarsi per erosione delle sponde e assenza di forti correnti di marea.

● 1927

Tutto l'ambito portuale di Venezia viene dragato alla quota - 9 m.

Inizia quel rapido processo che porterà alla fine del traffico navale attraverso l'imboccatura di Malamocco.

Schema di navigazione
usato dal 1930 circa
al 1971 attraverso
il porto di Lido

Da "Cinquant'anni
del Provveditorato al Porto
di Venezia",
per gentile concessione



Dopo circa 400 anni riprendeva vita ed importanza il porto di San Nicolò di Lido attraverso il quale si svolse tutto il traffico navale diretto alla Marittima e alle zone industriali di Porto Marghera, fino al 1971.

La necessità di una forte ripresa economica nazionale, dopo le distruzioni provocate in particolare dalla seconda guerra mondiale, comportò anche il transito delle petroliere, sia cariche che in zavorra, nelle acque del Bacino di San Marco.

Non è superfluo ricordare che si trattava di navi ben lontane dagli standard di sicurezza odierna e che gli stessi rimorchiatori in assistenza non possedevano le caratteristiche di potenza e manovrabilità di quelli attuali.

Lo sviluppo economico impose per almeno 40 anni l'uso di questa via d'acqua.

Se per la Città non ci fu mai alcun disagio, quando le petroliere cariche transitavano tra il Palazzo Ducale e l'isola di San Giorgio, ciò lo si deve anche alla preparazione professionale, alla serietà, alla bravura dei Piloti dell'Estuario Veneto in servizio durante quegli anni.

● Aprile 1930

Alcune proposte del Provveditorato al Porto di Venezia.

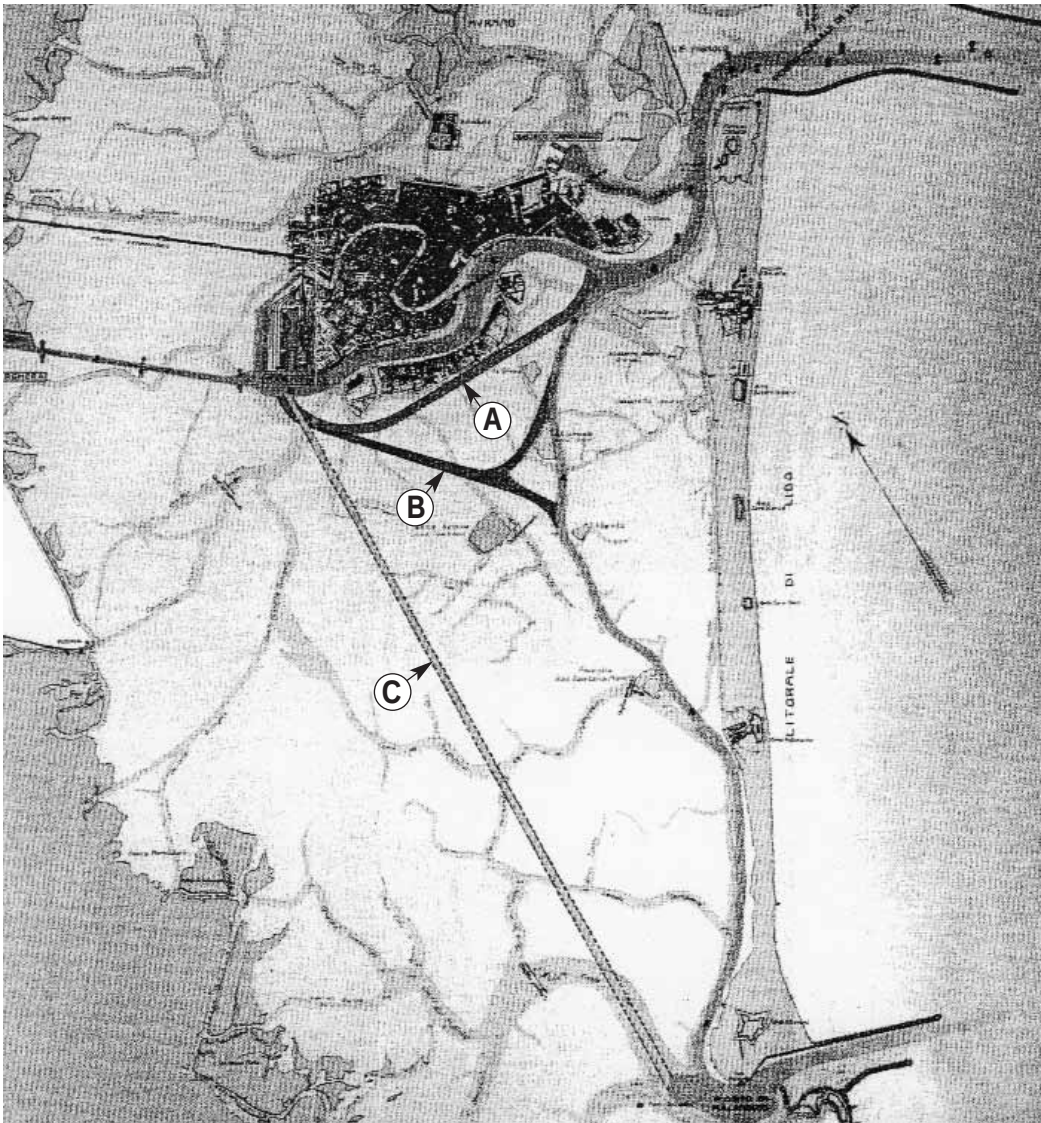
Per risolvere il difficile problema dell'ingresso delle navi in tempo di nebbia e scongiurare il pericolo dovuto al transito dei "piroscafi petrolieri che, in numero sempre crescente, si avviano ai moderni impianti di Marghera", furono presentati tre progetti per altrettanti canali di grande navigazione alternativi al percorso fino allora seguito.

Il progetto (A) prevedeva l'escavo di un grande canale di raccordo retro-Giudecca.

In un secondo progetto (B) si ipotizzava lo scavo di un canale di raccordo tra quello di Santo Spirito e il bacino della "Marittima".

Un terzo progetto (C) prevedeva l'escavo di un canale rettilineo che dall'entrata di Malamocco conducesse al bacino della "Marittima".

Il progetto (A) ottenne maggiori consensi rispetto agli altri due, ma non fu mai realizzato.



Le proposte
del Provveditorato
al Porto di Venezia
nel 1930

RIPRISTINO DEL PORTO DI MALAMOCCO

● 1953

Il Piano Regolatore e la successiva variante (approvata nel 1956), prevedevano lo scavo di un Canale di Grande Navigazione che collegasse la bocca di porto di Malamocco alle nuove zone commerciali ed industriali di Porto Marghera.

● 1965

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici approva il Piano Regolatore per la creazione della Terza Zona Industriale che dovrà sorgere sulle aree demaniali a sud del Naviglio del Brenta (presso Fusina).

● 1968

Scavo del Canale di Navigazione tra Malamocco e Marghera, detto anche Canale dei Petroli.

I fanghi provenienti dallo scavo del Canale dei Petroli vennero utilizzati per la creazione delle "Casse di Colmata" (A-B/C-D/E) sulle quali avrebbe dovuto sorgere la Terza Zona Industriale.

Viene creata nei pressi del sito dell'antichissima chiesa di San Leonardo, in mezzo alla Laguna, una darsena per l'ormeggio di grandi petroliere.

Il canale presenta, al progetto, le seguenti profondità:

-15,50 m. dal Pilone Foraneo all'ingresso nel Canale;

-14,50 m. dall'ingresso nel Canale alla darsena di San Leonardo;

-12,50 m. dall'ingresso nella Curva di San Leonardo fino a Porto Marghera.

● 16 dicembre 1969

La "Cortemaggiore" (della Società SNAM), proveniente da Gela, al comando del Cap. L. C. Scotto è la prima petroliera che entra nel Canale dei Petroli per ormeggiare al terminale di San Leonardo.

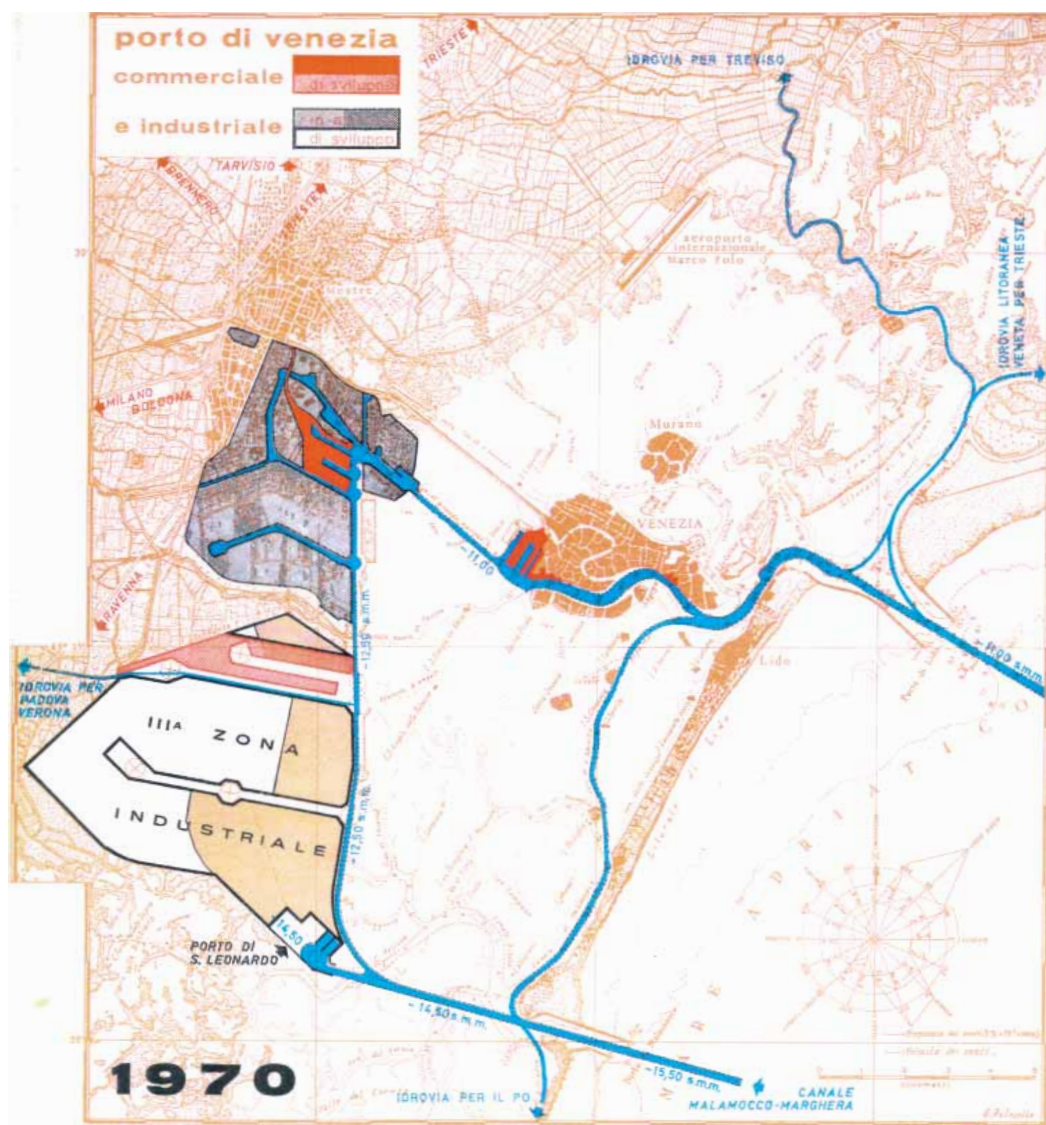
La nave è pilotata dal Capo Pilota Marcello Schlosser.

In seguito all'alluvione di Venezia (4 Novembre 1966) si pose il problema della salvaguardia della città e degli altri centri lagunari dalle alte maree eccezionali.

Queste, nel corso del '900, sono statisticamente aumentate sia in frequenza che in altezza.

Dal 1973, Venezia è oggetto di particolari "Leggi Speciali" avendo lo Stato riconosciuto il territorio urbano e tutta l'area lagunare di "preminente interesse nazionale".

Le principali conseguenze di queste leggi furono la definitiva cancellazione del progetto di realizzazione della Terza Zona Industriale, il ripristino ambientale di tutte le aree a sud del Naviglio del Brenta e il divieto di utilizzo delle Casse di Colmata se non come aree naturali.



Nuovo schema di navigazione (1970)

Provveditorato al Porto di Venezia, da "Mostra storica della Laguna veneta" (1970), per gentile concessione

PARTE TERZA

BREVE STORIA DEL PILOTAGGIO

“Quelli che s'imbarcano per un lungo viaggio non scelgono per condurli le persone di più elevata condizione, ma gettano gli occhi sul più eccellente pilota”.

Platone

IL PILOTAGGIO NEL MONDO

Le origini dell'arte di pilotare risalgono agli albori della navigazione quando alcuni uomini coraggiosi, spinti dal loro naturale spirito di ricerca e di scoperta del mondo sconosciuto e attratti dalla possibilità di arricchimento che il commercio marittimo fece subito intravedere, abbandonarono la loro attività secolare di pastori e agricoltori, per intraprendere le vie del mare.

L'arte di navigare ebbe probabilmente origine dall'attività di pesca svolta lungo i litorali marini, sui fiumi e sulle aree deltizie allo scopo di procacciare il cibo necessario ad integrare il prodotto dei campi e della pastorizia. Mentre i PESCATORI si limitarono alla loro attività locale, sviluppando però a fondo la conoscenza dei luoghi e dei passaggi più pericolosi, la stirpe dei NAVIGATORI, sorretti anche da uno spirito avventuroso più accentuato, intraprese l'attività del commercio marittimo.

QUALI ERANO LE CONOSCENZE TEORICHE E NAUTICHE E COME SI NAVIGAVA AI TEMPI ANTICHI NEL MEDITERRANEO?

Al tempo di Omero (700 a.C.) prevaleva la convinzione che la terra emersa fosse un DISCO PIATTO e Talete di Mileto, nel 585 a.C., argomentava che questo disco galleggiasse sull'acqua.

Pitagora (500 a.C.) ebbe per primo la concezione della TERRA SFERICA, sostenendo la sua tesi con notevoli argomentazioni tra le quali quella dell'ombra circolare che il nostro pianeta proietta sul suo satellite durante le eclissi di Luna.

Tolomeo (140 a.C.) tentò una stima delle dimensioni del globo terrestre ma le sbagliò di circa 1/4 per difetto.

Ciò indusse in errore tutti i cartografi e navigatori del Rinascimento i quali, seguendo la scienza tolemaica, non avrebbero mai potuto immaginare l'esistenza del continente americano e dell'oceano Pacifico.

Tolomeo introdusse per primo i concetti di Latitudine e Longitudine, ma i suoi errori fondamentali, e cioè quello della concezione geocentrica dell'universo e della ridotta dimensione della Terra, gli sopravvissero per quasi 15 secoli.

Quale che fosse la concezione globale del nostro pianeta, è storicamente accertato che il Mare Mediterraneo fu uno dei primi ad essere esplorato.

La maggior valle in cui l'acqua si spanda
Dante – PARADISO – Canto IX (82)

La “navigazione” si svolgeva in maniera molto semplice e cioè mantenendosi sempre vicino alla costa.

Non esistevano bussole né carte nautiche ed il mare aperto faceva paura a tutti.

Si navigava solo di giorno e solo nei mesi più favorevoli (da Aprile a Ottobre).



Alla sera si gettava l'ancora al riparo di qualche insenatura e il giorno seguente si riprendeva la navigazione. Era come percorrere una lunga strada litoranea. La navigazione diventava in realtà un "Periplo".

Si abbandonava la costa solo in via eccezionale secondo itinerari che permettevano di non perderla di vista per non più di qualche ora. Possiamo immaginare, in quei tratti, l'ansia dei marinai di riportarsi al più presto in vista della costa per il senso di sicurezza che questa poteva infondere.

Forse tutto ciò appare sorprendente, ma non dobbiamo dimenticare che la forma del globo terraqueo poteva essere immaginata soltanto da intelligenze superiori come quelle di Pitagora o Aristotele e che nessun navigatore era in grado di concepire anche soltanto la forma del Mediterraneo nella sua interezza.

D'altra parte la configurazione del Mare Mediterraneo, caratterizzato da una continua successione di isole e penisole, consentì lo sviluppo di una intensa attività di navigazione che poteva fare a meno di una scienza nautica complessa. Si pensi che all'apogeo della Repubblica di Venezia, alla fine del 1500, le galere veneziane navigavano ancora a vista ed impiegavano un mese e mezzo per raggiungere Alessandria d'Egitto, e tre mesi per entrare nel porto di Bruges (Fiandre).

Vi sono certamente affinità tra l'antica paura del mare aperto e l'odierna inquietudine che suscitano gli spazi siderali.

Allora il terrore di sprofondare nel grande "Maelstrom", l'immenso gorgo che tutto in-

ghiotte, o di finire tra le fauci dei mostri marini, oggi la paura dei "buchi neri" a cui nessun corpo può sfuggire.

Allora la temerarietà di spingersi oltre le "Colonne d'Ercole" e perire, come Ulisse, per la sfida lanciata al "tabù" dei limiti invalicabili; oggi quella di viaggiare alla velocità prossima a quella della luce ed entrare nel mondo della relatività Einsteniana.

L'OCCHIO APOTROPAICO E L'OCCHIO UMANO

Le antiche navi greche, che navigavano lungo le sponde del Mediterraneo, recavano dipinto, su entrambi i lati del fasciame di prora, dove le moderne navi hanno le cubie delle ancore, un "Occhio Apotropaico".

Si trattava di disegni magici che avevano la funzione di scongiurare e annullare gli influssi maligni.

Gli "occhi" scrutavano tutto l'orizzonte per allontanare, con il loro sguardo severo e misterioso, gli "spiriti maligni del mare" dalla "rotta" della nave.

Ansia, paura, assenza totale di scienza nautica, costrinsero dunque i primi navigatori ad effettuare non traversate marine ma "peripli".

Lo strumento naturale di guida dell'imbarcazione, sia in mare che all'entrata nei porti era costituito dall'occhio umano.

Il timoniere (*Gubernàtor*) governava l'imbarcazione marina muovendo il remo o i remi di

poppa secondo ciò che la vista gli indicava. Il prodiere (*Proreta*) scrutava con occhi attenti il fondo marino davanti alla prora per impedire urti contro gli scogli o i banchi di sabbia.

*che mai non vide navicar sue acque
omo, che di tornar sia poscia esperto.*

Dante – PURGATORIO – Canto I (131-132)

La capacità di condurre l'imbarcazione risiedeva tutta nell'occhio del timoniere che gli consentiva di comprendere i movimenti dello scafo attraverso il riferimento immediato con punti naturali situati lungo la costa. L'occhio fu lo strumento naturale che, assieme

all'attenzione e alla comprensione, creò i primi piloti, rendendoli abili alla conduzione e alla manovra delle navi.

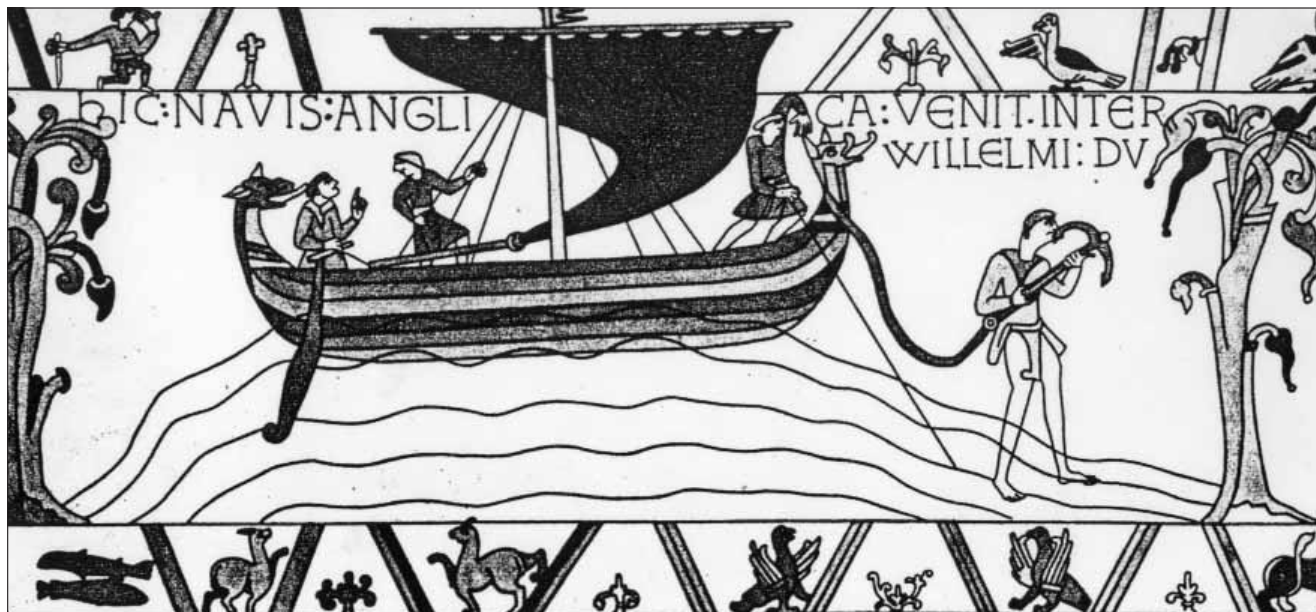
L'occhio è rimasto, fino ai nostri giorni, l'elemento essenziale grazie al quale i Piloti svolgono il loro lavoro.

Significativo è, a questo proposito, un particolare del famoso Arazzo di Bayeux.

Sembra che questo enorme e stupendo arazzo, lungo circa 60 metri, sia stato eseguito su commissione del Vescovo Odo di Bayeux, poco dopo che i Normanni ebbero conquistato l'Inghilterra nel 1066.

Le scene illustrate raccontano l'invasione da parte di Guglielmo il Conquistatore.

Particolare dell'Arazzo di Bayeux: si noti la figura del Timoniere (Gubernator) nell'atto di dare istruzioni ai marinai durante la fase di ormeggio mentre il Prodiere (Proreta) è intento a scandagliare il fondale



Gli antichi Greci si servivano probabilmente di Piloti pratici, così come gli antichi Romani che trassero dalla Lex Rhodia (800/400 a.C.) le fonti del proprio Diritto Marittimo. Citiamo alcuni esempi tratti appunto dal Diritto Romano:

“Sia pure a carico del Capitano il non aver adoperato i pratici dei bassifondi nei luoghi dove è costume adoperarli”

“Si Magister Navis (il Capitano o Padrone o Proprietario) sine Gubernatore in flumen navem immiserit, et tempestate orta, temperare non potuerit, et navem perdiderit, vectores habebunt adversus eum ex locato actionem”.

Sentenza tratta da un documento di Ulpiano (Circa 200 d.C.).

In questa espressione giuridica si vuol riconoscere, con molta probabilità, l'obbligatorietà di servirsi del pilota pratico locale destinato a guidare le navi nei passaggi difficili. In caso di incidente, i Vettori, per contratto, avevano il diritto di rivalsa nei confronti del Capitano.

Il Gubernator (il Pilota) altro non era che il timoniere, o colui che lo dirigeva, il quale doveva però essere esperto conoscitore delle coste e delle acque, dei venti e delle correnti, delle maree e della manovra delle vele e dell'uso dei remi, sebbene a bordo fosse coadiuvato dal “Proreta” (il Nostromo) e sotto la diretta sorveglianza del Magister Navis (il Comandante).

Il Pilota veniva di volta in volta obbligatoriamente ingaggiato sia per il transito della nave

in acque particolarmente insidiose, sia per condurre la navigazione in aree pericolose, da lui particolarmente conosciute.

Dal Diritto Romano si può dedurre che la figura del Pilota comincia a delinearsi, per ragioni di sicurezza della nave, del suo carico e del suo equipaggio, sin dall'epoca delle espansioni e conquiste oltremarine che culminarono con la distruzione di Cartagine e con il possesso del “Mare Nostrum”.

Nasce anche la figura del Pilota di Altura (Nauta) che dirigeva personalmente la nave per lunghi tratti di navigazione in acque o passaggi difficili.

È interessante notare che questa funzione, oltre che a identificarsi con la figura dell'odierno “Ufficiale di Rotte”, ritorna di attualità attraverso l'attività di piloti particolarmente specializzati nella navigazione in passaggi molto impegnativi (barriere coralline, stretti delle Filippine, Dardanelli, Bosforo, Canale della Manica, ecc.) e cioè i Piloti di Altura.

Alcuni studiosi affermano che la prassi di far condurre la navigazione al Pilota, nelle suddette circostanze, non era in uso presso le marinere di Genova e Venezia.

È probabile che gli Ufficiali e i Comandanti di queste due grandi Repubbliche Marinare, avessero sviluppato una tale conoscenza pratica dei luoghi da condurre personalmente la navigazione.

I Piloti di altura venivano comunque utilizzati ma con compiti più di carattere consultivo che dirigenziale.

Vedremo in seguito come Venezia sarà, nel

1450, il primo Stato al mondo che riconoscerà ufficialmente la categoria dei Piloti.

Nel Medio Evo i piloti pratici sono ovunque largamente impiegati: lo attesta una vasta documentazione ricca di disposizioni certe e precise.



Nei “Rôles d’Oléron”, raccolta di sentenze della Curia Marittima di quell’isola situata a Nord di Bordeaux, riunite alla fine del 1100 e diffuse nell’Europa Nord Occidentale, troviamo delle disposizioni legislative sull’impiego dei Piloti Pratici (Petits Locmans), sui loro diritti economici e sulle loro responsabilità.

L’Art. 25 delle Regole prevede addirittura la soppressione fisica del Pilota mediante il taglio della testa, qualora la nave ad egli affidata andasse perduta a causa della sua inettitudine:

“Quando i Piloti hanno dichiarato di rispondere sulla loro testa della condotta di una nave, se essi la fanno perdere o la espongono a perire, il Padrone, i marinai o mercanti che tagliano loro la testa non sono passibili di alcuna pena; ma prima di uccidere un Pilota in tal caso è conveniente assicurarsi se abbia di che pagare”.

La pena capitale era probabilmente intesa a scoraggiare coloro i quali, non esistendo ancora Corpi di Piloti legalmente riconosciuti, venivano spinti per necessità di guadagno a millantare il titolo di Pilota, ancorché incapaci di condurre la nave.

Il “Consulat de la Mer” (XIV - XV secolo) secondo molti studiosi rappresentò un miglioramento ed uno sviluppo delle regole d’Oléron.

Esso mantiene la pena capitale per un Pilota che conduce una nave al naufragio per imperizia, ma ne determina il giudizio attraverso la consultazione tra il Capitano, il Nocchiere, i mercanti e tutto l’equipaggio.

Viene tra l’altro ribadito che *“...Il Capitano che ha noleggiato la propria nave per andare in luoghi sconosciuti a lui e agli altri che sono a bordo, deve munirsi di un Pilota che li conosca”.*

Anche le leggi Teutoniche (Hanse - Rezesse) dei porti Anseatici, risalenti al 1369, ricomposte a Lubecca nel 1591 e ripubblicate nel 1614, ribadiscono che:

“...Ogni Padrone, quando arriverà davanti a un porto con le merci di un mercante, sarà tenuto di prendere, ove potrà averlo, un Pilota Pratico (Locman), che lo conduca nel porto, sotto pena di un’ammenda d’un marco d’oro...”

Il Diritto Marittimo in vigore in Svezia, contiene disposizioni che rappresentano un netto miglioramento rispetto alle leggi Anseatiche, alle regole d’Oléron, e al Consolato del Mare.

In particolare, viene nettamente diversificata la responsabilità del Pilota tra danni dovuti a “Culpa” e quelli dovuti a “Dolum”.

Anche il diritto punitivo nei confronti del pilota si sposta progressivamente dal Privato (Comandante, consiglio di bordo ecc.) al Pubblico, cioè allo Stato, considerato giudice più sincero e spassionato, che applicherà la legge in seguito a regolare processo.

Il “Guidon de la Mer” (1556-1584) contiene alcuni articoli dedicati ai Pratici Locali chiamati “Lamaneurs” e ai Piloti di Altura detti “Pilotes”.

Da queste disposizioni si può comprendere la tecnica usata per condurre i velieri di allora all’interno dei porti:

XIII - Pilotages sont derivés des pilotes qui se procurent pour le maître du navire, entrant ou touchant des havres, ou passant par des côtes et passages dangereux.

XIV - Lamanage...on dit...pour les barques ou petit bateaux qui vont au-devant des navires quand ils entrent un port pour leur aider...

L’ORDONNANCE TOUCHANT LA MARINE (2 Agosto 1681) emanata dal ministro Jean Baptiste Colbert sotto il regno di Luigi XIV (Le Roi Soleil), introduce l’epoca dei “lumi” anche nel campo della navigazione, e segna il principio dell’era moderna del diritto marittimo anche per quanto riguarda il Pilotaggio. A questa attività venne dedicato un capitolo: *Des Pilotes Lamaneurs ou Locmans*, composto da ben 18 articoli.

Des Pilotes Lamaneurs, &c. 205



T I T R E I I I

*Des Pilotes Lamaneurs
ou Locmans.*

A R T I C L E P R E M I E R.

DANS les Ports où il fera nécessaire d’établir des Pilotes, Locmans ou Lamaneurs pour conduire les Vaisseaux à l’entrée & sortie des Ports & des Rivières navigables, le nombre en sera réglé par les Officiers de l’Admirauté, de l’avis des Eschevins & des plus notables Bourgeois.

L’Art. 3 stabilisce che il Pilota Locale sarà esaminato sulla conoscenza ed esperienza che deve avere delle manovre e delle strutture delle navi, così come delle rotte, delle maree, delle correnti, dei bassi fondali, degli scogli e altri impedimenti che possano rendere diffi-

cile l'entrata e l'uscita dei fiumi, dei porti e delle rade nei luoghi del suo servizio.

ARTICLE XVIII.

Les Lamaneurs qui par ignorance auront fait eschoüer un Bâtiment, seront condamnez au fouët, & privez pour jamais du pilotage: Et à l'égard de celui qui aura malicieusement jeté un Navire sur un Banc ou Rocher, ou à la Côte, il sera puny du dernier supplice, & son corps attaché à un Mât planté près le lieu du naufrage.



[SEGN. MARC.: 210.c.50]

Anche in questa Ordinanza (Art. 18) viene confermata la pena di morte, ma solo per quel Pilota che dolosamente avesse operato per condurre la nave su un banco roccioso o contro la costa. Sarà però lo Stato, al termine di regolari indagini e processi, ad infliggere le eventuali condanne.

Sulla base dell'“Ordonnance” del Ministro Colbert, fondatore della potenza navale e coloniale francese, vennero in seguito modellate le legislazioni marittime dei vari Stati anche per quanto riguarda il pilotaggio.

Per quanto riguarda il nostro Paese, nella sua fase finale di riunificazione sotto il Regno di Vittorio Emanuele II di Savoia, ricordiamo che il Codice per la Marina Mercantile del 1865, stabilisce le prime norme della nuova Nazione per quanto riguarda il Pilotaggio Locale.



CAPO V.

DEI PILOTI PRATICI LOCALI.

192. In ciascuno dei porti, stretti, o canali ed altri siti di ancoraggio, in cui ne fosse riconosciuta la convenienza, sarà stabilito un corpo di piloti pratici pel servizio delle navi.

In ciascun corpo vi potranno essere uno o più capi piloti incaricati della direzione del servizio.

193. I piloti saranno muniti di una licenza dell'ufficio di porto, e descritti in apposito registro.

Le condizioni per essere ammessi piloti, o capi piloti, e le norme del servizio saranno determinate dal regolamento.

194. Il pilota condannato a pena criminale od anche correzionale per furto, truffa, falso od altro reato contro la fede pubblica, sarà cancellato dal registro.

I tempi moderni segnano dunque, da parte degli Stati Nazionali, un ampio riconoscimento dell'importanza del Pilota e delle funzioni di interesse economico e sociale che egli svolge a favore della nave, del suo equipaggio e del carico trasportato, nei porti e nei luoghi di transito particolarmente pericolosi, sotto il profilo nautico.

La necessità di salvaguardare la spedizione marittima nel suo complesso, fu certamente avvertita sia presso i popoli barbari che presso quelli civili dando vita alle prime norme giuridiche per definire e regolamentare anche l'attività di Pilotaggio.

Le norme cambiarono lentamente durante il Medio Evo e fino all'età moderna, quando si manifestò il concetto di Stato e tutto il materiale giuridico relativo al Pilotaggio venne

rielaborato in base alle nuove esigenze sociali ed economiche.

Lo Stato moderno individuò, nel servizio di pilotaggio, un elemento fondamentale per la sicurezza della navigazione.

IL PILOTAGGIO A VENEZIA

Le Scienze Nautiche

La prima Scuola Nautica della Repubblica Serenissima venne istituita con un decreto che risale a meno di trecento anni fa.

La Scuola Nautica di Venezia nacque infatti il 12 settembre 1739 sotto la guida del Maestro Cap. Giovanni SIRON.

Mancavano poco più di cinquant'anni alla caduta della Repubblica ed il Decreto giungeva dopo circa settanta anni di dibattiti sulla opportunità o meno di realizzare una scuola per "l'arte del navigar".

Nel 1670 infatti, dopo la lunghissima guerra di Candia condotta contro i Turchi, Venezia riprendeva i suoi traffici mercantili: ma questa volta in concorrenza con agguerrite potenze marittime europee quali la Francia, l'Olanda e l'Inghilterra. Era perciò necessaria una seria riqualificazione tecnico-nautica degli equipaggi, specialmente a livello di Capitani, Ufficiali e Piloti di Altura.

La mancanza di una Scuola Nautica in una città che fu definita "regina dei mari", può sorprendere, ma non bisogna dimenticare che "l'arte del navigar", per la marineria di Venezia,

rappresentava da sempre un mestiere che non si apprendeva in via teorica, attraverso studi scolastici, ma con un tirocinio pratico dei futuri Capitani, Piloti e marinai in genere, che iniziava fin dalla giovane età.

L'attività marittima dei popoli delle Venezie si sviluppò in singolari e impegnative condizioni ambientali, tra terra, isole, fiumi, lagune e mare.

Gli abitanti delle Lagune dovevano apprezzare molto la loro collocazione geografica.

Questa non solo li preservava da assalti e razze da parte delle popolazioni insediate sulla terraferma ma garantiva loro il nutrimento fornito dall'ambiente lagunare e marino.

Il popolo del Dogado garantì dunque la protezione e lo sfruttamento del suo ambiente attraverso lo sviluppo delle arti marinaresche.

Accanto ad una agricoltura modesta, per la scarsa superficie coltivabile a disposizione, i popoli venetici svilupparono in particolare la produzione del sale, la pesca e l'attività del commercio marittimo, che sarebbe divenuta la fonte della loro ricchezza e della loro potenza navale.

Le barche e le prime navi furono strumenti del vivere quotidiano e l'arte di condurle non abbisognava di alcun insegnamento teorico poiché veniva appresa fin dall'infanzia.

L'ambiente acquatico favorì e impose un apprendimento pratico immediato nella condotta delle imbarcazioni e i più capaci o, come dice Platone, i più eccellenti Piloti, emersero naturalmente per le loro innate capacità e le loro attitudini marinaresche, il

loro senso di orientamento, il loro coraggio, la loro tenacia nel sostenere ogni tipo di disagio e difficoltà.

*Si come torna colui che va giuso
talor a solver l'àncora ch'aggrappa
o scoglio o altro che nel mare è chiuso,
che 'n sù si stende, e da pié si rattappa.*

Dante – INFERNO – Canto XVI (133/136)

Nota: Splendida immagine plastica di un marinaio che, con coraggio e destrezza, si immerge per liberare l'ancora impigliata sul fondo marino e quindi risale velocemente in superficie.

D'altra parte, anche nei secoli successivi, non vi sarebbe stato molto da insegnare per via teorica poiché la scienza nautica si riassunse in poche nozioni elementari che venivano rapidamente apprese durante la permanenza a bordo.

Inoltre il tipo di navigazione costiera, all'interno del bacino Adriatico e verso le coste del Mediterraneo Orientale, era ripetitivo e non aveva bisogno di una particolare scienza nautica di sostegno.

Anche quando, dal XII secolo in poi, i mercanti veneziani spingeranno le loro “mude”^(*) oltre Gibilterra fino a Southampton e fino a Bruges (nelle Fiandre), la navigazione continuerà a svolgersi secondo la tecnica del “periplo”.

^(*) Con la parola “mude” venivano indicati i convogli di “galee” a remi e a velatura ausiliaria, organizzati dallo Stato Veneziano e che lo Stato stesso dava in appalto a imprenditori e commercianti privati.

Le più antiche “mude” furono quelle di Romania, di Siria e di Alessandria d'Egitto,

quindi di Cipro.

Vi erano poi le mude di Inghilterra e di Fiandra; queste due ultime erano costituite da navi di maggiori dimensioni, per poter affrontare le acque Atlantiche, e potevano trasportare fino a 250 tonnellate di carico utile ciascuna.

*non è pileggio da picciola barca
quel che fendendo va l'ardita prora,
né da nocchier ch'a se medesmo parca.*

Dante – PARADISO – Canto XXIII (67/69)

Nota: “pileggio” indicava, nell'antichità, un lungo e difficile tratto di mare (forse anche da questa parola nasce il termine Pilota?) che può essere solcato soltanto dall'ardita prora di una grossa nave e da naviganti che non risparmino fatiche.

L'occhio umano del Pilota Locale o del Pilota di Altura rimarrà dunque per molti secoli il principale strumento di guida e governo delle navi sia negli interminabili viaggi verso le coste inglesi o fiamminghe, sia in quelli relativamente più brevi verso i porti del Medio Oriente.

Le scienze nautiche più complesse faranno invece la loro apparizione, sia pure in forma modesta, dopo il 1400, per esigenze dettate dalle prime grandi esplorazioni oceaniche.

Per secoli e secoli, dai tempi di Roma fino alla fine della Repubblica di Venezia, il pilotaggio rimarrà un'arte tramandata di generazione in generazione in un contesto storico in cui anche l'evoluzione del mezzo navale avverrà con estrema lentezza.

Basti ricordare che gli unici sistemi propulsivi delle navi (le vele ed i remi) rimarranno

tali per oltre 3000 anni, fino quasi al termine del 1800.

*Sì come, per cessar fatica o rischio,
li remi, pria ne l'acqua ripercossi,
tutti si posan al sonar d'un fischio.*

Dante – PARADISO – Canto XXV (133/135)

Nota: Il nocchiero, quando vuole che i rematori cessino di remare o per farli riposare o per evitare qualche pericolo imminente, fa un fischio, al quale subito tutti si fermano: né vi è Re o Comandante nel mondo, a cui i suoi obbediscano così prontamente, come i rematori al nocchiero.

Le Leggi Marittime e il riconoscimento dei “Pedotti d’Istria” da parte dello Stato Veneziano.

Lo sviluppo delle leggi marittime segue quello degli avvenimenti politici ed economici con un costante richiamo alle antiche tradizioni ed una lentezza che rispecchia il lento svolgersi dei lunghi secoli medievali.

Le consuetudini legislative marittime dei popoli lagunari trassero le loro fonti dal Diritto Romano (nel quale abbiamo vista inquadrata anche la figura del Pilota – Gubernàtor).

Nel Secolo IX il Dogado acquista notevole importanza e benemerenzia di fronte ai due Imperi che controllano l’Europa.

Si assiste allora ad un distacco dalla tradizione legislativa Romana e appare un diritto originale autoctono che si esprimerà, più tardi, attraverso leggi marittime particolari.

Nel 1215, dopo la conquista di Costantinopoli, vennero recepite, nella chiesa di S. Sofia, le leggi marittime derivate dalla Lex Rhodia.

● 12 marzo 1227

Statuto Marittimo del Doge Pietro Ziani.

● 1242

Statuti Marittimi di Jacopo Tiepolo Podestà dei Veneti di Costantinopoli.

● 1255

Statuto Marittimo del Doge Ranieri Zeno.

Data probabile di creazione del Consiglio dei Rogàti (Pregàdi), che costituì il nucleo originale del Senato della Serenissima.

Molti documenti attestano l’attenzione del Consiglio dei Pregàdi sulla organizzazione del servizio di pilotaggio di altura svolto dai “Pedotti d’Istria”.

● 26 giugno 1280

Nomina della Magistratura dei CATTIVERI, così chiamata poiché ad essa fu demandato il compito di inquisizione dei Pubblici Averì. (da “Catâr”= prendere).

Essa riveste particolare importanza nella storia dei Piloti di Venezia poiché presiedeva l’attività dei “Pedotti” destinati alla sicurezza della navigazione nel corso del viaggio dall’Istria a Venezia, e viceversa, e dei Piloti Locatieri che avevano invece il compito di accogliere le navi al loro arrivo sulla foce portuale e di condurle all’ormeggio.

Questa Magistratura resterà in vigore fino alla caduta della Serenissima.

Oltre alla Magistratura dei Cattaveri, anche il Consiglio dei Pregàdi, il Senato da Mar,

I Savii alla Mercanzia ed altre Magistrature, avevano la possibilità di emanare “Terminazioni”(delibere) o “Parti”^(*) che disciplinassero la professione dei Piloti.

Nella prima decade del 1400 vengono stabiliti compensi di pilotaggio per le galee, che costituivano allora il grosso della potente flotta mercantile e militare veneziana.

Il compenso da versare ai “pedotti” per il pilotaggio delle galee da Venezia all’Istria (ducato 2) e viceversa (ducato 3).

^(*) Parte – Disposizione di carattere legislativo.

Già nel 1440 i Pregàdi stabilivano disposizioni circa il modo di esaminare i “Pedotti” e il loro obbligo di stazionare sei mesi a Parenzo e sei mesi a Rovigno.

L’organizzazione del pilotaggio prevedeva infatti che i “Pedotti” d’Istria avessero la loro base a Parenzo, dal primo Settembre fino a tutto Marzo, e a Rovigno dal primo di Aprile fino a tutto Agosto.

Erano previste severe pene pecuniarie (Ducati 25), un mese di prigione, e la sospensione per dieci anni dalla professione per quei piloti che non avessero rispettato le disposizioni in vigore.

Veniva inoltre riaffermato l’obbligo di prendere il pilota d’Istria per tutte quelle Navi o Navigli da Botte^(**) cento in su che recavano a Venezia merci di qualsiasi genere.

^(**) Botte - Probabile unità di misura della portata lorda delle navi di quel tempo; si ritiene che 1 botte indicasse un peso compreso tra 0,6/0,7 tonnellate.

● 2 settembre 1450

IN CONSIGLIO DI DIECI. CONCESSION DELLA SCOLA^(*) E MATRICOLA^(**) DE’ PEDOTTI D’ISTRIA

^(*) Col termine “Schola” venivano indicate le confraternite di devozione e le Associazioni di Arti e Mestieri e le varie Comunità straniere che possedevano un proprio luogo per potersi riunire onde adottare i provvedimenti necessari al loro miglioramento professionale e al loro stato sociale ed economico.

Le Scuole si svilupparono specialmente nel 1400, in perfetta armonia con il Governo della Serenissima, nel secolo del grande sviluppo e arricchimento di Venezia, e costituirono un fenomeno tipicamente veneziano. Esse svolgevano anche funzioni mutualistiche e assistenziali all’interno delle varie corporazioni ed erano poste sotto la diretta sorveglianza del Consiglio Dei Dieci.

^(**) Matricola o Mariegola (Regola Madre) stava ad indicare lo Statuto della “Scuola”.

CUM PEDOTTAE CASTELLI VIGORE
PARTIS CAPTAE IN CONSILIUM
ROGATORUM FECERUNT SCOLAM, ET
MATRICULAM, QUAE EXAMINATA HABET
ORDINES HONESTISSIMOS.

VADIT PARS QUOD AUCTORITATE
HUIUS CONSILII DICTI PEDOTTAE
HABENT DICTAM SCOLAM, E DICTA SUA
MATRICULA SIBI CONFIRMETUR CUM
ORDINIBUS SUIS, ET POSSINT FACERE
SUAM FRATERNITATEM ET ADUNANTIAM
SECUNDUM FORMAM MATRICULAE
PRAEDICTAE, SICUT POSSUNT ALIAE
SCOLAE VENETIARUM.

Archivio di Stato di Venezia
Ufficiali al Cattaver, registro 5, carte 41-43
(Copia settecentesca)

Si tratta della prima volta, nella storia, in cui uno Stato (La Repubblica Serenissima), riconosce ufficialmente la categoria dei Piloti.

Francesco Foscari
Doge di Venezia all'epoca
della concessione
della Schola
dei Pedrotti d'Istria.
Miniatura
del quattrocento

Biblioteca Nazionale Marciana
collocazione archivio
Lat. X, 190 (=3555).c.6r



I “Pedotti d’Istria” costituivano evidentemente un elemento essenziale per la sicurezza della flotta navale che faceva di Venezia la più grande potenza marittima dell’Adriatico e del Levante.

Essi, come già detto, avevano il compito di condurre le navi dalla costa Istriana a Venezia e viceversa.

I Pedotti si dividevano in quattro categorie:

I Pedotti di Rispetto

Erano ragazzi di circa 10 anni di età (e ciò conferma che l’apprendimento di quel mestiere iniziava in tenera età, appena le condizioni fisiche consentivano di affrontare la dura vita del mare).

Servivano nel loro rango per 7 anni agli ordini dei pedotti effettivi. Erano iscritti in un apposito registro del Magistrato al Cattaver.

I Pedotti Piccoli

Provenivano naturalmente dalla classe dei Pedotti di Rispetto, dovevano aver compiuto 17 anni e aver superato un esame davanti a una speciale commissione. Potevano pilotare navi da 700 a 1000 stara^(*).

I Pedotti Grandi

Dovevano aver esercitato la professione di Pedotta Piccolo per almeno 5 anni consecutivi, aver compiuto 22 anni e aver superato un esame davanti ad una apposita commissione.

I Pedotti Giubilati

Provenivano dalla classe dei Pedotti Grandi, nella quale avevano servito per 22 anni consecutivi.

Essi potevano pilotare qualsiasi tipo di nave e godevano di particolari privilegi. Svolgevano anche una mansione ausiliare al servizio, simile a quella del nostro “franco pagato”.

^(*) Stara – Si presume che il nome derivi da “Staro”, antica misura di superficie e/o capacità: come misura di superficie 1 stara equivaleva a 457,24 metri quadrati. Come misura di capacità, riferita ad aridi (sostanze solide incoerenti come il grano o la sabbia), 1 stara corrispondeva a 83,31 litri.

La professione di Pedotta d’Istria nacque in epoca antichissima, quando la marineria del Dogado iniziò ad ampliare il suo orizzonte commerciale verso le coste dell’Istria e della Dalmazia, e si innestò naturalmente con la storia marittima della “Serenissima” come più volte testimoniato da diversi documenti.

La professione stessa di “pedotta”, istituita grazie alla “Pubblica Sapienza”, viene fatta risalire all’origine stessa della navigazione veneziana.

Come già detto, La Repubblica di Venezia stabilì in Istria, e precisamente a Rovigno (dal 1 aprile al 31 agosto) e a Parenzo (dal 1 settembre al 31 marzo) le basi dei “Pedotti d’Istria”, i quali avevano il compito di pilotare le navi dirette a Venezia e condurle nuovamente da Venezia verso l’Istria.

Quando le navi entravano nella foce portuale che, fino alla fine del 1400, sarà quella di San Nicolò di Lido, venivano prese in consegna da un pilota locale, che le conduceva all’approdo.

È interessante anche il contesto storico in cui avvenne il riconoscimento ufficiale dei Pedotti.

Nella prima metà del 1400 il pericolo Turco si manifestò in tutta la sua potenzialità e Venezia ne intravide subito la minaccia.

Nel discorso tenuto alla fine del 1423, il Doge Tommaso MOCENIGO aveva riassunto lo straordinario stato di benessere in cui si trovava Venezia, la cui marineria comprendeva:

300 Grandi Navi

3.000 Navigli di portata minore

45 Galere in servizio continuo tutto l’anno

36.000 Marinai imbarcati

Il Doge aveva però evidenziato il pericolo Turco e aveva invitato ad armare 100 galee.

Mancavano trent’anni alla caduta di Co-

stantinopoli in mano ai Turchi di Mehemed II (29 maggio 1453).

In questo clima di particolare attenzione verso la propria potenza navale, lo Stato Veneziano decise di riconoscere la categoria dei Piloti d’Istria, essendo Doge Francesco FOSCARI.

Durante il lungo dogado di Francesco Foscari, uno tra i Dogi di maggior prestigio di Venezia, che caratterizzerà la storia della Serenissima per gran parte del 1400, non verrà soltanto riconosciuta dallo Stato la professione di Pilota d’Istria ma, per la cultura nautica e l’ardimento acquisiti nella Città-Stato, si metteranno in luce navigatori e studiosi veneziani di grande prestigio come Giovanni Caboto che scoprì l’isola di Terranova in una spedizione organizzata dal Re d’Inghilterra e vi piantò, accanto alla bandiera Inglese, la bandiera di San Marco.

Alvise da Mosto, al servizio di Enrico il Navigatore, Infante di Portogallo, scoprì il Senegal e le Isole del Capo Verde.

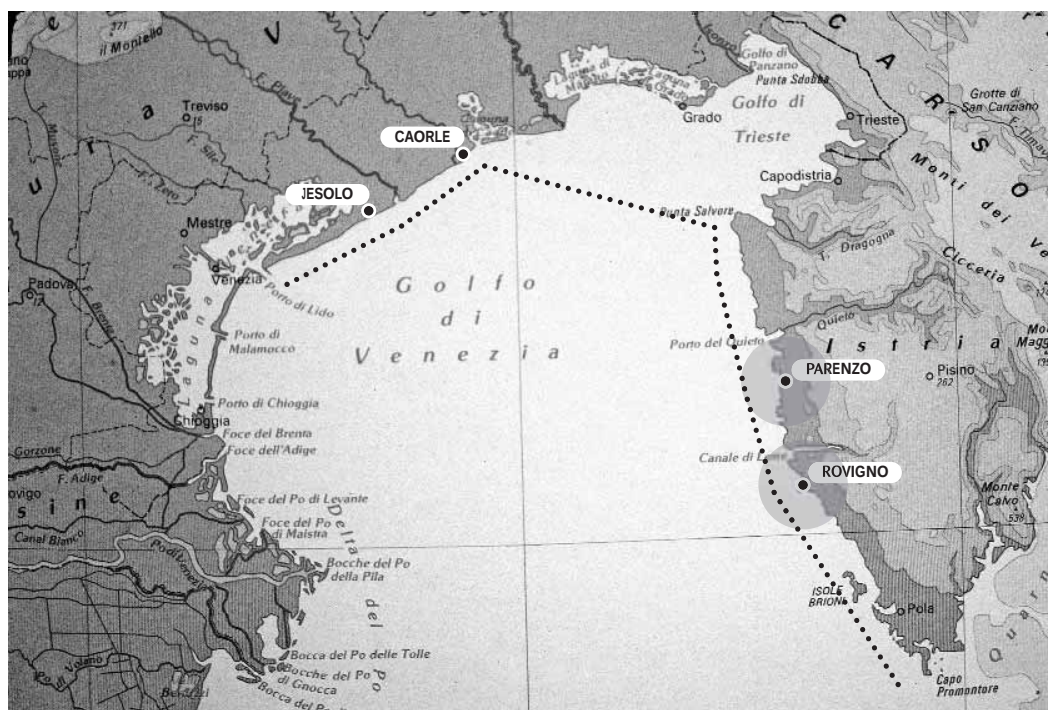
Fra’ Mauro, monaco Camaldolese nella piccola chiesetta di San Michele in Isola, che raccolse le informazioni fornite dai grandi esploratori dell’epoca per comporre il suo celebre Mappamondo, conservato presso la Biblioteca Marciana.

● 1477

Emanazione di una raccolta di leggi nautiche, sotto il Dogado di Andrea Vendramin.

Da allora fino al 21 settembre 1786 (Codice della Veneta Marina Mercantile) non saranno più emanati Statuti contenenti leggi marittime.

Percorso seguito
dalla flotta del Doge
Pietro Orseolo II
nel suo viaggio
di conquista verso
l'Istria e la Dalmazia,
nell'anno 1000



LE NAVI VENEZIANE ALL'INIZIO DEL PERIODO DI GRANDE SVILUPPO DELLA SERENISSIMA (1300/1500)

Fin dal sorgere della potenza marittima di Venezia, le navi del Dogado si dividevano in due categorie:

Le navi “Tonde” e le navi “Lunghe”.

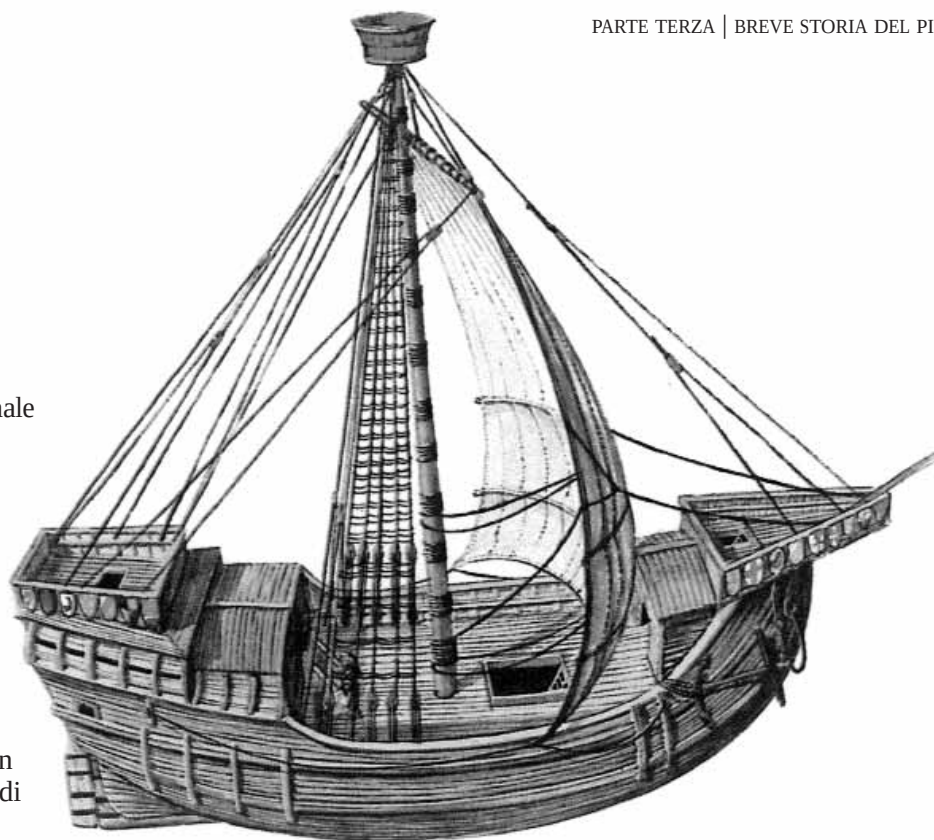
Le prime erano generalmente mosse dalla forza del vento, le seconde dalla forza del vento e dei remi.

Le prime erano adibite principalmente al tra-

sporto delle merci, le seconde venivano per lo più utilizzate per scopi militari o come scorta alle navi mercantili.

Le navi “Tonde”.

Nel corso del 1400 si passa ad un progressivo cambiamento del tipo di velatura delle navi tonde. Dalla vela latina originale, molto utile per stringere il vento ma che necessita di un equipaggio più numeroso e addestrato, alla vela quadra che sfrutta in pieno il vento quando questo soffia dai quartieri poppieri e



Cocca del 1400

necessita di minor personale per essere manovrata. Anche la nave, con il timone al centro, assume dimensioni più grandi. Appare la linea di una “COCCA”, con la prora panciuta e molto elevata rispetto all’acqua. Il grande artista Vittore Carpaccio ci ha tramandato quadri stupendi in cui appaiono questo tipo di navi.

Erano lunghe circa 28 metri, larghe circa 8 metri e, a pieno carico^(*), avevano una immersione di circa 4,5 metri.

^(*) Sembra che Venezia adottasse, fin dall’antichità, una linea di massimo carico incisa sul fasciame esterno della nave.

Queste sono le navi mediterranee che contribuirono allo sviluppo del Rinascimento creando inoltre le grandi ricchezze di città come Genova, Pisa, Firenze, Lucca, Venezia.

Le navi “Lunghe”.

Erano navi dalla forma sottile e allungata che presero il nome di “GALEE” dal greco “galeos” che significa “pesce spada”.

Erano munite in genere di due alberi con due pennoni armati con vele latine, ma la loro velocità e manovrabilità in caso di scontro navale era rappresentata da un poderoso ordine di remi.

Ciascun remo poteva essere mosso da tre a

otto vogatori; questi, fino al 1500 erano reclutati sul libero mercato e venivano in genere assoldati tra i Greci e i Dalmati.

*e volta nostra poppa nel mattino
de’ remi facemmo ali al folle volo,
sempre acquistando dal lato mancino.*

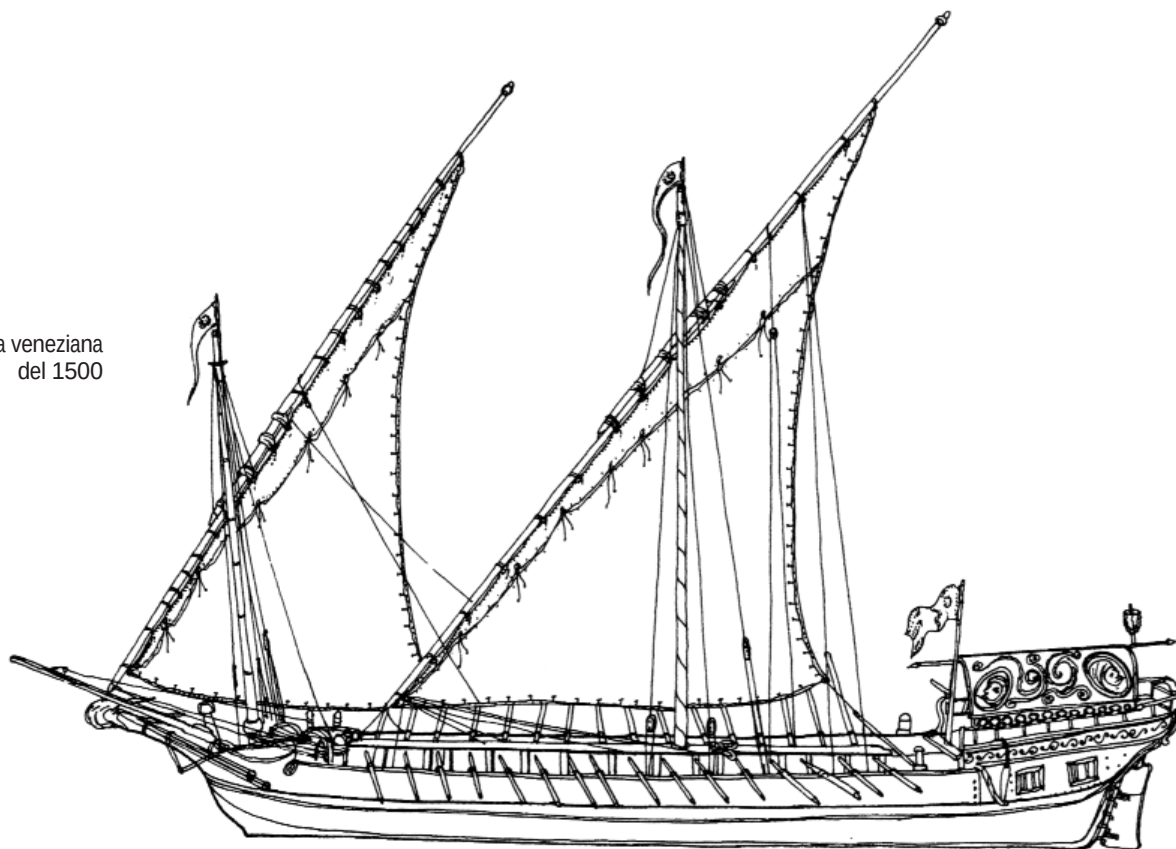
Dante - INFERNO - Canto XXVI (124/126)

Nota: Secondo la leggenda si tratta dell’ultima impresa di Ulisse che sfida con i suoi compagni il mare ignoto (“ma misi me per l’alto mare aperto”) oltre le Colonne d’Ercole (Gibilterra) per “seguir virtute e conoscenza”. Questa immagine plastica richiama alla mente la visione di una galea, in cui gli ordini di remi battono il mare con cadenza simile al lento battito d’ali di un gabbiano.

Dopo il 1500 i vogatori vennero presi tra i delinquenti comuni e tra i prigionieri di guerra. (Consuetudine già comune a tutte le altre marinerie).

Tra gli insigni personaggi catturati e messi al

Galea veneziana
del 1500



banco di voga vi furono Marco Polo, preso dai Genovesi nel 1296 mentre si trovava a bordo di una nave mercantile veneziana, e Miguel de Cervantes (Autore dell'opera letteraria "Don Chisciotte"), catturato dai turchi alla Battaglia di Lepanto (7 ottobre 1571).

Le galee si dividevano in "reali", "capitane", "grosse", "sottili", "bastarde" a seconda della loro importanza e grandezza.

La Galea rinvenuta sotto il fango della laguna veneta centrale, a San Marco di Boccalama, nel 1997, risale probabilmente al 1300 e presenta una lunghezza di circa 39 metri e una larghezza di cinque.^(*)

Abbiamo già visto che anche queste navi avevano l'obbligo di servirsi dei "Piloti di Costiera d'Istria".

^(*) A differenza di alcuni Stati esteri, Venezia non possiede un museo delle proprie antiche navi, che sono peraltro visibili nei modelli conservati presso il Museo Navale. Nel 1997, eseguendo rilievi cartografici intorno all'isola scomparsa di San Marco in Boccalama, i tecnici individuarono gli scafi di due grosse navi: quello di una "rascona" nave usata per il commercio lungo i fiumi e quello di una "galea". I due scafi non erano evidentemente più in grado di navigare e vennero impiegati come contenitori di pietre e terra per irrobustire la sponda dell'antica piccola abbazia agostiniana di San Marco Boccalama, posta lungo una delle tante vie d'acqua lagunari che conducevano verso Padova e Venezia. Riportati alla luce per essere studiati, data la loro eccezionale importanza archeologica, i due scafi sono stati nuovamente ricoperti di fango e di acqua, all'interno di una palizzata in ferro che tutti i Piloti attuali possono scorgere in mezzo alla laguna, nei pressi della così detta "strettoia", lungo il canale litoraneo Malamocco-Marghera.

ULTERIORI ESEMPI DI REGOLAMENTAZIONE DELLA CATEGORIA DEI PEDOTTI D'ISTRIA E PEDOTTI LOCALI

Tra il 1300 ed il 1500, Venezia conosce i secoli dello splendore, della gloria, del trionfo: il bacino di San Marco è stracolmo di navi mercantili e di galee alla fonda oppure ormeggiate.

I Pedotti d'Istria e quelli locali vivono di riflesso in una situazione economica più che favorevole considerando la grande importanza che la Serenissima attribuiva alla loro professionalità per il buon fine della spedizione navale e la notevole selettività imposta nella costituzione della loro corporazione. Ma la loro attività è costantemente sotto la sorveglianza dello Stato veneziano come dimostrano molteplici e frequenti disposizioni legislative volte a garantire l'integrità del territorio litoraneo nonché la professionalità dei Piloti, la loro preparazione, la loro rettitudine e onestà, la loro disciplina.

Nella seconda metà del 1400 viene emanata, da parte del Senato da Mar, una severa legge volta ad impedire il taglio di alberi lungo il litorale compreso tra la foce del fiume Livenza e Venezia, poiché essi rappresentano segnali di riferimento grazie ai quali i "pedotti" possono regolare la loro navigazione verso i porti. La legge prevede, per i contravventori, il taglio della mano destra.

Alla fine del 1400, essendo la foce del Lido quasi impraticabile per la forte diminuzione

del suo fondale, il traffico navale venne progressivamente deviato sulla foce di Malamocco e parzialmente su quella di Chioggia.

Era necessario che sia i Pedotti d'Istria che gli "Armiraagli" prendessero esatta cognizione di questa nuova foce, perciò, nella prima parte del 1500 vennero emanate numerose disposizioni, specialmente dalla Magistratura dei Cattaveri, che obbligavano i piloti d'Istria, a qualsiasi categoria appartenessero, a scandagliare e registrare i fondali dei porti di Malamocco e Chioggia per prenderne sicura cognizione e renderli esperti e pratici di quelle foci.

La potenza marittima di Venezia è certamente legata anche alla capacità professionale e alla disciplina dei Piloti locali e d'altura del Dogado.

Molteplici disposizioni emanate dalle Magistrature della "Serenissima", confermano l'esigenza di sicurezza per le navi pilotate e quindi l'importanza del servizio di pilotaggio anche in relazione alla salvaguardia del porto.

Verso la metà del 1500 il traffico navale è molto intenso e comporta evidentemente un forte impegno da parte dei piloti e il loro continuo avvicendamento.

Per evitare inconvenienti di varia natura, viene emanata, da parte della Magistratura dei Cattaveri, una disposizione che vieta a tutti i "Pedotti" d'Istria di scendere dalle navi in arrivo, se queste non avranno prima oltrepassato le fortezze di San Nicolò di Lido e di Sant'Andrea (I due Castelli), ovvero il porto di Malamocco.

Molte disposizioni emanate nel corso del 1600 contengono indirettamente anche indi-

cazioni utili alla comprensione delle tecniche di pilotaggio e di ormeggio delle navi e alle varie consuetudini di quella professione.

Vengono, tra l'altro, emanate norme che concernono il pagamento della barche "di rimurchio", che non debbono essere più a carico dell'Ammiraglio di quel porto ma dei Padroni e Capitani dei vascelli sia veneziani che esteri. Resta però all'Ammiraglio la facoltà di ordi-

nare quante barche da rimorchio egli ritenga necessarie per la sicurezza della nave, col consenso dei Capitani.

Viene inoltre fatto divieto all'Ammiraglio di impiegare la sua barca pilota come barca da rimorchio.

L'Ammiraglio viene richiamato alla disciplina della sua funzione che è soltanto quella di pilotare e "mostrar l'acqua".



IL SERENISSIMO PRENCIPE

F A' S A P E R,

Et è per Deliberation degl' Illustrissimi &
Eccellentissimi Signori Cattaueri.

Nel corso dei primi anni del 1700 vengono emanate numerose norme da parte della Magistratura dei Cattaveri il cui scopo è sempre quello di disciplinare l'attività e l'organizzazione dei Piloti d'Istria e degli Ammiragli. Il preambolo di ciascuna disposizione, anche a carattere disciplinare, riconosce sempre e comunque la grande importanza che la Repubblica di Venezia attribuiva a quella professione.

In particolare vengono richiamate le norme sull'obbligo del pilotaggio di altura e locale, e sull'uso delle barche da rimorchio che non debbono mai abbandonare il bastimento, sia all'entrata che all'uscita, senza che ciò sia comandato dall'Ammiraglio.

Venezia è un porto di "sottovento" rispetto ai venti più pericolosi (Bora e Scirocco), perciò i Piloti di costiera d'Istria vennero obbligati, da norme ben precise, a non allontanarsi dalla costa dell'Istria senza essersi consultati con gli altri Piloti o Padroni di Nave o Capitani se il tempo permetteva o meno di partire e ciò per la sicurezza dei bastimenti e delle loro mercanzie.

Nota: A partire dagli anni successivi alla Battaglia di Lepanto (7 ottobre 1571), vinta grazie all'apporto decisivo della flotta veneziana comandata da Sebastiano Venier, inizia paradossalmente il lento tramonto della Serenissima.

Il declino, che si accentua nel corso del 1700, investe principalmente la marineria veneziana nel suo complesso e quindi anche i Pedotti d'Istria. Lo confermano i reiterati richiami da parte dello Stato Veneto per porre ordine nella struttura della corporazione dei

Piloti e nel servizio svolto dalle "Pedotte da Remurchio" allo scopo di impedire azioni illegali che risultino pericolose per la sicurezza delle navi e delle merci trasportate e comportino evasione dei tributi dovuti allo Stato.

La Repubblica stabilisce che gli Ammiragli delle due foci portuali di Lido e Malamocco, vengano prelevati dal corpo dei "Pedotti" d'Istria.

La necessità di scongiurare evasioni fiscali e brogli da parte di chiunque, impone agli Ammiragli di Lido e Malamocco di esibire mensilmente la distinta di tutti i bastimenti soggetti a Pilota Grande e delle barche da rimorchio utilizzate per le loro manovre.

Verso la metà del 1700 vengono stabilite tariffe di pilotaggio, i cui importi saranno ritirati direttamente dagli Ammiragli di Lido e Malamocco.

I vascelli esteri (Inglese, Olandesi, Francesi) dovranno pagare 8 ducati.

I vascelli veneziani di portata di "stara" mille in sù pagheranno 5 ducati.

Tutte le altre navi di portata compresa tra le 700 e le 1000 "stara" pagheranno 2 ducati.

Ma il declino della marineria veneta e dei traffici commerciali si accentua col passare degli anni e colpisce in modo particolare il corpo dei "Pedotti d'Istria", i quali, a metà del 1700, sono definiti "povera gente".

D'altra parte nel 1722 la flotta veneziana era ridotta a

49	Vascelli da trasporto d'alto bordo
26	Vascelli da combattimento
80	Legni minori

Il Generale
Napoleone Bonaparte
comandante
l'Armata d'Italia



Il confronto con la situazione navale esistente al tempo del Doge Tommaso Mocenigo (300 anni prima) è sconcertante.

Con questa flotta, Venezia non poteva certamente impedire l'invasione Francese e la distruzione del suo Arsenal. La fine della Repubblica, anche se neppure sospettata dai reggitori dello Stato, è imminente.

La si coglie perfino da alcune disposizioni in materia di pilotaggio.

Mancano poco più di 10 anni alla caduta della Repubblica e le disposizioni legislative sono tutte volte a scongiurare ammanchi nelle casse dello Stato e spese inutili. Gli Ammiragli di Lido e Malamocco sono diffidati a condurre fuori dal Porto i "Pubblici Legni" utilizzando "Peote" o barche da rimorchio in numero quattro volte superiore a quanto necessario, adducendo motivi di carattere meteomarinario.

La fine della Repubblica e la distruzione dell'Arsenale da parte delle truppe Napoleoniche, dettero il colpo di grazia alla marineria veneziana.

Nel 1806, una legge Napoleonica abolisce l'istituzione dei Piloti di Costiera d'Istria.

● **12 ottobre 1841**

Trieste – Gli Austriaci emanano il Regolamento che ripristina la professione dei Piloti d'Istria.

Art. 1 - Il corpo dei Piloti costieri pratici da stabilirsi in Rovigno, ed all'isola Sansego sarà composto di 36 uomini...

Art. 5 - L'oggetto essenziale dell'istituzione di questi piloti pratici costieri dell'Istria si è quello di prestar istantaneo soccorso, e di servire tutti quei bastimenti sì nazionali, che esteri di potenze amiche, tanto di guerra, che mercantili, i quali domandassero d'essere pilotati nei seguenti porti, cioè Ancona, Fiume, Goro, Porti di Venezia e Trieste...

Art. 7 - I Piloti pratici saranno tutti presi dalla classe di direttori di barca, e di marinai, che hanno servito il Cabotaggio, nonché nella classe dei pescatori, questi ultimi essendo i migliori pratici di questi mari, avranno per ciò la preferenza.

Art. 18 - ...che dovranno costantemente scorrere le coste lungo l'Istria in traccia di bastimenti, che domandassero di essere pilotati e prontamente serviti...

(Archivio di Stato di Venezia
- Busta n. 483 - Legislativa)

Ma ormai, dopo la caduta della Repubblica, vi erano ben poche navi da pilotare. Era Trieste, e non Venezia, il porto a cui l'Austria teneva in modo particolare per la sua importanza strategica e commerciale. Anche gli esami per ottenere il titolo di Pilota si svolgevano a Trieste.

● **14 novembre 1855**

Trieste – Notificazione del Governo Centrale Marittimo n. 12201 concernente il nuovo Regolamento circa il Pilotaggio Locatieri nei porti di Malamocco e Chioggia.

Il Regolamento, emanato sotto Francesco Giuseppe, Imperatore, prevede tra l'altro che:

“I piloti locatieri di Malamocco e Chioggia si compongono di Capi Pilota, Sottocapi e Piloti. Essi svolgono le loro mansioni con l'aiuto dei conduttori delle barche (Remiganti dei Piloti). Una barca di stazza non inferiore alle 25 T. deve stazionare al gavitello di Pelorosso (rada di Malamocco) per condurre rapidamente il pilota a bordo delle navi in arrivo”.

“I battelli pilota per le foci di Malamocco e Chioggia debbono mostrare la bandiera Austriaca contornata di fascia gialla con quattro triangoli neri e con la parola PILOTA in nero sul bianco invece dello Stemma...”.

“Debbono mostrare la lettera “P” in grande e in nero sopra il più alto terzaruolo delle due vele di maistra e di trinchetto...”.

“Nella barca di stazione al gavitello (di Pelorosso) si troverà sempre il numero di piloti e di remiganti sufficiente al servizio”.

“Le navi che sono in attesa di entrare hanno i loro ancoraggi decretati di Piave e di Pelorosso. Il Capo Pilota curerà poi che dalla Torre degli Alberoni siano opportunamente segnalati ai piloti i vascelli in arrivo...”.

“Per le tariffe di pilotaggio i Piroscafi a Vapore vengono equiparati alle Navi a Vela”.

“I Piloti d'Istria consegneranno le navi ai Piloti Locatieri prima dell'ingresso delle foci”.

(Archivio di Stato di Venezia
- Busta n.115 - Legislativa)





Simone Pacoret
di Saint Bon



Benedetto Brin

D'altra parte le moderne tecniche di navigazione, il passaggio dalla propulsione velica a quella a vapore, la maggior preparazione degli equipaggi, il telegrafo e lo sviluppo delle segnalazioni lungo la costa, resero le vie dell'Alto Adriatico sempre più sicure, sopprimendo di fatto la figura del Pilota di Costiera d'Istria, mentre mantennero la loro importanza i Piloti Locatieri.

Fra alterne vicende, attraverso situazioni di indigenza che investirono tutta la marina, Piloti compresi, si giunse infine al 1866, quando Venezia fu unita al Regno d'Italia di Vittorio Emanuele II di Savoia.

NOTA STORICA:

L'annessione del Veneto e Friuli al Regno d'Italia era avvenuto in un anno particolarmente sfavorevole all'esercito di Vittorio Emanuele II, sia in terra che in mare: A Custoza, il 24 giugno 1866, le truppe Italiane erano state sconfitte da quelle Austriache. A Lissa, il 20 luglio 1866, la flotta italiana comandata dall'Ammiraglio Persano aveva avuto la peggio nello scontro con quella Austriaca dell'Ammiraglio Tegetthoff.

Non è qui il caso di esaminare le cause di questi disastri.

Si può tuttavia comprendere come tutte le forze del nuovo Stato Italiano si concentrassero per migliorare le condizioni dell'Esercito e della Marina.

L'Italia, da poco entrata nel consesso delle potenti Nazioni Marittime (Francia e Inghil-

terra) e Continentali (Austria e Germania), doveva cercare di aprire il suo spazio vitale nel Mediterraneo e, per questo, aveva bisogno di una forte politica navale orientata, a tutti i livelli di produzione e di servizi, ad acquistare un valido potere marittimo.

Gli uomini che negli anni seguenti si fecero energicamente promotori di questa politica di rinnovamento e rafforzamento navale furono, in particolare, l'Ammiraglio Simone Pacoret di Saint Bon (Ministro della Marina) e l'Ispettore Generale del Genio Navale Benedetto Brin (in seguito Ministro della Marina), cui si deve tra l'altro la creazione dell'Accademia Navale di Livorno, inaugurata nel 1881.

In sostanza la politica che essi svilupparono non era soltanto orientata a potenziare i nostri Cantieri Navali e quindi la nostra flotta, ma anche a dare nuovo impulso alle scuole nautiche e a disciplinare tutta la struttura della Marina, sia Militare che Mercantile, attraverso nuovi Codici e Regolamenti.

I dati che seguono, risalenti al 1871, illustrano la consistenza del naviglio Mercantile italiano in confronto a quello di Austria, Francia e Gran Bretagna:

	NAVI:	A VELA	A VAPORE
Italia		11.270	121
Austria		7.232	91
Francia		14.786	473
Gran Bretagna		22.510	3.382

VENEZIA ITALIANA

Sulla spinta del rinnovamento generale dello Stato Italiano e della sua Marina, anche il Porto di Venezia inizia a vivere tempi migliori: la creazione della “Marittima”, la sistemazione definitiva della foce di Malamocco e del canale di grande navigazione tra Poveglia e Sant’Elena, l’allacciamento del porto alla linea ferroviaria e, in generale, l’apertura del Canale di Suez, fanno di Venezia uno dei porti principali del nuovo Regno d’Italia ed il

suo unico grande porto dell’Alto Adriatico. Trieste resterà infatti, ancora per molti anni, fino al novembre 1918, sotto il dominio Austriaco e quindi in concorrenza con il Porto di Venezia.

La ripresa dei traffici mercantili comportò evidentemente la creazione e la regolamentazione del Corpo dei Piloti del Porto e questa necessità portò alla promulgazione del Regio Decreto n. 3664 (Serie 2^a) emanato a Napoli, il 31 gennaio 1877, con il quale fu costituito un Corpo di Piloti Pratici dell’Estuario Veneto.

VITTORIO EMANUELE II PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE RE D’ITALIA

Visto il codice per la marina mercantile;
Visto il nostro decreto 16 aprile 1873, n.1338;(*)
Inteso il parere del consiglio superiore di marina;
Sulla proposta del nostro ministro della marina;
Abbiamo decretato e decretiamo:

(*) Il decreto reale n.1338 del 16 Aprile 1873 (Vittorio Emanuele II) stabiliva, tra l’altro, alcune norme sulle caratteristiche dei battelli pilota e sui segnali che dovevano mostrare sia di giorno che di notte. È bene ricordare che a quella data Venezia faceva già parte del Regno d’Italia ma l’istituzione della Corporazione dei Piloti dell’Estuario Veneto non era stata ancora decretata. Barca pilota e segnali ex Art.17 del Decreto Reale 16 Aprile 1873

Art. 1.

È costituito nell’estuario veneto, con sede centrale a Venezia, un corpo di piloti pratici, non eccedente il numero di 36, compreso un capo, e due sottocapi.

Esso presterà la cauzione di lire 1.500.

Art. 2.

Il pilotaggio nel detto estuario è distinto in due sezioni, cioè: pilotaggio di mare e pilotaggio dei canali interni.

La prima sezione si estende dalla linea che congiunge la punta della Maistra di Po colla lanterna di Piave, fino entro i porti di Malamocco (canali Spignon e Fisolo), di Lido e di Chioggia.

La seconda sezione comprende il corso del gran canale di navigazione militare e commerciale, che dall'interno del porto di Malamocco mette a Venezia, fino alla stazione marittima presso la strada ferrata.

Art. 3.

Nella prima sezione il pilotaggio è facoltativo, tanto all'arrivo quanto alla partenza dei bastimenti. È invece obbligatorio nella seconda sezione, tanto allo arrivo quanto alla partenza, per tutti i bastimenti, di qualunque bandiera, carichi o vuoti, a vela o a vapore, eccettuati quelli indicati nello articolo seguente.

Art. 4.

Vanno esenti dall'obbligo di cui nel paragrafo secondo dell'articolo 3:

- a) i bastimenti che non superano la portata di cento tonnellate di registro;
- b) quelli addetti alla navigazione ordinaria di cabotaggio, i quali importano legna da ardere, carboni, pietre da costruzione e da getto, provenienti però dai soli porti delle due coste dell'Adriatico, o diretti a questi stessi porti senza alcun carico;
- c) i rimorchiatori a vapore, finchè esercitano questa industria, anche nelle loro traversate senza bastimenti a rimorchio.
- d) Il materiale galleggiante, appartenente così al genio militare come al genio civile, ed addetto alle escavazioni ed altri lavori idraulici del porto e dei canali;
- e) i bastimenti che entrano e sortono per il porto di Lido, qualunque sia la loro portata;
- f) i bastimenti ed il materiale galleggiante della marina militare dello Stato.

Art. 5.

La mercede dovuta ai piloti pratici, qualunque sia la nazionalità dei bastimenti pilotati, è stabilita dalla seguente:

TARIFFA

A) Per il pilotaggio della 1ª sezione:

Prendendo il pilota sulla linea Piave-Maistra, diritto fisso per ogni bastimento lire 30; diritto proporzionale in più per ogni tonnellata centesimi 3.

Prendendo il pilota nei paraggi di Pelorosso, diritto fisso per ogni bastimento lire 12; diritto proporzionale in più per ogni tonnellata centesimi 2.

B) Per il pilotaggio della 2a sezione: diritto fisso per ogni bastimento lire 25; diritto proporzionale in più per ogni tonnellata centesimi 4.

I bastimenti da guerra nazionali ed esteri pagano ai piloti la mercede fissata col particolare regolamento.

I piroscafi e le navi rimorchiate da piroscafi pagano un terzo di meno.

Le navi che in arrivo non proseguono oltre Poveglia, pagano la metà del diritto fissato per tutto il corso della 2^a sezione.

Art. 6.

Il tonnellaggio del bastimento pilotato si desume dalle carte di bordo, o si determina nei modi prescritti dalle vigenti disposizioni.

Art. 7.

Per il pilotaggio nella 2a sezione del veneto estuario è derogato al disposto dall'art. 27 del regio decreto 16 aprile 1873, che autorizza il capitano di un bastimento, il quale si servisse dell'opera dei piloti, tanto all'arrivo quanto alla partenza, a pagare per il secondo pilotaggio soltanto la metà della mercede stabilita.

Per il pilotaggio della sezione seconda i bastimenti dovranno anche in partenza pagare al pilota l'intera mercede come in arrivo, ma avranno diritto di farsi pilotare fino ad un miglio in mare fuori del porto di Malamocco senza ulteriore retribuzione.

I bastimenti che all'arrivo si sono serviti del pilota nella prima sezione, se lo riprendono alla partenza, hanno diritto di pagare soltanto la metà della mercede stabilita per detta sezione.

Art. 8.

I capitani per ottenere le spedizioni dovranno provare all'ufficio di porto di aver pagato il diritto di pilotaggio tanto di arrivo che di partenza.

Art. 9.

Il corpo di piloti dovrà essere provveduto almento di tre barche atte al servizio del pilotaggio di mare conformemente al dispositivo degli articoli 16 e 17 del regio decreto 16 aprile 1873, e come tali accettate dalla capitaneria di porto.

Art. 10.

I battelli a vela od a remi addetti al rimorchio, al tonneggio od altro servizio dei bastimenti nel corso dei canali dovranno essere iscritti in un ruolo da tenersi dal capo pilota.

Questi battelli non possono intervenire che in qualità ausiliari al servizio di pilotaggio, quando siano richiesti dai capitani o dai piloti che ne avessero bisogno.

Il loro impiego seguirà per turno da regolarsi dal capo pilota.

La mercede da pagarsi dai capitani per l'uso di uno di questi battelli equipaggiati con sei persone, compreso il direttore, per una traversata della seconda sezione di pilotaggio sarà di lire 20, se il bastimento che si serve di detto battello è a vela, e di lire 15 se esso è mosso dal vapore o rimorchiato da un piroscafo.

Per le operazioni di ancoraggio e di ormeggio, di cui venissero richiesti, avranno diritto ad una proporzionale retribuzione da convenirsi in ragione del servizio prestato, e che in caso di contestazione sarà determinata dall'autorità marittima a forma di legge.

Art. 11.

I profitti del pilotaggio saranno divisi nel modo seguente:

- A) al pilota che ha servito il bastimento, oltre alla parte dovutagli come ad ogni altro della corporazione, è assegnato il 10 per cento del diritto pagato dal bastimento stesso;
- B) il diritto di pilotaggio della 1^a sezione, sottratto il 10 per cento di cui al paragrafo precedente, andrà per metà a beneficio dell'equipaggio della barca alla quale apparteneva il pilota imbarcato sul bastimento, e si ripartirà nel modo seguente: al pilota padrone della barca, parti una e un quarto; a ciascun pilota imbarcato sulla medesima, compreso quello che montò sul bastimento, parte una; al proprietario della barca, tre quarti di parte;
- C) l'altra metà del pilotaggio della 1^a sezione unitamente al prodotto di quello della sezione 2^a depurato del 10 per cento come sopra, nonché le eventuali retribuzioni (eccettuata quella di lire 5 al giorno prevista dall'articolo 24 del succitato regio decreto) andranno a beneficio dell'intera corporazione e si ripartiranno come segue: al capo pilota, due parti; ai sotto-capi, una parte e mezza; ai piloti, una parte; a ciascuna barca, a favore del rispettivo proprietario, una parte.

Art. 12.

Ciascun pilota sarà fornito di un sufficiente numero di dichiarazioni a stampa del modello unito al presente decreto.

Egli prima di lasciare il bastimento pilotato dovrà far sottoscrivere dal capitano una delle suddette dichiarazioni, dopo che il capitano stesso avrà di suo pugno empiti gli spazi espressamente lasciati in bianco, e la consegnerà poi al capo pilota per far constare del servizio prestato agli effetti dell'articolo 11, lettera A.

Art. 13.

Le spese di stampa ed ogni altra di amministrazione sono a carico dell'intera corporazione e vanno prelevate dai proventi di cui alla lettera C dell'articolo 11.

Art. 14.

Fra i concorrenti ai posti del corpo dei piloti istituito col presente saranno preferiti coloro i quali faranno constare attendibilmente di avere prima d'ora esercitato per tre anni almeno senza essere incorsi in censure il mestiere di pilota di costa o dei porti di Malamocco, Lido e Chioggia o dei Canali interni di Venezia.

Essi saranno dispensati dall'obbligo della prova dei requisiti stabiliti nell'articolo 2 e nei comma b e d dell'articolo 3 del regio decreto 16 aprile 1873. La scelta dei medesimi verrà fatta in base al maggior tempo di esercizio del mestiere di pilota e coloro i quali dopo tale scelta non trovassero posto, per eccedenza di numero, nella prima composizione del corpo, saranno sempre preferiti in ragione di anzianità di servizio per occupare i posti che si renderanno vacanti in avvenire.

Art. 15.

Il presente decreto avrà effetto dal 1° giugno 1877, dalla quale epoca rimarrà abrogata qualunque disposizione contraria alle presenti.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserito nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Napoli addì 31 gennaio 1877.

VITTORIO EMANUELE

Registrato alla Corte dei conti

addì 10 febbraio 1877

Reg.° 89 Atti del Governo f.° 171

AYRES

(Luogo del Sigillo)

V. Il Guardasigilli

MANCINI

B. BRIN

Archivio di Stato di Venezia,
Biblioteca – Raccolta ufficiale
delle Leggi del Regno d'Italia,
1877,-50 (36-3850) G1/100

Archivio di Stato di Venezia
Raccolta ufficiale delle Leggi e
dei Decreti del Regno d'Italia
1873 serie 2a n. 1338 -G 1/84
(602-615)

ALLEGATO A (art.11)
Servizio di pilotaggio nell'estuario veneto.

Il sottoscritto comandante il _____
nominato _____
di bandiera _____ della portata di tonnellate _____
della immersione _____ di metri _____
dichiara che il suddetto bastimento è stato pilotato li _____ dal pilota nella traversata da

Se il bastimento era a vapore _____
Se fu rimorchiato dal vapore _____
Reclami _____

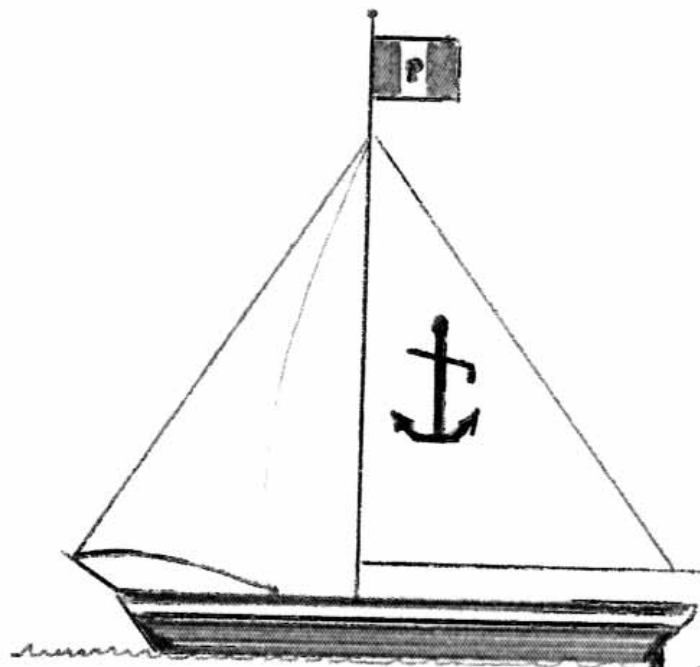
Fatto a Venezia il _____

(Firma del capitano)

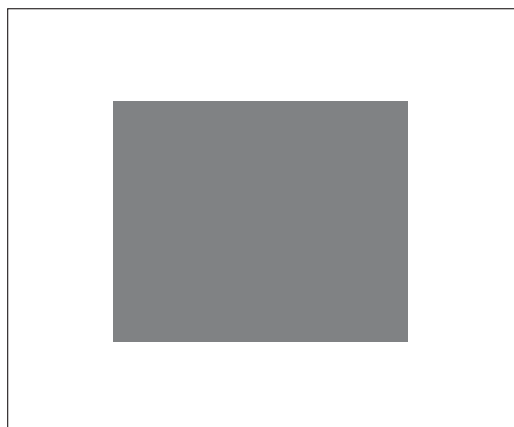
STAMPERIA REALE



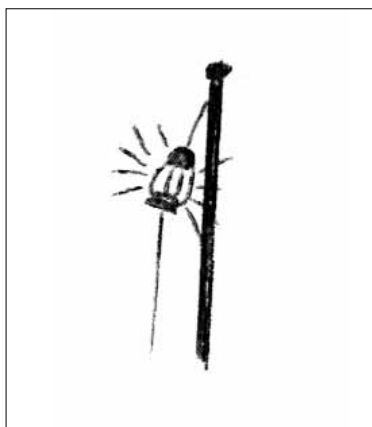
Bandiera del battello pilota:
a tre fasce verticali (azzurro-bianco-azzurro)
con una P azzurra sulla fascia centrale



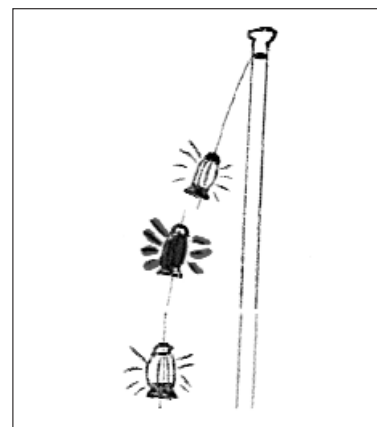
Scritta "pilota" in bianco su scafo nero e ancora sulla vela



Bandiera per richiedere il pilota:
un quadrato azzurro centrale in campo bianco.



Fanale bianco notturno
del battello pilota



Segnale notturno di una nave
che richiede il pilota
(tre fanali bianco-rosso-bianco)

L'**Art. 2.** del suddetto Decreto Reale (16 aprile 1873) stabiliva le materie della prova di esame di Pilota Pratico che erano le seguenti:

- a) Manovra del bastimento e modo d'ancoraggio e d'ormeggio;
- b) Perfetta conoscenza delle maree, delle correnti, dei banchi, secche, scogli ed altri impedimenti che possano difficoltare l'entrata o l'uscita dei bastimenti nel porto, rada, o canale in cui vuolsi esercitare l'ufficio di Pilota pratico.

L'**Art. 13.** riconosceva la figura del Pilota "padrone di barca" ricalcando una antica tradizione già in uso anche presso la Serenissima Repubblica di Venezia.

L'**Art. 15.** stabiliva che le barche destinate al servizio di pilotaggio potessero appartenere o a tutta la Corporazione, o ai Capi Pilota o, in casi speciali anche ai semplici Piloti (purché ciascun pilota non ne possedeva più d'una).



Il Decreto Reale del 1877, stabilendo nel numero di 36 persone l'organico della Corporazione dei Piloti dell'Estuario Veneto, indicava, già con questo, l'importanza che il nuovo Stato Italiano riconosceva al porto di Venezia e la fiducia nella sua rapida ripresa economica.

I vari articoli del Decreto forniscono indirettamente anche utili notizie su come e con quali mezzi venisse svolto il servizio tecnico di pilotaggio e ormeggio delle navi.

La differenziazione delle tariffe di pilotaggio tra quelle delle navi a vela e quelle delle navi a vapore indica come il pilotaggio di queste ultime risultasse certamente più agevole e rapido anche in ordine di tempo.

Ma ci consente anche di mettere in luce il problema tecnico affrontato dai Piloti i quali, nella stessa epoca, dovettero abituarsi a manovrare navi a vapore a ruote laterali o ad elica centrale e navi a vela o a propulsione mista.

Si conferma inoltre la residua presenza di piloti di altura o "di costa", come vengono definiti nel Decreto, tra i quali verranno scelti i Piloti della nuova Corporazione che si avvarrà inoltre di personale appartenente ai piloti locatari di Malamocco, Lido e Chioggia.

Scorrendo l'elenco, purtroppo incompleto, dei primi Piloti della Corporazione si nota infatti come essi fossero in gran parte originari di Pellestrina, Portosecco, San Pietro in Volta, Malamocco e Venezia.

D'altra parte il regolamento prevedeva che: *"I piloti pratici devono avere stabile domicilio nel luogo in cui ha sede il corpo al quale appartengono..."*



Il 1 Marzo 1889, con Decreto Reale n.5888 (serie 3^a) – (Umberto I), sarà approvato e reso esecutivo il Regolamento per il Servizio di Pilotaggio nell'Estuario Veneto, essendo Ministro della Marina Benedetto BRIN.

Il porto di Venezia assiste in quegli anni ad una notevole ripresa dei traffici navali sia mercantili che militari con un andamento costante fino alla Prima Guerra Mondiale (1915-1918).

Lo Stato Unitario attua anche a Venezia le direttive dei suoi ministri per il rafforzamento della flotta militare. Anche i nostri Piloti ne risultano interessati poiché, negli ultimi venti anni del 1800, viene dato nuovo impulso all'Arsenale di Venezia e, tra il 1875 e il 1915, vengono costruiti ben tre bacini di carenaggio, in un'area imbonita chiamata "barene degli Ebrei".

All'interno dell'Arsenale, che viene munito di nuove attrezzature e strumentazioni per la costruzione di scafi in ferro con propulsione a vapore, vengono costruiti anche due scali per il varo di grandi navi.

Viene anche installata (nel 1870 circa) una

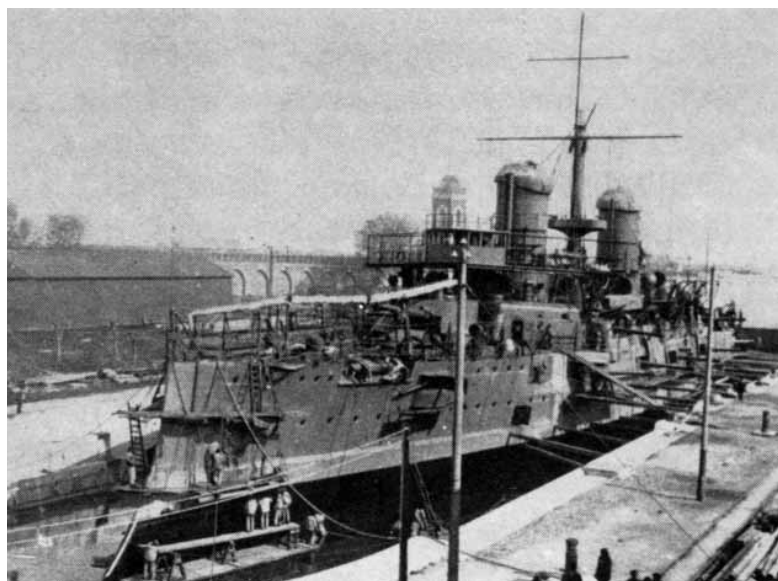
potente gru idraulica da 160 tonnellate tuttora esistente e funzionante.

Nel 1885 viene varata la corazzata Francesco Morosini da 11.204 tonnellate di dislocamento normale (lunga 105,9 m. – larga 19,8 m. e immersione a pieno carico di circa 8,7 m.) con un motore di grande potenza (10.300 HP) che le consentiva una velocità di 16 nodi.

Nel 1891 viene varata la corazzata Sicilia da 13.400 tonnellate di dislocamento normale (lunga 130,9 m. – larga 23,6 m. e immersione a pieno carico di circa 9 m.) con apparato motore da 19.500 HP di potenza che le consentiva una velocità di 19 nodi.

Segue un lungo elenco di grandi navi da battaglia, sottomarini e naviglio minore.

Incrociatore corazzato
Francesco Ferruccio,
costruito in Arsenale
fra il 1895 ed il 1905,
in bacino a Venezia
da "L'Arsenale dei veneziani" –
Filippi Editore, Venezia,
per gentile concessione



Regio Decreto 20 novembre 1879

(Umberto I):

REGOLAMENTO per l'esecuzione del testo unico del Codice per la Marina Mercantile

Il Decreto stabilisce nuovi segnali diurni e notturni delle navi che intendono chiamare il pilota. Esse devono:

di giorno:

- Alzare alla cima dell'albero di prora la Bandiera Nazionale bordata di bianco.
Fare il segnale P.T. del codice internazionale dei segnali.

di notte:

- Mostrare una luce pirotecnica ogni 15 minuti, oppure
- Mostrare una luce bianca intensa a brevi intervalli per circa un minuto.

Regio Decreto 31 marzo 1895

(Umberto I):

Modificazioni al capo VII, Titolo III, del Regolamento per l'esecuzione del codice della Marina Mercantile approvato con regio decreto 20 novembre 1879 - Dei Piloti Pratici.

Il Decreto stabilisce alcune nuove norme per quanto riguarda l'esame di aspirante pilota. Questi infatti dovrà dimostrare non solo l'idoneità alla condotta di bastimenti a vela e a vapore, ...ma anche la navigazione entro un raggio di almeno 20 miglia dallo stesso porto, rada o canale...

Il candidato dovrà inoltre avere conoscenza delle disposizioni del codice marittimo e del relativo regolamento che riguardano la corporazione, del regolamento del porto o della ra-

da in cui si esercita il pilotaggio e delle norme per evitare gli abbordi in mare; il candidato dovrà saper leggere e scrivere correttamente.

L'Art. 6. stabilisce che, a parità di voti, avrà la preferenza il candidato che abbia compiuto maggior navigazione e conosca le lingue estere, l'Inglese e il Francese soprattutto.

Nel Decreto si accenna per la prima volta alle "pilotine a vapore":

Art. 13. – *Le barche destinate al servizio di pilotaggio devono essere possibilmente a vapore...*

Viene inoltre stabilito che il berretto del pilota sia di foggia analoga a quello dei militari della Regia Marina, avente sul davanti un'ancora con sotto la scritta PILOTA.

Regio Decreto 13 Marzo 1910

(Vittorio Emanuele III):

Regolamento per il servizio di pilotaggio nell'Estuario Veneto.

Anche in questo Regolamento il pilotaggio è distinto in due sezioni, cioè pilotaggio di mare e pilotaggio dei canali interni.

"La seconda sezione (pilotaggio dei canali interni) comprende il corso del grande canale di navigazione militare e commerciale, che dall'interno del porto di Malamocco, a partire dal canale della Rocchetta, conduce a Venezia fino alla stazione Marittima ed al regio Arsenale ed i percorsi acquei che dall'interno del sorgitore del Lido, a partire dalla origine del canale dei Marani, e della boa a S. Nicoletto

che (di fronte al tiro al bersaglio del Lido) segna la estremità ovest del basso fondo del canale navigabile mettono al Regio Arsenale; al bacino di San Marco e canale della Giudecca fino alla stazione marittima”.

Si ricordi che a quell'epoca i lavori di sistemazione della bocca di porto di Lido non erano ancora stati completati e lo schema di navigazione rimaneva quello del 1870 vale a dire: Entrata degli Alberoni – Canale di Malamocco – Canale di Santo Spirito – Canale Orfano e diramazione a destra verso i bacini di carenaggio e l'Arsenale e a sinistra verso la Marittima.

Il nuovo Regolamento stabilisce in 34 il numero dei Piloti componenti la Corporazione che dovrà prestare una cauzione di lire 6.000.

Esso stabilisce inoltre le dimensioni delle tre barche-pilota che non potranno essere inferiori a: lunghezza 12,50 m., larghezza 3,00 m., altezza 1,25 m.

Regio Decreto, 7 maggio 1914

(Vittorio Emanuele III):

Regolamento per il servizio di pilotaggio nei porti dello Stato.

Il nuovo regolamento presenta un sostanziale passo in avanti della selettività per l'ammissione nei corpi di piloti pratici cui possono partecipare soltanto persone appartenenti alla gente di mare di 1ª Categoria.

L'aspirante deve aver raggiunto l'età dei 30 anni e non superato quella di 40; deve possedere un tirocinio di navigazione di coperta di dieci anni almeno, su navi nazionali.

Il Ministero, tenuto conto dell'importanza

del movimento di navigazione locale, può richiedere il possesso della patente di capitano di lungo corso...

Art. 12. – *Nel servizio di pilotaggio dei principali porti sono preferibilmente prescritti piroscafi di conveniente tonnellaggio.*

Le pilotine a vela riporteranno sulla vela stessa, al posto dell'ancora precedente, una grande lettera “P” e con la stessa lettera dovranno essere contrassegnati i fumaioli dei battelli pilota a motore. Il battello-pilota dovrà sempre avere a riva di giorno la già nota bandiera a strisce verticali azzurra - bianca - azzurra (con la lettera “P” riportata sul campo bianco).

L'art. 14., prescrive invece che di notte la pilotina dovrà tenere accesi i fanali prescritti dal regolamento per evitare gli abbordi in mare.

Art. 11. – *I piloti, quando sono in servizio, portano come distintivo il berretto conforme a quello usato dai Sottufficiali della bassa forza portuaria, aventi sul davanti, invece del trofeo, una semplice ancora con la scritta: “Capo Pilota”, “Sottocapo Pilota”, “Pilota”, secondo i casi.*

Fino alla Grande Guerra lo sviluppo del porto di Venezia è in costante ascesa tanto che viene redatto un piano di trasferimento e ampliamento del Porto Industriale verso i limiti della gronda lagunare, sulle Barene del Bottenigo.

Intanto le navi da carico e passeggeri di ogni nazionalità continuano ad arrivare, così

L'incrociatore
"Admiral Spaun"
in fase di ormeggio
alla boa dei "Giardini"
da "Venezia e la Marina Militare
1889-1920",
per gentile concessione



come le navi militari Inglesi e Francesi, Greche e Turche e naturalmente Italiane che scalano Venezia, quasi come tappa obbligata, nel corso delle loro crociere di addestramento in Mediterraneo.

Molti sono anche i panfili imperiali e reali di Germania, Inghilterra, Grecia, Egitto i cui regnanti non perdono occasione per poter far visita all'antica regina dei mari che conserva ancora il suo grande fascino e splendore malgrado quasi un secolo di dominazione straniera.

Ma sull'Europa si abbatte la grande tragedia della Prima Guerra Mondiale.

Anche Venezia, il suo Porto e il suo Arsenale ne subiscono gravissime conseguenze per continui bombardamenti da parte degli

Austriaci, specialmente durante l'ultimo anno di guerra, quando l'esercito nemico è attestato sulla linea del fiume Piave, pronto a sferrare l'attacco decisivo verso la laguna di Venezia.

Gli Austriaci perdono la guerra. (Proclama della Vittoria – Generale Armando Diaz – 4 Novembre 1918).

Trento, Gorizia, Trieste sono annesse al Regno d'Italia di Vittorio Emanuele III.

Le giornate intorno al 25 marzo 1919 registrano intensa attività da parte dei Piloti dell'Estuario poichè il rimanente della flotta Austro-Ungarica viene condotta prigioniera nelle acque del Bacino di San Marco, tra i Giardini e La Giudecca, in ottemperanza al Trattato armistiziale di Villa Giusti (4 novembre 1918).



1899,
il panfilo "Hohenzollern"
degli Imperatori
di Germania che
si recano in Palestina

CORPORAZIONE DI PRIMA CATEGORIA

Nel Decreto reale, 15 febbraio 1923 (Vittorio Emanuele III) si distinguono per la prima volta i corpi piloti in due categorie in base alla Stazza Netta complessiva delle navi movimentate nel corso di un anno nel porto di appartenenza.

Il limite fissato dall'Art. 1, per il passaggio di categoria è 1.000.000 di tonnellate di stazza netta annue.

Art. 11. — ...Durante il servizio essi portano un berretto conforme a quello usato dagli Ufficiali di porto...

Art. 21. — ...ha diritto al vitto, alla mensa Ufficiali ed al conveniente alloggio a spese della nave...

In virtù di questo Decreto, la Corporazione Piloti dell'Estuario Veneto diventa Corporazione di Prima Categoria.

LEGGI E DECRETI 1523 NUM 479 1587
TABELLA dei Corpi di piloti costituiti nei porti del Regno.

Località	Anno	Movimento della navigazione per tonnellaggio netto	Categoria
Savona	1910	1.794.421	prima
Genova	1910	14.961.700	prima
Spezia	1911	1.059.319	prima
Livorno	1911	5.108.172	prima
Piombino	1910	628.438	seconda
Porto Ferraro	1912	1.230.199	prima
Civitavecchia	1911	1.746.703	prima
Fiumicino	1911	43.924	seconda
Napoli	1911	16.533.672	prima
Castellammare Stabia	1911	457.944	seconda
Torre Annunziata	1911	962.750	seconda
Salerno	1911	330.129	seconda
Taranto	1911	996.942	seconda
Brindisi	1910	3.601.586	prima
Gallipoli	1911	625.280	seconda
Ortona	1910	2.249.278	prima
Monopoli	1911	208.495	seconda
Barletta	1913	1.005.444	prima
Molfetta	1910	331.611	seconda
Ancona	1911	2.416.302	prima
Venezia	1910	4.399.651	prima
Cagliari	1910	1.017.127	prima
Carlo Forte	1910	275.595	seconda
Porto Torres	1911	269.627	seconda
Messina	1911	4.166.387	prima
Torre Faro			

Il periodo successivo alla Grande Guerra vede l'ulteriore sviluppo del porto di Venezia sia con la nuova banchina per navi passeggeri costruita tra la via Garibaldi e i Giardini della Biennale d'Arte (Riva dell'Impero, quindi Riva dei Sette Martiri), sia con la realizzazione dell'area industriale di Porto Marghera.

Mentre il Centro Storico è in grado di accogliere le grandi navi passeggeri dell'epoca, la Marittima riceve le navi commerciali e la Prima Zona Industriale di Porto Marghera, grazie all'escavo del canale Vittorio Emanuele III, è in grado di ricevere le navi che trasportano le materie prime necessarie alle industrie.

Fanno la loro apparizione anche le prime navi-cisterna dirette al Porto Petroli di Marghera situato al termine del suddetto canale.

Lo schema di navigazione attraverso la bocca di porto di Malamocco cade in disuso per la scarsità dei fondali del canale di Santo Spirito, che tende continuamente a insabbiarsi.

Riprende invece la sua piena funzionalità il Porto di San Nicolò di Lido dove sono stati completati i lavori per la costruzione dei due grandi moli foranei e dove i Piloti hanno già creato una stazione di pilotaggio (1911).

Il più lungo Ponte autostradale del momento (Ponte dell'Impero, poi Ponte della Libertà) viene inaugurato nel 1933, mentre a San Nicolò di Lido, il 19 agosto 1926, era stato inaugurato il nuovo aeroporto internazionale, ampliando e sistemando il piccolo aeroporto precedente, creato per le necessità belliche del 1915/1918.

Tutte queste infrastrutture favoriscono l'attività del Porto di Venezia e un nuovo Piano Regolatore (1925) recepisce la necessità di creare una nuova area industriale, a sud di quella già esistente a Porto Marghera.

D'altra parte si assiste ad una stasi nell'attività dell'Arsenale la cui opera si limita a lavori di manutenzione delle navi.



1 Marzo 1940

Entra in vigore il Decreto Regia Capitaneria di Porto di Venezia in data 15 dicembre 1939 sul Regolamento per il Servizio Marittimo nel Porto di Venezia.

Art. 2. – *Il canale di grande navigazione comincia dalla bocca del porto di Lido e, dopo la diramazione del canale dei Marani fino ai bacini di carenaggio, prosegue pel canale di S. Marco, il canale della Giudecca e il canale Vittorio Emanuele III.*

Anche il canale che dal passo Spignon continua colle denominazioni di canale della Rocchetta, canale di Malamocco, canale di S. Spirito e canale Orfano fino al bacino di S. Marco è di grande navigazione.

Art. 3. – *L'accesso normale è quello della bocca del porto di Lido.
La mano da tenere è la destra.*

Art. 5. – *Il pilotaggio è obbligatorio per le navi di stazza netta superiore a 250 tonn. a partire dalla boa del Tiro al bersaglio di S. Nicolò di Lido e dal faro della Rocchetta verso l'interno del porto, con le norme prescritte dal R. Decreto 13 Marzo 1910.*

**30 Marzo 1942 – Regio Decreto n. 327
(Vittorio Emanuele III):
Codice della Navigazione**

Si tratta del Codice tuttora in vigore pur con una lunga serie di varianti inserite negli anni successivi.

Il Codice ed il suo Regolamento attuativo stabiliscono, tra l'altro, la normativa relativa al pilotaggio portuale in tutti i suoi vari aspetti organizzativi, economici e giuridici.

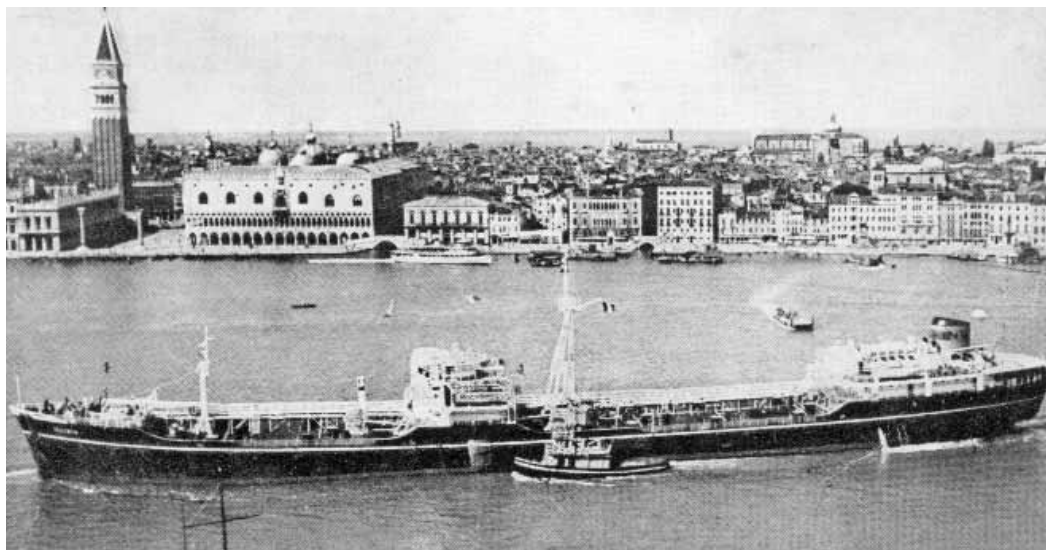
Durante la seconda Guerra Mondiale (1940-1945), Venezia non subisce bombardamenti ma la situazione generale italiana, al termine della guerra, è disastrosa.

Inizia l'epoca della ricostruzione e ancora una volta i Piloti del Porto partecipano, con la loro professionalità e preparazione, allo sforzo collettivo che le necessità economiche e sociali impongono.

In particolare vogliamo qui ricordare l'intenso traffico di petroliere che le necessità contingenti obbligavano a transitare lungo il canale di San Marco e della Giudecca, nel cuore stesso di Venezia e che sarebbe durato fino al 1971, senza che la Città ne soffrisse alcun disagio.



La M/C “Illiria”
della Società SIDARMA
entra in Bacino
di San Marco (1952)
da “La Marina Mercantile
Veneto-Istriano-Dalmata dopo la
caduta della Repubblica
di Venezia”,
Giorgio Dissera Bragadin,
per gentile concessione



10 Settembre 1949
Decreto del Maggiore Generale di Porto,
Direttore Marittimo

Art. 1. — A datare dal 10 settembre 1949 l'obbligatorietà del pilotaggio nel porto di Venezia è estesa alla zona compresa fra la boa del Tiro a Segno e le secche esistenti a tre miglia fuori le dighe (1ª sezione) per le navi nazionali ed estere superiori alle 500 (cinquecento) tonnellate di stazza lorda.

Nel dopoguerra la ripresa del porto è lenta ma costante. La Corporazione Piloti, che nel frattempo ha accolto tra le sue file Capitani da ogni parte d'Italia e dall'Istria e Dalmazia, provenienti sia dalla Marina Mercantile che Militare, dimostra di essere in grado di sostenere l'intenso traffico mercantile, petrolifero, e di navi passeggeri tra cui vanno ricordate il

“Saturnia” e “Vulcania” nonché la “Cristoforo Colombo” e molte grosse navi passeggeri americane, francesi e inglesi.

I GRANDI LAVORI DEL 1960/70

Le aspettative per il futuro del porto sono ottime ma questo necessita ormai dell'ampliamento previsto già dal Piano Regolatore del 1925.

Tra il 1960 e 1970 viene realizzata la Seconda Zona Industriale e viene completato lo scavo di un grande canale di navigazione tra la Rocchetta e le zone industriali di Porto Marghera. Viene anche creato un pontile per grandi petroliere detto “Pontile di San Leonardo” che verrà inaugurato il 16 Dicembre 1969 con l'apporto della Nave Cisterna “Cortemaggiore”.

IL FORTE INCREMENTO DEGLI ANNI 1970/80

La realizzazione delle nuove strutture portuali consentì l'ingresso a navi di dimensioni sempre più grandi che impegnarono l'abilità dei piloti nel condurre a termine il loro difficile lavoro nelle più svariate condizioni meteorologiche e di visibilità. La sicurezza delle navi pilotate fu garantita anche dal sistema gestionale della Torre Piloti e dai suoi moderni mezzi di localizzazione e comunicazione.

L'ammodernamento della Corporazione fu in gran parte dovuto alla ristrutturazione economica e tecnica operata in seguito all'intesa raggiunta tra l'Armamento e la Federazione Piloti in Genova, il 4 gennaio 1973.

L'intesa comportava una serie di impegni per lo snellimento e la modernizzazione del servizio di pilotaggio, l'acquisizione di moderni impianti di avvistamento e di trasmissione dei dati di carattere tecnico, l'acquisto di pilotine veloci e la ristrutturazione ottimale del servizio. D'altra parte l'Armamento concedeva aumenti tariffari adeguati alla ristrutturazione delle varie Corporazioni. Le tariffe di pilotaggio erano determinate per ciascun porto in base ad una formula matematica realizzata dalla Federazione Italiana Piloti del Porto con sede a Roma.

Non erano parole ma fatti; si instaurava così un circuito virtuoso che consentiva di economizzare e rimodernare il servizio a tutto vantaggio della sicurezza, della efficienza dei porti, dell'utenza portuale e dei piloti stessi.



La Torre Piloti
degli Alberoni
(Foto di Raffaello Moradei)

● 1 gennaio 1973

Inizia il Servizio di Guardia sulla nuova Stazione Piloti posta sulla Torre degli Alberoni.

2 Luglio 1974 – Decreto del Ministero della Marina Mercantile Regolamento Locale di Pilotaggio

Art. 1. – *La Corporazione dei Piloti dell'Estuario Veneto è costituita da 31 (trentuno) componenti, compreso il Capo Pilota e due Sottocapi Piloti.*

Il Regolamento in questione sottolinea indirettamente la modernità e l'efficienza acquisita dalla Corporazione Piloti di Venezia che si pone ormai a livello delle Corporazioni europee più progredite.

LE GRANDI PETROLIERE ALL'ANCORA LUNGO I CANALI LAGUNARI TRA GLI ALBERONI E MALAMOCCO

In seguito alla crisi dei noli verificatasi nel 1975, molti armatori decisero di fermare le loro grandi petroliere e disarmarle in attesa di mercati più favorevoli.

Migliaia di petroliere affollavano i più disparati luoghi di ancoraggio dell'intero pianeta.

L'Ammiraglio Vittorio Vignani, padre dell'attuale Comandante del Porto Stefano Vignani, propose l'ormeggio e la sosta in sicurezza di alcune grandi petroliere che, su richiesta dei loro armatori, desideravano an-

corare all'interno della laguna di Venezia.

La Corporazione Piloti di Venezia, anche in quella occasione, diede il meglio di sé per la realizzazione di quel progetto.

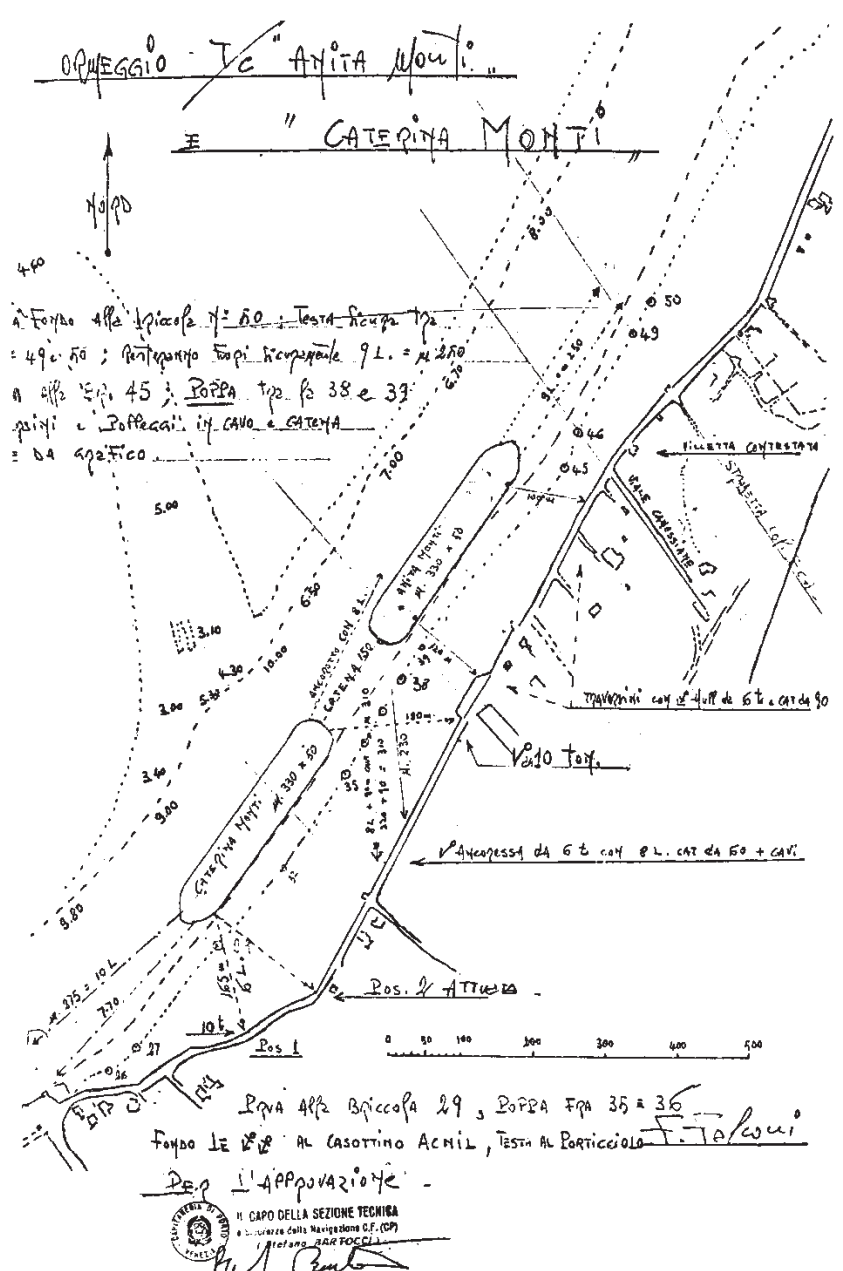
Lungo il canale della Rocchetta vennero accuratamente predisposti i punti di ancoraggio e collocati poderosi sistemi di ritenuta di cavi d'acciaio e catene che dovevano mantenere le grandi navi nella loro posizione anche in presenza di tempi avversi.

Fu un lavoro lungo, faticoso e tecnicamente molto valido.

I piani di ormeggio di quelle navi meritano di essere attentamente studiati se non altro per la notevole cultura marinairesca che da essi si può trarre.

La nave "Irfon" ancorata
davanti a Poveglia,
nell'antico canale
di grande navigazione





Viene qui riportato
il piano di ormeggio
delle T/C “Anita Monti”
e “Caterina Monti”
ancorate lungo
il Canale della Rocchetta
tra l’Istituto delle Suore
Canossiane e l’abitato
degli Alberoni

1980/ 1990: IL PERIODO DELLE GRANDI NAVI PETROLIERE CARBONIERE E BULK CARRIERS

Navi mercantili di dimensioni sempre più grandi scalano il porto di Venezia che resta però vincolato da precisi limiti di profondità dei canali e dal diametro dei bacini di evoluzione in relazione al pescaggio delle navi.

Navi petroliere lunghe fino a 300 m. giungono al terminale di San Leonardo, che è in pieno sviluppo.

Grandi carboniere lunghe fino a 270 m. attraccano in canale industriale sud alla banchina della centrale elettrica (Enel Fusina). Si sviluppa il comparto dei cereali ed è necessario portare in sicurezza le grandi navi della flotta Ferruzzi fino all'estremità del canale Ovest. I Cantieri Breda iniziano la costruzione di

grandi scafi, prima navi da carico (petroliere e gasiere) e poi navi passeggeri di grandi dimensioni (di cui la più recente "Carnival Freedom" di 110.000 T.S.L.) che vengono poi fatte uscire con grande attenzione data la ristrettezza degli spazi di manovra.

Infatti, le leggi speciali che lo Stato Italiano ha promulgato per la salvaguardia della città di Venezia e della sua Laguna, limitano al minimo necessario i lavori di ampliamento e approfondimento degli spazi acquei di manovra. Mentre gli spazi di manovra ed i fondali restano invariati, le dimensioni delle navi aumentano in continuazione. Da ciò l'apprezzamento da parte dei Comandanti delle navi per l'opera del pilota quando ci si trova a dover manovrare in ambiti particolarmente ristretti.

Inizia in quegli anni anche lo sviluppo del terminale per le navi porta containers.

La Torre Piloti ed il Faro della Rocchetta sotto una intensa nevicata
(Foto di Raffaello Moradei)



1990/2000 ADEGUAMENTO INFORMATICO LE GRANDI NAVI PASSEGGERI IL SENTIERO LUMINOSO

La Corporazione Piloti, fin dagli anni '80, si adegua progressivamente ai moderni mezzi di informazione elettronica e provvede la Torre Piloti di strumenti adeguati allo scopo. Vengono altresì installate modernissime apparecchiature elettroniche per la localizzazione e l'identificazione delle navi in avvicinamento alle rade di Lido, Malamocco e Chioggia.

Viene sviluppato il traffico di traghetti greci che attraccano in Marittima o a Porto Marghera.

La Corporazione favorisce e promuove lo sviluppo del traffico passeggeri dando il suo parere favorevole all'ingresso delle più grandi navi che siano mai transitate davanti al centro storico di Venezia.

Verso la metà degli anni '90 viene realizzato il sentiero luminoso che, consentendo la navigazione notturna lungo il canale Malamocco-Marghera, favorirà un notevole sviluppo del traffico in generale e in particolar modo quello delle navi porta-containers.



2000/2007

Vaste aree della vecchia zona industriale vengono bonificate e le banchine trasformate per accogliere nuove tipologie di carico.

Le bocche portuali sono interessate da grandi lavori finalizzati a contenere il livello delle acque all'interno della laguna entro il valore di 1,10 m sopra il medio mare.



Una nave
Porta Containers
percorre nella notte
il Canale Malamocco –
Marghera
(Foto di Raffaello Moradei)

Il “quadro di comando”
della Torre Piloti
degli Alberoni
(Foto di Raffaello Moradei)



3 marzo 2007:
la "Carnival Freedom"
(Costruzione Breda)
entra nelle acque
del bacino di San Marco
(Foto di Raffaello Moradei)



Una moderna pilotina
(Foto di Raffaello Moradei)

Giunti al termine di questa breve esposizione storica, vogliamo ancora una volta rendere omaggio a tutti i Piloti che ci hanno preceduto nello svolgimento della nostra professione.

Un particolare commosso ricordo vada a tutti coloro che ci hanno lasciato.

Agli attuali Piloti e a tutti quelli che verranno auguriamo buon lavoro e buona fortuna.

Ricostruendo la storia di questi ultimi centotrenta anni possiamo dire che i Piloti hanno sempre contribuito con la loro opera allo sviluppo economico del porto.

Essi hanno svolto e svolgeranno in futuro un ruolo sempre più importante per la sicurezza delle navi, degli equipaggi, delle merci trasportate e del delicato ambiente lagunare e marino (Safety).

Il Pilota, essendo la prima persona a salire a bordo all'arrivo della nave e l'ultima a lasciarla al momento della sua partenza, assumerà un ruolo sempre più importante per la sicurezza della nave, dell'equipaggio, dei passeggeri, del carico, del porto e delle sue infrastrutture anche contro eventuali atti ostili (Security).

Per mantenere inalterata la nostra professionalità e per garantire un futuro alla Corporazione Piloti dell'Estuario Veneto, dovremo sempre più "essere" e non "essere stati".

La preparazione tecnico-professionale dovrà pertanto svilupparsi al massimo delle sue potenzialità non disgiunta da una adeguata preparazione culturale storica e ambientale per connotare la figura del Pilota di Porto con le molteplici funzioni richieste dai tempi moderni.

Un caro, sincero abbraccio a tutti !

Il Capo Pilota
(Ciro GARISE)

BIBLIOGRAFIA

Alvise Zorzi, *La Repubblica Del Leone - Storia di Venezia*, Rusconi Editore, 1979

Eugenio Miozzi, *Venezia Nei Secoli*, Volume I, II, III, IV, Casa editrice "Libeccio", 1968

Romano Chirivi, Franco Gay, Maurizio Crovato, Guglielmo Zanelli, *L'Arsenale dei veneziani*, Filippi Editore, 1983.

Giampiero Zucchetto, *Storia dell'acqua alta a Venezia*, Marsilio Editori, 2000.

Giorgio Dissera Bragadin, *La Marina Mercantile Veneto-Istriano-Dalmata dopo la caduta della Repubblica di Venezia*, Lega Navale Italiana sezione di Venezia, 1986.

Ministero Difesa Marina Militare, Ministero per le Attività Culturali, *Sulle onde della Storia: Venezia e la Marina Militare 1889-1920 momenti fotografici*, AR.CO. Edizioni, 2000.

Luigi Tomaz, *In Adriatico nell'Antichità e nell'Alto Medio Evo*, Edizioni Think ADV, 2003.

Autori Vari, Ministero dell'Interno, Direzione Generale degli Archivi di Stato, *Mostra storica della Laguna veneta*, Stamperia di Venezia S.p.A., 1970.

Autorità Portuale di Venezia, *Venezia. Guida al porto*, Marsilio Editore, 2001.

Enzo Angelucci, Attilio Cucari, *Le navi*, Arnoldo Mondadori Editore, 1975.

Giuseppe Maranini, *Storia del Potere in Italia 1848-1967*, Corbaccio Editore, 1995.

Provveditorato al Porto di Venezia, *Cinquant'anni del Provveditorato al Porto di Venezia*, Tipografia Commerciale Venezia, 1979.

Mario Marzari, *Navi di legno*, Comune di Grado, Lint Editori, 1998.

