
FITABATÈLE A VENEZIA

Negli ultimi decenni del secolo scorso i rapporti della regia Questura, della Prefettura e del Municipio registrano crescenti manifestazioni di protesta di barcaioli e gondolieri che, con la definitiva istituzione, nel 1881, di un regolare servizio di battelli a vapore per il trasporto passeggeri lungo il Canal Grande, vedevano seriamente intaccate le loro tradizionali fonti di guadagno¹.

Già nel 1842 l'inaugurazione del tronco Padova – Marghera, parte dell'istituenda linea ferroviaria Venezia – Milano, aveva dato il primo scossone alle secolari prerogative corporative delle *fraglie*, che riunivano tutti i *barcaroli* dei traghetti veneziani²; una rigida suddivisione delle zone di competenza e l'esclusiva per il trasporto passeggeri fra Venezia ed i centri della gronda lagunare (e dell'entroterra raggiungibili via acqua) avevano da sempre garantito una regolare e continua fonte di lavoro³. Fra la stazione di Marghera e la fondamenta delle Penitenti, all'estremità del canale di Cannaregio, venne infatti istituito un regolare collegamento, a mezzo di *peotine* a remi, assunto in appalto da un imprenditore privato e con prezzi concorrenziali rispetto a quelli previsti dalle «tariffe» dei traghetti; le violente proteste e le petizioni agli organi municipali, estesesi via via dai gondolieri dei traghetti di Cannaregio a quelli di tutta la città, non

ebbero tuttavia alcun esito concreto⁴.

Il completamento nel 1846 del ponte ferroviario traslagunare e la sua piena operatività dopo la rivoluzione del 1848 – 49, non modificarono una tendenza ormai consolidata: l'appalto affidato all'imprenditore privato si trasformò in un servizio regolare di trasporto passeggeri gestito direttamente dalla società ferroviaria, a sua volta sostituito nel 1881 – come accennato – dal servizio urbano di «vaporetti» che provocò le ultime, clamorose ma inutili, proteste dei gondolieri, culminate negli scioperi del 1882 che tanta eco ebbero nella stampa nazionale.

Nel medesimo anno si concludeva la solitaria protesta del «noleggiatore di barche» Giacomo Getti *del Piolugo*, cui era subentrato certo Francesco Reti, gestori di uno *stazio* lungo la riva del Vin a Rialto, nei pressi della Banca Nazionale⁵. Fra il 1877 ed il 1882 si accumularono senza esito le diffide ed i rapporti degli organi municipali, della vigilanza lagunare e dell'ufficio del Genio Civile⁶, volti a rimuovere la presenza di un'attività ritenuta inconciliabile con «la sicurezza pubblica e il decoro cittadino»⁷; se queste potevano essere le motivazioni iniziali, poiché «...l'inesperienza dei ragazzi ai quali i natanti stessi vengono affittati» causava inconvenienti e proteste⁸ e poiché il ruolo del Canal Grande era quello di arteria celebrati-

va e di rappresentanza⁹, con rapporto del 26 novembre 1881 il municipio comunicava al Genio Civile che «nel giorno 22 corrente alle ore 12 ¾ il vaporetto della Società [dei vaporetti veneziani]... trovò quattro barche di proprietà del Reti abbandonate in mezzo al Canal Grande, e manovrando per evitarle fu dalla corrente trasportato addosso ad un omnibus che si trovava vuoto alla riva d'approdo, cagionandogli un danno non indifferente». Nemmeno questo episodio, sulla cui intenzionalità non ci possono essere dubbi, costrinse il nostro *fitabatèle* a trasferirsi e l'efficacia della sua «resistenza passiva», giocata su brevi allontanamenti alternati a ritorni alla cheticchella, traspare nelle missive sempre più allarmate degli organi municipali¹⁰. La rapida espansione dei mezzi su rotaia ebbe certo un'influenza rilevante non solo sul trasporto via acqua dei passeggeri, ma anche su quello commerciale, provocando la graduale scomparsa dei grandi

burchi fluviali che conducevano materie prime, derrate e merci lungo le rotte navigabili che collegavano Venezia con i principali centri della pianura padana e del Friuli¹¹; la gran parte dei trasporti interni, nell'ambito del bacino lagunare e nell'immediato entroterra, continuò tuttavia a basarsi – almeno fino alla seconda guerra mondiale – sui natanti a remi e a vela. La città viveva sull'acqua e l'acqua era elemento indispensabile per molteplici attività e mestieri; le vecchie istantanee della Venezia dei primi decenni del secolo mostrano i *rii* affollati di imbarcazioni dalle tipologie e dimensioni le più svariate; fatta eccezione per quelle dei pescatori e ortolani dell'estuario e per quelle addette a servizi pubblici o a trasporto di persone¹², la grande maggioranza era costituita dalle barche dei numerosi *stazi* sparsi un pò ovunque lungo i canali del centro storico; esse si potevano affittare a prezzo modesto, grazie anche alla spietata concorrenza fra *fitabatèle*, spesso ubicati a poche

decine di metri l'uno dall'altro.

Gli scarti o la dispersione di gran parte della documentazione non ci consentono di avere un quadro esaustivo del numero e delle caratteristiche di questi *stazi*; si è tentato di ricostruirlo mediante le poche fonti disomogenee superstiti e soprattutto sulla scorta della tradizione orale¹³. Nemmeno la normativa sulla navigazione interna faceva esplicito riferimento all'attività dei noleggiatori di barche; il primo regolamento, successivo all'annessione di Venezia al Regno d'Italia (approvato con decreto prefettizio del 15 giugno 1868), era volto soprattutto a definire l'ammontare della tassa semestrale per l'occupazione di spazi acquei, proporzionata alla tipologia o alle dimensioni del natante¹⁴. Nel 1891 venne fissato un «regolamento per la tassa sulle gondole e barche in genere pel trasporto di persone», che esentava tuttavia quelle «che servono soltanto al trasporto di materiali e merci»¹⁵. L'unico stabilito espressamente «per il noleggio di barche» venne approvato con deliberazione podestarile del 5 dicembre 1927 e pubblicato a stampa l'anno successivo¹⁶; il podestà, sentito il parere della competente organizzazione sindacale¹⁷, determinava il numero degli *stazi* e

rilasciava le licenze¹⁸, che non potevano essere concesse per il Canal Grande e per un certo numero di altri canali non ritenuti idonei per dimensioni o carico di traffico¹⁹.

Una serie di minuziose «norme di esercizio» definiva infine i doveri dei noleggiatori e dei consegnatari²⁰.

La prima tariffa comunale a stampa a noi nota, espressamente dedicata al noleggio di barche, venne approvata con deliberazione podestarile del 23 aprile 1933 (cfr. fig. n. 3), anno che rappresentò per molti aspetti l'inizio della decadenza della categoria. Con l'inaugurazione del ponte automobilistico transalagunare, infatti, i veicoli su ruota rimpiazzarono gradualmente *peàte* e *caorline* per il trasporto di merci e derrate fra i centri della gronda lagunare e Venezia. Accanto alla diminuita richiesta di noleggi iniziavano inoltre a fare la loro comparsa i primi natanti da trasporto a motore, dei quali molte ditte tendevano a far uso; le crescenti difficoltà dei *fitabatèle* vennero recepite dagli organi municipali e, il 2 giugno 1939, il podestà, «considerato che dal 1933 ad oggi sono andate peggiorando le condizioni dei noleggiatori di barche» e che «trattasi di un'attività che va curata e sostenuta sia per le necessità

3 agosto 1963. Ditta Zanin Angelo e Ferruccio, con sede alla Giudecca 241 - elenco natanti.

Si dichiara che la ditta citata in oggetto risulta, dal registro galleggianti di questo ufficio, proprietaria dei sottoelencati natanti tutti stazianti in rio del Ponte Lungo della Giudecca in corrispondenza agli anagrafici segnati a fianco di ciascuno:

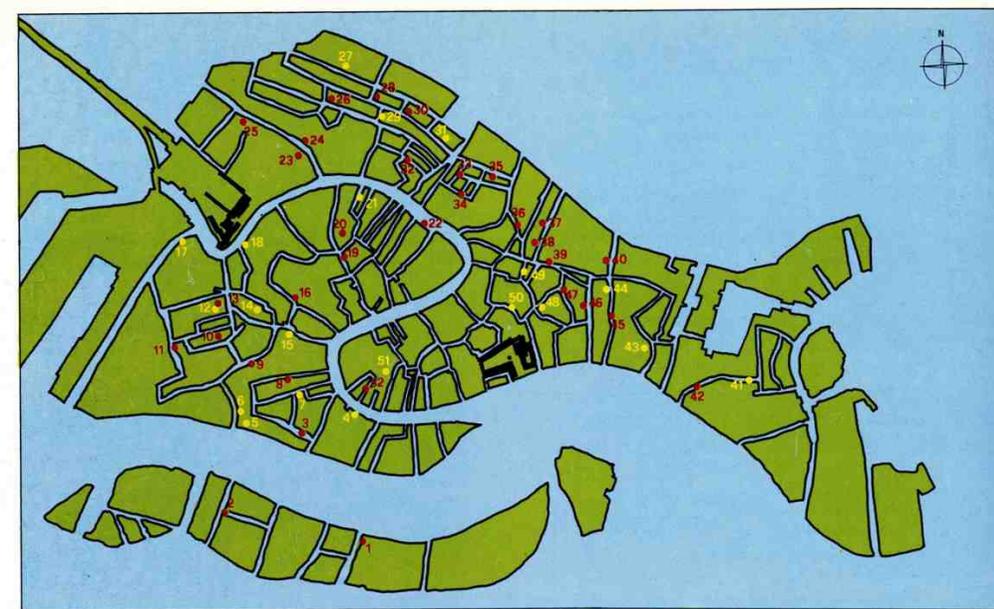
TIPO	MATRICOLA	DIMENSIONI	ANAGRAFICO
Chiatta [peàta]	n. 5851	m. 12 x 2,50	248 - 49
»	» 5852	m. 12 x 2,50	235 - 36
»	» 5855	m. 12 x 2,50	235 - 36
»	» 5856	m. 16 x 3,20	235 - 36
»	» 5857	m. 17,60 x 11,15 (?)	241 - 42
»	» 5858	m. 12 x 2,80	251
»	» 5860	m. 12,70 x 2,85	255
Topo	» 5864	m. 8 x 1,40	251
Battella	» 5865	m. 8 x 1,50	255 - 56
»	» 5867	m. 9 x 1,60	255 - 56
»	» 5868	m. 9 x 1,60	237 - 38
»	» 5870	m. 8 x 1,40	237 - 38
Sandolo	» 5875	m. 7 x 1,20	246
»	» 5876	m. 7 x 1,30	246
»	» 5879	m. 7 x 1,40	243
»	» V.1991	m. 7 x 1,30	243
»	» V.1992	m. 7 x 1,40	241
Mototopo	» 6V3250	m. 12 x 2,20	241

Fonte: Comune di Venezia, Comando Vigili Urbani.

28 ottobre 1963. Elenco dei natanti in possesso del noleggiatore di barche Guglielmo Rolani, con sede a Castello n° 2063.

TIPO	DIMENSIONI	MATRICOLA	PORTATA
1) Battellone	10 x 2	n. 5280	q.li 40.00
2) Battella	9.50 x 1.70	» 5283	» 15.00
3) »	9.50 x 1.70	» 5285	» 15.00
4) »	9.50 x 1.70	» 5286	» 15.00
5) »	9.50 x 1.70	» 5287	» 15.00
6) Topo	8.00 x 1.40	» V.1854	» 10.00
7) »	7.00 x 1.50	» 5893	» 8.00
8) Sandolo	7.00 x 1.30	» 5291	» 4.00
9) »	7.00 x 1.30	» 5292	» 4.00
10) »	7.00 x 1.30	» 5295	» 4.00
11) »	5.50 x 1.20	» 5296	» 4.00
12) »	6.00 x 1.20	» 5297	» 4.00

Fonte: Comune di Venezia, Comando Vigili Urbani.



Planimetria del tessuto acqueo di Venezia, con indicazione degli stazi di fitabatèle.

Cerchiati in rosso gli stazi dei quali sono stati accertati i colori.

N°	STAZIO	CONDUTTORI	DATA CESS. ATTIVITÀ	MOSTRINE
1	rio ponte lungo (Giudecca)	Zanin Giacomo (fino al 1962) - Zanin Angelo e Ferruccio	1975 circa	
2	rio de le Convertite (Giudecca)	Zucchetta Piero <i>suchèta</i>	1947	
3	rio de Ognissanti (campo s. Trovaso)	Facco Mario (ante 1915) Dordit Marco (anni '20) - Seno Luigi <i>bota</i>	in attività	
8	rio de s. Barnaba (ponte dei pugni)	Paoluzzi Vittorio <i>giudechin</i> (anni '20) - Vianello Giacomo	1965	
9	rio de s. Margherita e rio Briati	Dalla Valentina Giacomo <i>bapi</i> - Della Valentina Giuditta (ante 1960) Gaio Giovanni - Bressanello Narciso <i>braso de oro</i>	1982	
10	rio del malcanton (ponte rosso)	Molin Amedeo <i>buranè</i>	1960	
11	rio de l'arzere	Penso Giovanni (ante 1939) Pitteri Angelo <i>ganzèr</i>	1955 circa	
13	rio dei tre ponti	Bonaldo Daniele	1933	
16	rio de le mosche	Molina Gianpietro (fino al 1960) Camuffo Giovanni <i>neni</i>	1982	
19	rio de s. Agostin (calle Tiepolo)	Dalla Pietà Lucia (ante 1950) - Zambelli Antonio Bertin Angela (ante 1960) - Zambelli Vittorio	1975 circa	
20	rio de s. Boldo (corte Mariani)	Navarbi Giuseppe (anni '20) Navarbi Oreste <i>romano</i> (fino al 1956) - Navarbi Giovanni <i>nino</i>	1986	
22	Canal Grande (riva de l'olio)	Baso Umberto (ante 1950) - Bertini Angela vedova Baso (fino al 1962) Gris Bittador Loris (fino al 1966) - Zennaro Giancarlo	1968 circa	
23	canal de Cannaregio (fondamenta Labia)	Marcanti Giovanni (anni '20) - Cercati Amelia (fino al 1960) Cercati Ernesto <i>nino</i>	in attività	
24	canal de Cannaregio (fondamenta de Cannaregio)	Bacco Giuseppe (anni '20) - Bacco Giovanni	1970 circa	
25	canal de Cannaregio (campo de la crea)	... Ippolito <i>pegolòto</i>	1955 circa	
26	rio dei ormesini (ponte del ghetto)	Fanello Giuseppe (ante 1950) - Fanello Vincenzo	1970 circa	
28	rio de la Sensa (ponte rosso)	Lacchin Antonio	1955 circa	
30	rio de la Sensa (fondamenta dei mori)	Magagnato Giovanni <i>nane boci</i>	1975	
32	rio de s. Fosca (fondamenta del forner)	Sartori Giovanna (ante 1915) - Cercati Ernesto <i>nino</i> (fino al 1934) Gambirasi Elisa (fino al 1946) - Gambirasi Luigi <i>gigio</i>	1971	
33	rio de s. Andrea	Fratelli Fabris <i>squerariòli</i> - Gambirasi Antonio <i>mimo</i>	1975	
34	rio Priuli e rio s. Felice	Fabris Giuseppe	1955 circa	
35	rio de s. Caterina (ponte dei Gesuiti)	Dal Mistro Angelo (fino al 1955) - Zambelli Gemma (fino al 1960) Dal Mistro Tullio e Aldo	1968 circa	
36	rio de s. Canciano (fondamenta Widmann)	Manzoni Giuseppe <i>sèlega</i>	1965 circa	
37	rio dei Mendicanti (calle nova)	Goretti Ermenegilda (ante 1960) <i>dal còdega</i> - Brusato Gino <i>bapi</i>	in attività	
38	rio dei Mendicanti (s. Giov. e Paolo)	Polo Aldo <i>rosso</i> (ante 1950) Narduzzi Aldo <i>carbonèr</i> - Venerando Flavio	1957	
39	rio de s. G. Laterano (fond. dei felzi)	Conego Virginio (ante 1960) - Conego Gastone	1960 circa	
40	rio de s. Giustina	Vianello Aldo (anni '20) - Vianello Egidio <i>caenèa</i> - Vianello Aldo e Gastone	1970	
42	rio de la tana	Rolani Guglielmo <i>memi</i>	1982 circa	
45	rio de la Pietà (calle dei Furlani)	Vait Edoardo (ante 1920) - Secco Oscar - Secco Giulio	in attività	
46	rio de s. Lorenzo	Galli Alfio - Galli Angelo	in attività	
47	rio de s. Severo	Mario Borgato e fratelli <i>pianzi</i>	1970 circa	
52	rio de s. Vidal	Narduzzi Luigi <i>gino</i> - Rossi Eleonora	1965	

* Per stazi in attività si intende quelli che noleggiavano attualmente solo barche a motore.

N°	STAZIO	CONDUTTORI	DATE CESS. ATTIVITÀ
4	Canal Grande (cavana rio terà s. Agnese)	Narduzzi Marino - Narduzzi Franco	in attività
5	canale de la Giudecca (calle del vento)	Vianello Romano	1915
6	rio s. Basegio (fondamenta S. Basegio)	Penso Giovanni <i>nane</i>	1948 circa
7	rio Malpaga (fondamenta Lombardo)	Comis Giuseppe ed Ettore <i>squerariòli</i>	1961
12	rio de la cazziola (calle Cremonese)	Guerrato Lodovico	1960 circa
14	rio del Gaffaro	Borgato Giorgio (ante 1952) - Bonaldo Daniele	1955 circa
15	rio de s. Pantalon	...	ante 1915
17	canale scomenzera	Giovanni Bonaldo - Marco Pescante	1960
18	rio dei Tolentini (ponte de la Croce)	fratelli Berengo	ante 1940
21	rio del meglio	...	ante 1930
27	rio de s. Alvise (in campo)	famiglia Bressanello	1935 circa
29	rio de la Misericordia (ponte dei Iustrafieri)	Ettore Dal Gesso (ante 1940) - Armando Dal Gesso <i>picenin</i>	1955 circa
31	rio de la Sensa (sotoportego de l'abazia)	Perini Giovanni	ante 1940
41	rio de la tana (calle colonette)	Siega ...	ante 1935
44	rio de s. Antonin (corte nova)	Barbazza ...	1955 circa
49	rio de s. Maria Formosa (ponte del Paradiso)	Seno Piero	1938 circa
50	rio de la guerra (in campo)	Di Clemente Pietro	1961
51	rio del Santissimo	Simionato Albino - Grossi Guido <i>pivèla</i> (fino al 1957) -	1960

⁶ Fino al 1904 il Canal Grande, il canale di s. Pietro di Castello, il canale di Cannaregio ed i *rii* di Cà Foscari, santa Margherita, san Nicolò, dell'Olio, del Malibràn, di santa Marina e dei Mendicanti, tutti considerati opere portuali interessanti il commercio, erano a carico dello stato che li amministrava tramite il locale ufficio del Genio Civile. Con decreto reale 20 ottobre 1904, n. 721 la giurisdizione su tali canali venne trasferita al Comune di Venezia.

⁷ Archivio di Stato di Venezia (A.S.V.), Genio Civile, b. 519. Missiva del municipio di Venezia al corpo reale del Genio Civile di Venezia del 28 aprile 1877, prot. n. 13739, div. II.

⁸ *Ibidem*. Viene registrato infatti «il continuo movimento per il canale di sandoli e batelle remigate da inesperti ragazzi, che compromettono spesso le loro esistenze [...], non senza recar danno alle gondole passanti, motivo pel quale i gondolieri gridano e si lamentano».

⁹ Fin dal XIV secolo, decaduta l'originaria funzione di porto commerciale, il Canal Grande si trasformò gradualmente, con l'espulsione di molte attività produttive legate soprattutto alla cantieristica, in arteria di rappresentanza dello stato, dove le casate più ricche tendevano ad edificare le proprie sontuose residenze. Tale tendenza fu definitivamente sancita con la costruzione, alla fine del XVI secolo, del ponte di Rialto in pietra, in luogo del precedente ponte levatoio in legno.

¹⁰ A.S.V., Genio Civile, b. 519.

¹¹ Barche e *burchi* provenienti da Padova, Este, Monselice ed altre località avevano il loro *stazio* tradizionale lungo la riva dell'olio, nei pressi della pescheria di Rialto; è significativo che nel nostro secolo tale *stazio* venne occupato da un noleggiatore di barche, rimanendo in attività, sotto vari gestori, sino alla fine degli anni '60.

¹² Tutti i servizi essenziali richiedevano, come oggi, l'uso di natanti, dai vigili del fuoco agli ospedali, dal trasporto detenuti ai servizi funebri; la Società Trasporti Funebri, da alcuni anni completamente motorizzata, possedeva dal 1937 i seguenti natanti, ancora in esercizio nel 1960:

- 1) Chiatta di m. 12 x 2,40, portata q.li 100
- 2) Chiatta, m. 12 x 2,30, q.li 100
- 3) Battella, m. 12 x 2,20, q.li 50
- 4) Chiatta, m. 12 x 2,30, q.li 100
- 5) Battellone, m. 12 x 2,00, q.li 80
- 6) Battellone, m. 12 x 1,70, q.li 60
- 7) Battellone, m. 12 x 1,90, q.li 80
- 8) Barchetta, m. 11 x 1,40, q.li 12
- 9) Barchetta, m. 11 x 1,40, q.li 12

(Fonte: Comune di Venezia, comando vigili urbani).

¹³ L'Archivio Municipale di Venezia (A.M.V.) conserva diversi fascicoli (categoria III «polizia urbana» e classe IV «spazi acque») nei quali tuttavia la documentazione risulta per la gran parte scartata d'ufficio all'atto del versamento.

La «sezione canali» dei vigili urbani aveva in dotazione i registri degli stazi e delle concessioni acque, alluvionati nel 1966 e nel 1979 e successivamente dispersi.

¹⁴ Approvato con decreto prefettizio 15 giugno 1868 n. 6773. Copia in A.M.V., 1931 - 35, XI, 6/1.

L'art.3 del regolamento dimostra un notevole divario fra le barche di uso privato (o di *casàda*) e quelle adibite a trasporto di merci e materiali; la tassa semestrale per l'occupazione di uno spazio acqueo era infatti di lire italiane 20 per una gondola o *barchetta* (con esclusione di quelle dei traghetti); di lire 15 per una *peàta* larga 4 metri; di lire 10 per *peàte*, *burchi* e *burchielli* larghi 3 metri e mezzo; di lire 5 per *sandoli*, *battelli* e *mozze*.

¹⁵ Il regolamento, approvato dalla Giunta Provinciale il 10 gennaio e dal Ministero delle Finanze il 10 marzo, venne

pubblicato dal sindaco il 15 aprile 1891 e stampato dalla tipografia Antonio Nodari.

La tassa per lo stazio delle barche del precedente regolamento viene abolita e sostituita da una tassa sulle singole imbarcazioni, divenuta annuale; le gondole pagano lire 40, tutte le altre lire 20, mentre viene prevista per la prima volta anche la tassazione per i battelli a vapore e per le barche omnibus e corriere. Il regolamento venne ripubblicato con qualche modifica nel 1928, con l'aggiunta dei veicoli su ruote e su binario, stante l'aggregazione al comune di Venezia di alcuni comuni della terraferma mestrina.

¹⁶ Comune di Venezia, *Regolamento per il noleggio di barche*, Venezia, Stab. Grafico U.Bortoli, 1928; il regolamento venne ratificato dalla Giunta Provinciale Amministrativa il 6 febbraio 1928, al n° 2090 div.II - A.

¹⁷ In epoca fascista il sindacato competente era quello degli «ausiliari del traffico e dei trasporti complementari»; nel dopoguerra l'unione provinciale degli artigiani di Venezia.

Nel 1920 era operante una «anonima cooperativa veneziana noleggiatori di barche», con sede all'anagrafico 3413 di campo S. Margherita, soppressa o sciolta probabilmente all'inizio dell'epoca fascista. L'unica traccia che ne certifica l'esistenza è infatti una missiva «riservata personale» inviata dal presidente della stessa al questore di Venezia il 12 aprile di quell'anno, nella quale lamenta che «...ogni altro momento furti di barche regolarmente ormeggiate negli stazi avvengono e puossi dire che non passa notte che ora ad uno ora ad altro noleggiatore manca natanti...» e prega «...voler ordinare una speciale vigilanza agli stazi tutti».

La missiva è inserita nel fasc. «Carbone», prot. 7882 - L 1, A.S.V., Questura, 1920, div. 2, cat. 1.

¹⁸ Per ottenere le licenze comunali, una di esercizio e l'altra di stazio, l'aspirante doveva aver compiuto 21 anni, essere incensurato, saper leggere e scrivere, essere iscritto al consiglio provinciale dell'economia (nel secondo dopoguerra alla camera di commercio) ed essere in possesso della licenza rilasciata dalla P.S. per l'attività specifica. L'aspirante doveva infine produrre un elenco dettagliato dei natanti per i quali richiedeva l'esercizio, con la denominazione e le dimensioni di ognuno.

L'unica di tali domande pervenutaci completa è quella presentata il 22 agosto 1934 da Elisa Gambirasi, la quale ottenne la volturazione da Ernesto Cercati della licenza di noleggio barche con stazio nel *rio* di S. Fosca. La pratica è conservata in A.M.V., 1931-35, III, 4/1.

In caso di morte del titolare, la vedova, i figli ed i genitori (in tale ordine di precedenza) potevano ottenere la volturazione della licenza; la vedova legalmente separata per propria colpa all'epoca della morte del marito perdeva tuttavia ogni diritto.

¹⁹ Non potevano essere concesse licenze di stazio (anche se non mancarono eccezioni alla regola) lungo tutto il Canal Grande e nei *rii* della Croce, Marin, s. Giovanni Degolà, s. Polo, Foscari, s. Trovaso, s. Vio, dei Greci, del Pestrin, di santa Marina, del Malibràn, di Canonica, della Guerra, della Fava, s. Moisè, san Luca, dei Ferai, s. Salvador, di Noale.

²⁰ Cfr. gli artt. 11-22 del cit. «Regolamento per il noleggio di barche».

²¹ La deliberazione podestarile in A.M.V., 1936-40, III, 4/1. Le nuove tariffe approvate fissavano un aumento variabile dal 10 al 30%, in base alla tipologia e portata del natante. Veniva introdotto anche l'aumento del 50% per il noleggio da diporto domenicale ed il raddoppio delle tariffe in occasione del Redentore, della regata reale e della festa notturna in Canal Grande.