

**Affascinante resoconto di un'immersione in Val di Sogno alla scoperta di una delle imbarcazioni veneziane risalenti al 1400. Il relitto è spaccato in due tronconi e ciascuno giace a un centinaio di metri dall'altro a differente profondità**

*testo di Pierpaolo Montali,  
foto di Mario Spagnoletti*

**A**lguni anni fa avevo sentito dire da un amico, che ora non c'è più, che sulla riva orientale del lago di Garda vi era un relitto integro in legno, ma situato a profondità inaccessibili. Leggenda semi metropolitana o altro, me ne ero interessato tanto da chiedere informazioni anche ad altri conoscenti che risiedevano da quella parte del Bènacò (come veniva anticamente chiamato il più grande lago italiano). «Eh, magari una volta ti ci porto, però bisogna pineggiare tanto e trovarlo non è facile!» mi fu detto alla mia prima richiesta di andare a vederlo. Ed è la classica risposta che ben si conosce e che sottintende un velato no ma che non si vuole pronunciare apertamente.

Durante la stagione invernale 2008/2009 ho effettuato una serie di esplorazioni su relitti di acqua dolce in territorio straniero conclusa con il desiderio e la volontà di andare a cercare quel che di meglio si possa trovare in casa, cioè entro i confini patrii. Ecco che così mi ricordai del famoso relitto della sponda veronese del Garda e ne parlai durante una cena con amici di zona al termine di una valutazione istruttori fatta sul lago.

Pier Luigi, Nicoletta e gli altri mi ricordarono come il relitto fosse stato ritrovato nell'inverno del 2001 da tre subacquei trentini, dei quali però uno soltanto era capace di condurmi al sito esatto, molto lontano dalla riva per essere raggiunto a nuoto. Taluni avevano favoleggiato che si trattasse di una delle cinque ormai mitologiche galee che i veneziani della Serenissima Repubblica Marinara avrebbero in passato costruito in laguna e messo in acqua da Nago Torbole, dopo aver fatto risalire l'Adige alle imbarcazioni per poi trascinarle giù sino appunto all'alaggio nella cittadina trentina, oggi famosa nel mondo per la pratica del wind surf.

Si trattava degli scontri che opposero i veneziani agli Sforza del Ducato di Milano sul Garda intorno agli anni 1438/1440 per il controllo della piazzaforte bresciana-veronese e quindi del lago intero e con particolare riferimento alle battaglie di Maderno (vinta dai milanesi) e di Ponale, presso



# Svelato il mistero della peota

**In evidenza.** La poppa dell'imbarcazione con i candelieri della timoneria a rialzo tipici delle imbarcazioni lagunari

Riva (vinta dalla flotta della Repubblica). A Venezia, il primo dicembre del 1438, si tenne un gran consulto per studiare un piano di soccorso della città di Brescia assediata e isolata dagli Sforza. Il Senato convocò i propri condottieri e altri esperti per un'impresa logistica e di guerra mai tentata precedentemente: allestire una flotta composta da navi da guerra e da carico e di far navigare le medesime dalla laguna all'Adige per poi farle risalire ben oltre Verona sino a Ravazzone presso Mori da dove, attraverso le ultime propaggini del monte Baldo e il lago di S. Andrea o Loppio, farle scendere sino alle acque del Bènacò.

Nel gennaio del 1439 il naviglio destina-



to al Garda, al comando del capitano Pietro Zeno, partì da Venezia con l'organizzazione tecnica di Nicolò Sorbolo, valido uomo di mare, coadiuvato da Blasio Arboribus e dal capitano di galea Carcavilla, al quale venne l'idea di spingere le navi su rulli di legno per superare la salita anche sfruttando il vento e inalberando così le vele (testimoni dell'epoca infatti riferirono di aver visto le galee e i legni minori con le terzaruole e le vele gialle spiegate al vento ad aiutare il tiro di animali e uomini).

Radunati gli armigeri, non pochi cavalli e oltre duemila buoi, oltre numerosissimi genieri, terrazzieri, guastatori e boscaioli – recita la storia – si sgombrarono le forre, s'apprestarono argini e carri e, chiamate le attonite popolazioni locali in aiuto, con incredibile audacia e fatica, si calò di balza in balza in acqua a Nago-Torbole la flottiglia, composta di circa trenta navigli (galee, galeotte, fuste e cocche), assicurandole prima agli alberi e macigni con grosse funi, argani e verricelli.

### Il sogno divenuto realtà

Chi mi conosce sa bene che informazioni storico-eroiche come queste costituiscono uno sprone unico e cui mi risulta impossibile resistere: dovevo andare a vedere il relitto e dovevo anche cercare di riprender-

lo con gli amanti dell'immagine fissa e in movimento.

Con l'amico di zona Pier Luigi Da Rolt iniziò così la lenta e inesorabile marcia di avvicinamento alla richiesta dei permessi necessari, da farsi alla Soprintendenza dei Beni Archeologici e Culturali Veneta e allo scopritore ufficiale del relitto, Riccardo Ausserer, che accompagna solitamente nel giro subacqueo le persone autorizzate.

Con protocollo numero VR1820 del 13 novembre 2009 siamo così stati ufficialmente autorizzati dal ministero per i Beni e le Attività Culturali – Sovrintendenza per i Beni Archeologici del Veneto – Nucleo Operativo di Verona, a svolgere l'immersione sul relitto e a documentarla con l'ausilio di immagini foto e video; per maggior cautela e sicurezza sull'operato veniva quindi inviato il dottor Francesco Dossola, operatore tecnico subacqueo della Soprintendenza, che si sarebbe immerso con noi per le verifiche del caso.

La squadra nautica della Polizia di Stato di Riva del Garda avrebbe offerto invece la cornice di sicurezza sul teatro delle operazioni, con un nucleo a bordo di una pilotina, che sarebbe rimasto a disposizione in caso di malaugurate emergenze.

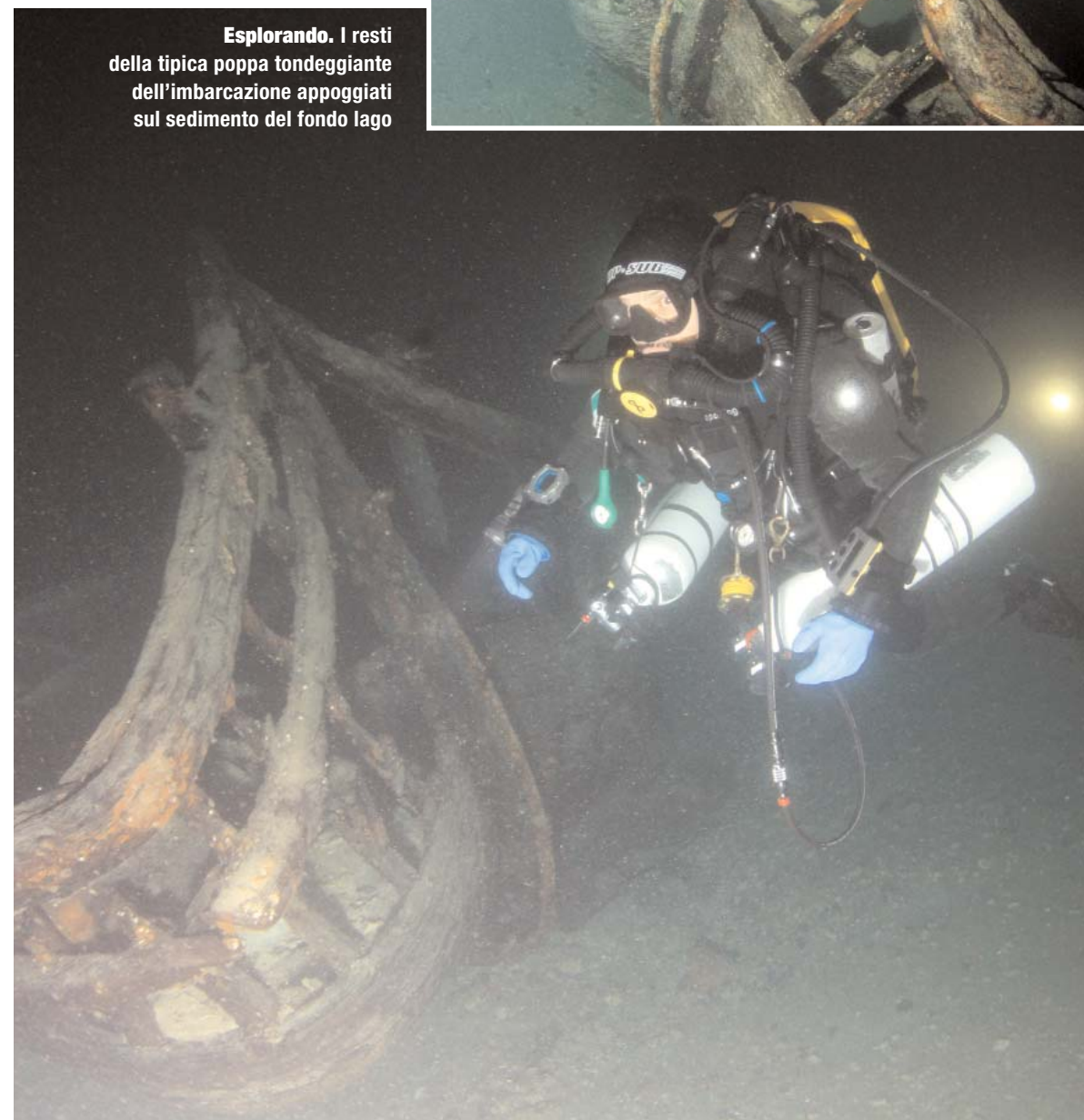
Con la proverbiale nostra fortuna meteorologica (l'immersione è stata effettuata

lo scorso dicembre, *n.d.r.*) piove a catinelle e un gelido vento di est, proveniente dagli Urali, ci sferza dalla mattina, movimentando così anche le acque del lago. «Poco male – ci tocca dire – siamo ormai abituati a condizioni estreme».

Ci si divide in tre gruppi, con differente tempo di ingresso in acqua: il primo gruppo sarà composto dai foto-video operatori e da chi farà luce e sicurezza ai medesimi, oltre che dallo scopritore del relitto; il secondo gruppo (di cui faranno parte Giorgio, Gherardo, Nicola e Silvio) si immergerà per puro piacere. Il restante duo,



**Esplorando.** I resti della tipica poppa tondeggiante dell'imbarcazione appoggiati sul sedimento del fondo lago



**A confronto.** Il paragone delle bitte di ormeggio della peota dei Savoia e del relitto sommerso in esame



**Abbiamo intervistato Riccardo Ausserer, scopritore del relitto.**

**Quando ha scoperto il relitto?**

Era il gennaio del 2001 e fu per caso decidendo di fare un'immersione differente da quella che avevamo programmato dall'altra parte del lago, alla ricerca di una cassa con documenti importanti risalenti alla seconda guerra mondiale. Considerate le avverse condizioni del tempo ci fermammo nel sito oggi ancora custode del relitto e che aveva già restituito una grossa ancora alcuni anni prima.

**In quanti eravate quel giorno?**

In tre in tutto, con i due amici Paolo Davide e Marco Nicoletti.

**Cosa avete visto?**

Dopo un bel po' di nuoto subacqueo, e giunti al termine dell'immersione improvvisata, vedemmo apparire i resti dell'imbarcazione integra quasi per intero con a bordo ancora parte del suo carico di carbone marchiato e un barile in legno.

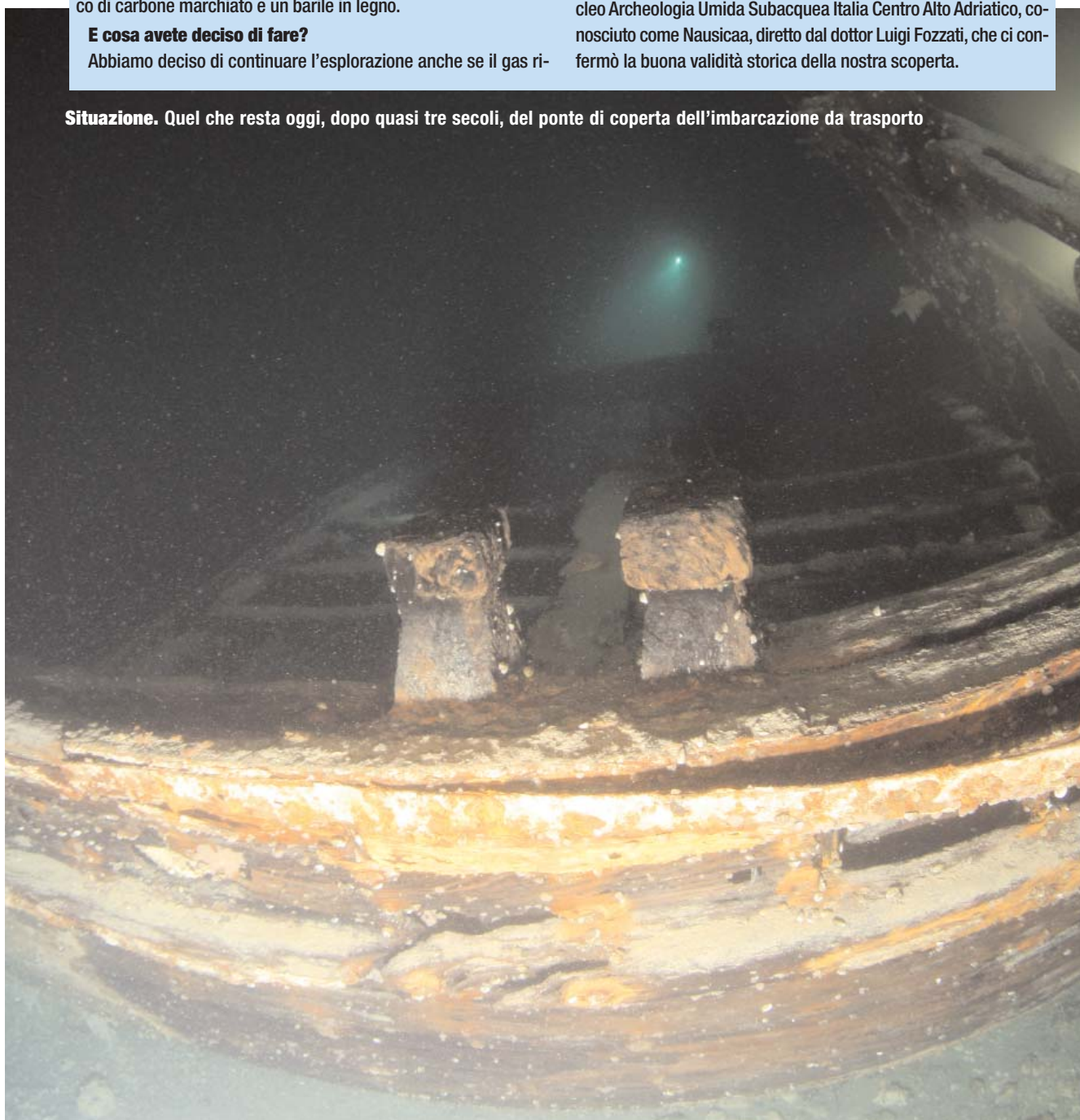
**E cosa avete deciso di fare?**

Abbiamo deciso di continuare l'esplorazione anche se il gas ri-

masto non era molto e di certo poco adatto (l'aria, n.d.r.). Rischiavamo tutti moltissimo quel giorno. All'uscita comunque decidemmo che il ritrovamento non poteva restare alla mercé dei probabili predoni da fondali e pertanto in seguito lo denunciammo all'autorità competente. Continuando le ricerche, dopo averlo marcato con certezza e presi i riferimenti a terra, scoprii che il secondo troncone della barca era poco distante, a un centinaio di metri circa e più in profondità. Fu anche contattato, per la consulenza tecnica e specifica date le sue competenze in materia, il Nucleo Archeologia Umida Subacquea Italia Centro Alto Adriatico, conosciuto come Nausicaa, diretto dal dottor Luigi Fozzati, che ci confermò la buona validità storica della nostra scoperta.



**Situazione.** Quel che resta oggi, dopo quasi tre secoli, del ponte di coperta dell'imbarcazione da trasporto



**Da vicino.** Gli incastri della traveazione sul ponte ove giaceva il barile trasportato

composto da Pier Luigi e dal dottor Dossola, avrà il compito di rimuovere i riferimenti e verificare al termine di tutte le immersioni l'integrità del sito.

L'immersione inizia con una lunga pinneggiata da riva sino al punto previsto per la discesa, che avviene regolarmente lungo una cima chiara. L'acqua va via via scurendosi sino all'oscurità più assoluta, rischiarata soltanto dai potenti fasci di luce dei nostri illuminatori. Ecco che all'improvviso appare dal nulla la sagoma lignea dell'antico relitto illuminata a giorno dai nostri fari. È una partizione di esso, la ruota di poppa presumibilmente, che si alza dal fondo curvando all'indietro sino a verticalizzare sopra le ordinate di chiglia; è intatta e fa davvero sontuosa mostra di sé evidenziando i perfetti incastri dei mastri d'ascia dell'arsenale veneziano d'epoca.

Per contro ci si rende subito conto che esiste soltanto l'ossatura dell'antica imbarcazione, ma ciononostante la sua suggestione è unica e irripetibile: siamo su una nave che fu costruita sei secoli or sono! Seguo

istintivamente il lato di sinistra dopo aver accertato l'andatura del relitto e colto i primi "spari" del potente flash di Mario, segno che è operativo dietro di me e che mi sta seguendo. Abbiamo una sorta di tecnica che ci permette, ormai da tempo, di essere una coppia di sommozzatori solida e collaudata: chi guida (di solito io) fa da riferimento a colui che segue, che potrà così concentrarsi principalmente sulle inquadrature e sulle inclinazioni delle luci, badando soltanto con la coda dell'occhio al compagno che precede e che fa così da pilota; il primo, dal canto suo, non si volterà mai o quasi all'indietro, per evitare di far movimenti che potrebbero sporcare le immagini, assicurandosi della presenza del secondo attraverso i lampi continuativi del flash e preoccupandosi invece della rotta da seguire.

Il relitto purtroppo, e contrariamente a quanto ci si attendeva, è spaccato in due tronconi e ciascuno giace a un centinaio di metri dall'altro a differente profondità, che non ci è permesso indicare con precisione,

per ossequio della giusta volontà di protezione del medesimo espressaci dalla Soprintendenza. La fiancata è integra e fa bella mostra della sua regolare andatura, con le bitte d'ormeggio integre e le forcole per l'innesto dei remi, sino al punto di rottura della prora con gli incastri del legname e con le parti metalliche di sostegno; al fondo vi è un lembo di rete da pesca ancora appesa al tronco di coda e un po' più in là, disteso, un pezzo dell'albero verosimilmente. Tutt'intorno, sul fondo limaccioso, alcuni pezzi che lo scopritore ci dice essere blocchetti di carbone marchiato dall'antica fornace che li aveva confezionati: tale infatti doveva essere il carico che veniva trasportato dall'equipaggio dell'imbarcazione prima che questa avesse il tragico incidente che vide quasi certamente svilupparsi un incendio a bordo e prima che questa imbarcazione casasse la quantità d'acqua che ne provocò la frattura e l'inabissamento forse dopo un ipotizzabile urto contro alcuni scogli affioranti.

Sul sito d'immersione spesso si incontra

una sorta di corrente subacquea circolare, cui occorre prestar attenzione nel nostro caso, volendo riprendere immagini chiare del relitto: occorrerà comprendere sin dal principio da che parte tiri l'acqua onde poter andar sopra corrente e fare in modo che si porti via la sospensione che inevitabilmente solleveremo, pur con tutta l'attenzione del caso. Il giro che mi hanno consigliato, con mano a sinistra, si rivela quello giusto. Gabriele segue Stefano come una remora con il suo più grosso e potente ospite negli oceani e gli fa luce con la coppia di fari da stadio che ha procurato. Bellissima l'inquadratura in controluce con il cameraman dentro quel che resta dello scafo e l'operatore luci che gli oppone il fascio luminoso dall'esterno: le immagini filmate che ne scaturiranno saranno davvero uniche.

Ci uniamo così, équipe di foto ed équipe video, in un unico sorvolo corale del relitto, riprendendo le bitte di ormeggio, così come quel che resta dei candelieri su cui era fissata la timoneria a rialzo, tipica dell'imbarcazione lagunare, che si poteva trovare a solcare specchi d'acqua anche di ridottissima profondità e con la necessità quindi di sollevamento cautelare della bar-

ra. Sul fianco del relitto si scorge una catena che Riccardo Ausserer afferma essere appartenuta all'argano di carico (o forse al paranco che alzava o abbassava il timone sui candelieri in modo da variargli il pescaggio, sostengo io), che dovrebbe essere ancora presente in loco sprofondato nel limo. L'esatta identificazione dell'imbarcazione è cosa per chi si voglia prender la briga di dire la sua, con sostegno (più o meno provato) di autentica conoscenza della tipologia di barche dell'antica area veneziana. Non facile quindi.

Per certo il nostro relitto, all'inizio, come detto, entusiasticamente definito galea, fu poi da taluni riconosciuto come un esemplare di bragozzo veneziano, mentre a chi scrive convince di più la teoria che lo voglia identificare in una peota veneziana, non di facile datazione, poiché «questa tipologia di imbarcazione - sostiene l'esperto di settore Cesare Montagnoli - a fondo piatto e che poteva essere mossa a remi o a vele, fu molto utilizzata sin dal 1600 e sino al 1850 nella laguna di Venezia, oltre che nel Garda e nei fiumi del nord Italia rientranti nella sfera di influenza veneziana».

La peota era un tipo di imbarcazione più

piccola e maneggevole della rascona e più grande della caorlina, di cui aveva il profilo laterale e con cui spesso è confusa. Era in proporzione più larga e aveva perciò un coefficiente di finezza minore. Le peote, oltre che per lavoro e il trasporto di materiali di genere, erano impiegate a Venezia anche in occasione di feste, dipinte e ornate con intagli e addobbi dorati.

In Piemonte, terra d'origine della maggior parte dei sub di questa immersione e per qualche verso o scherzo del destino collegata idealmente a codesta esplorazione subacquea, presso la reggia di Venaria Reale, è custodita la cosiddetta peota dei Savoia o bucintoro dei Savoia, oggi in restauro ad Aramengo in provincia di Asti, ma che è una stupenda imbarcazione da parata fatta costruire da Carlo Emanuele III di Savoia, re di Sardegna, in uno squero (o cantiere) di Burano. Abbiamo appurato essere una delle imbarcazioni veneziane più vecchie ancora esistenti, dopo essere stati a visitarla per studiarla e confrontarla.

Al termine del tempo programmato in immersione decidiamo di rientrare da dove eravamo scesi, cioè lungo la cima, che ci consente di iniziare a guardare impazienti



**D'effetto.** Particolare della rottura dello scafo a prua con i resti di rete da pesca ancora presenti



**Antichi.** Particolari di bragozzo veneziano e della sontuosa peota dei Savoia attualmente in restauro



le prime anteprime di immagine, così come di scambiare le quattro parole di rito dentro i sistemi di erogazione durante i cambi gas (per i circuiti aperti) e le soste decompressive. Preferiamo così anche per rispetto di chi ci seguirà in immersione, che ha dovuto accettare di mettersi in coda per non essere in troppi in contemporanea sul relitto e rischiare inevitabilmente di rovinare il lavoro.

All'uscita ci tocca ancora fare un bel pezzo a pinne; ma questa volta siamo spinti dalla soddisfazione generale, che fa apparire la lunga nuotata, appesantita dalle attrezzature subacquee, come un semplice esercizio da piscina.

La pioggia non ha mai smesso di cadere durante tutte le fasi delle diverse immersioni, rendendo la vigilanza dei nostri angeli custodi della Polizia di Stato ancora più ardua. Alla fine ci saluteremo cordialmente familiarizzando e scambiandoci indicazioni e indirizzi: la giornata, considerata la difficoltà meteorologica, è stata proficua.

Hanno partecipato all'immersione nelle varie riprese: Riccardo Ausserer (circuiti aperti), Gherardo Biolla (circuiti aperti), Giorgio Graglia (circuiti aperti), Silvio Pavia (circuiti aperti), Nicola Botta (circuiti aperti), Claudio Occhi (circuiti aperti), Francesco Dossola per la Soprintendenza (circuiti aperti), Stefano Dallan (circuiti aperti), Mario Spagnoletti (circuiti aperti), Gabriele Paparo (CCR), Pier Luigi Da Rolt (SCR), Pierpaolo Montali (CCR).

Un ringraziamento particolare all'amico Cesare Montagnoli per la consulenza specialistica e le ricerche storiche, al Centro Conservazione e Restauro della "Venaria Reale", alla dottoressa Barbara Fioravanti e alla dottoressa Marianna Ferreo e infine, per i contatti fornitici, alla dottoressa Barbara Beccaria dell'agenzia ANSA di Torino.

Per la pubblicazione delle fotografie del relitto è stata necessaria l'autorizzazione del ministero per i Beni e le Attività Culturali - Soprintendenza per i beni Archeologici del Veneto - Nucleo Operativo di Verona. La peota reale è di proprietà del Museo Civico d'Arte Antica e Palazzo Madama di Torino che l'ha affidata al ministero per i Beni e le Attività Culturali e alla Regione Piemonte per l'allestimento del percorso espositivo nella reggia di Venaria Reale. ■