

## Parla un maestro d'ascia: Domenico Mileo, di Porto Santo Stefano, spiega i segreti di un'arte affascinante «I legni devono suonare come le corde di un violino»

di FRANCESCA LODIGIANI

Quello tra il gozzo e il mare Mediterraneo è un matrimonio che dura da secoli senza incrinature. Proceede sereno e col mutare dei tempi e della tecnica. Un gozzo ancorato tranquillo in una baia, è quanto di più marino e naturale si possa vedere. Non contrasta esteticamente con l'ambiente circostante. Si inserisce armonicamente nel paesaggio con le sue linee morbide e il suo sapore antico. Tanto quanto motoscafi avveniristici, dalle plastiche e cromature lucenti e dai motori rombanti, spezzano l'incantesimo e fanno riemergere le frenesie della terra ferma del quasi 2000.

Il gozzo, la barca più diffusa del Mediterraneo, che dalla Spagna alla Turchia, dalla Liguria al Napoletano, è concettualmente identica, è stato usato nel passato soprattutto per pescare: con le reti, coi palamiti, con la lampara, col bolentino. È proprio a quest'uso che deve la sua

□ «Olmo, quercia o frassino per costruire l'ossatura; mogano per il fasciame; teak, massello o compensato marino per la pontatura: ogni operazione con amore»

forma classica, con la simmetria tra prua e poppa, a testimonianza di come sia nato per essere spinto a remi e soprattutto per poter procedere indifferentemente in un senso o nell'altro, facilitando così il recupero delle reti ed aumentando la manovrabilità. Non bisogna dimenticare però che, sempre il gozzo, ha avuto anche altre utilizzazioni tra le quali quella delle Cinque Terre, magico angolo di Liguria arrampicato sulle terrazze a piombo sul mare, dove per vendemmiare in certe vigne poco accessibili da terra, si calava l'uva con delle corde su gozzi ancorati nelle callette sottostanti.

Ma dopo tanti anni di storia, dopo esser stato

spinto a remi, a vela e a motore, dopo esser stato utilizzato per pescare, per salvare, per gareggiare e ora, sempre più, per mero diporto, il gozzo, il «vero» gozzo, non ha cambiato il suo materiale di costruzione, il legno. Certo, la vetroresina incombe, ma non potrà mai essere la stessa cosa. La speranza però, è che i maestri d'ascia, coloro che con paziente e faticoso lavoro a mano sanno ancora realizzare queste opere d'arte, non scompaiano. Essere maestro d'ascia non è semplice, bisogna superare una prova teorica e una pratica, la cosiddetta prova di destrezza con ascia e martello, davanti ad una Commissione del personale tecnico delle

costruzioni navali del proprio compartimento di residenza. Domenico Mileo, che insieme ai fratelli Pompeo e Vincenzo gestisce l'omonimo cantiere a Porto Santo Stefano, lo è da anni. «Il nostro cantiere venne aperto qui dal babbo nel 1951» racconta orgoglioso, con un accento che nelle inflessioni ricorda l'origine della costa salernitana, ma anche i lunghi anni passati in Maremma. «Mio padre lavorava in proprio nel suo paese, Santa Maria di Castellabate, da quando aveva 13 anni. Era maestro d'ascia naturalmente, e noi, tutti e tre i fratelli, abbiamo lavorato con lui in cantiere in pratica fin dalla nascita».

I Mileo costruiscono pi-

□ Quindici ore di lavoro al giorno per vedere realizzati quattro-cinque esemplari ogni anno. «Per avere un gozzo per la prossima stagione bisogna già prenotarsi»

lotine, gozzi, a volte un peschereccio. «Oggi però sono quasi tutti scafi per diporto - ci spiega Domenico. - Barche per la pesca ne costruiamo solo una ogni tanto. Ai tempi del babbo era diverso. Quando lui era giovanotto, hai voglia a costruire coppie di gozzi da pesca. Si perché allora, per tirare su le reti, dalle nostre parti usavi due gozzi appaiati. Nel cantiere Mileo lavorano solo tre fratelli e ora anche il figlio di Domenico, Castabile, che è appena tornato dal militare. «Una azienda di questo genere o è strettamente familiare o è dura» spiega infatti Mileo, ma proprio per questo il lavoro è molto impegnativo e la produzione limitata. «Iniziamo la matti-

na alle 6 e possiamo andare avanti fino alla sera alle 9», dice Domenico. «E poi io devo arrivare ancora a casa a Grosseto, dove c'è mia moglie, una "montagnaio-la" dell'Amiata. Io, nonostante mi piaccia molto, per mare proprio non riesco ad andare, giusto per provare qualcuna delle nostre barche».

«Per i maestri d'ascia - continua - i legni sono come le corde per un violinista. Armati di ascia, martelli di varie specie e altri attrezzi dai nomi complicati, passiamo, nel caso di un gozzo, dall'uso dell'olmo, della quercia e del frassino per l'ossatura, a quello del mogano per il fasciame, al teak o al legno massello o al compensato marino per

la pontatura, o nel caso si voglia, per la cabina con qualche cuccetta. E, sempre armati di martello. Quello di legno che ogni tanto ti dai anche sulla mano. Si procede poi alla calafatura, quel procedimento col quale si incastra tra una tavola e l'altra del fasciame, del filame di cotone, per rendere il tutto stagno e, dopo 7 o 8 mani di "coppale", pronto all'uso». I gozzi dei Mileo, quelli tutto mogano dal colore naturale, sono molto ambiti all'Argentario. In genere sono lunghi dai 7 ai 10 metri, e, completi di motore, possono variare come costo dai 35 ai 70 milioni. Ma le variabili sono molte, compresa quella dei tempi di consegna.

«Non riusciamo a fare più di 4 o 5 barche all'anno - ci spiegano - e se ci dobbiamo dedicare a una più grande, anche meno. Ci vuole molto lavoro. Per avere un gozzo per la prossima stagione? Bisogna senz'altro pensare già ora ad ordinarlo».