

di Claudio Iacchini

1. L'assetto attuale del porto di Pesaro ha origine in uno dei numerosi interventi urbanistici intrapresi dai Della Rovere. Nel 1614 terminano i lavori per la costruzione di un nuovo porto, con i quali il corso del fiume Foglia, che da secoli lambiva le mura della città, viene deviato più a nord, in linea retta a partire dal ponte romano¹. Si può scegliere questa come data di inizio della storia moderna dello scalo pesarese, poiché sulla efficienza ed importanza commerciale di esso per l'epoca precedente opinioni e testimonianze discordano².

Durante la dominazione pontificia il quartiere porto inizia a dotarsi di più complesse strutture e infrastrutture; intorno al 1750 si decide per la completa ristrutturazione dello scalo. La strada lungo il porto viene ampliata e dotata di una serie di edifici pubblici e privati; le sponde del canale vengono rafforzate in alcuni punti con opere in muratura e pietra d'Istria; si costruiscono una torre, un raro esempio di cantiere navale al coperto (detto *Teggia*) e, davanti a questo, uno *squero*, per varare e riparare le imbarcazioni³. Queste opere (più o meno corrispondenti al progetto originario) consentono di disporre di una struttura più idonea e adeguata ai bisogni di un porto commerciale.

Gli ultimi grandi interventi risalgono al periodo compreso tra il 1855 ed il 1892, quando dopo le travagliate vicende legate all'esecuzione ed al successivo abbandono del progetto Cialdi⁴, si giunge - in linea di massima - alla definitiva configurazione dello scalo. Il corso del Foglia viene di nuovo deviato e il fiume fatto sfociare poco più a nord, mentre il bacino portuale, isolato - mediante uno sbarramento - dalle acque del fiume, si trasforma da porto-canale in semplice porto artificiale o a fondo "cieco".

La struttura attuale del porto di Pesaro (a parte la nuova darsena) risale al periodo 1892-1905.

Lo scalo è costituito da un canale di accesso difeso da due moli e profondo circa 4 metri, da un bacino detto di espansione, da un bacino detto di stazionamento e da un canale terminale. I fondali sono soggetti ad interrimento e per

¹ "Proposte e ricerche", fascicolo 22/1989

questo motivo vengono periodicamente dragati.

La banchina di levante misura 720 metri circa (dal muraglione che chiude il fondo fino allo *squero*), accoglie una strada pubblica (calata Caio Duilio) ed è destinata - specialmente nel tratto in cui sorge il silos granaio del Consorzio Agrario Provinciale - al traffico delle merci secche.

La banchina di ponente forma una linea spezzata che dà luogo a tre darsene divise l'una dall'altra da due sporgenti banchinati. La prima darsena verso il mare (bacino di espansione) si apre presso l'imboccatura del porto, ha una superficie acquee di 40.000 mq circa e alle sue banchine possono accedere contemporaneamente due piroscafi di stazza non superiore a 1.000 t; sul lato di ponente di questo bacino è ricavato lo scalo di alaggio. La seconda darsena (bacino di stazionamento) è più interna, ha una superficie di 10.000 mq circa e vi accostano i piccoli natanti. La terza, ancora più interna, è la più piccola e la meno importante. Tra i primi due bacini è posta una stazione di pompaggio che convoglia prodotti petroliferi ad un deposito costiero situato a tre chilometri dal porto.

L'ultima opera eseguita è stata la nuova darsena di 50.000 mq circa di superficie, ottenuta con la costruzione di una diga foranea tra il molo del fiume Foglia ed il molo di ponente del porto.

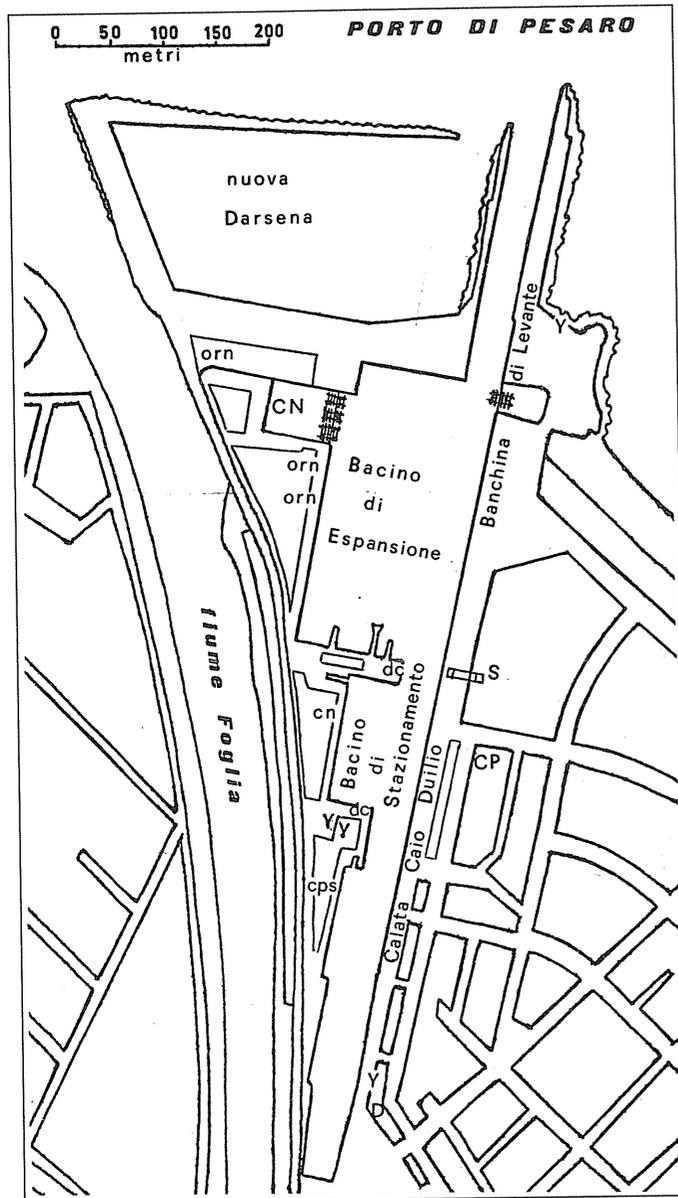
Attualmente il porto di Pesaro è il più importante della costa tra Ancona e Ravenna.

Il porto di Pesaro ha sempre avuto una funzione prevalentemente commerciale, anche se fino al 1880 il movimento mercantile è poco consistente, soprattutto per la scarsa efficienza dello scalo. Il valore totale delle merci trafficate attraverso i porti della provincia durante il decennio 1870-1879 ha un andamento molto discontinuo.

Il valore medio annuale dei prodotti sbarcati ammonta a 554.000 lire e fra le merci trattate si trovano principalmente legnami (35%), cereali (27%) e derivate coloniali (21%); il valore medio degli imbarchi è pari a 258.000 lire, le merci principali sono costituite da bestiame (25%), manufatti in legno (24%) e farine (23%). Per spiegare l'esiguità di queste cifre occorre ricordare che, al di là della inefficienza del porto di Pesaro, spesso le transazioni commerciali sembrano riescano a sottrarsi alle registrazioni doganali e ad evadere così il pagamento delle imposte⁵.

Fino al 1884 il traffico complessivo supera di poco le 11.000 t di merce, ma successivamente - in concomitanza con la ritrovata funzionalità dello scalo - registra un incremento quasi costante.

- CP
Capitaneria di porto
- Y
Yacht Club
- orn
Officina riparazioni nautiche
- dc
Distributore carburante
- ▤
scalo alaggio
- CN
Cantiere Navale
- D
Dogana
- S
Silos granaio
- cn
Club Nautico
- cps
Club Pesca Sportiva



movimento del porto di Pesaro dal 1881 ad oggi (in t)			
quinquenni	sbarchi	imbarchi	totale
1881-1885	35.715	30.665	66.380
1886-1890	46.928	40.083	87.011
1891-1895	45.602	56.466	102.068
1896-1900	65.494	68.979	134.473
1901-1905	69.189	103.366	172.555
1906-1910	79.144	96.439	175.583
1911-1915	85.719	46.477	132.196
1919-1923	38.018	15.689	53.707
1927-1931	104.234	43.478	147.712
1932-1936	119.050	152.612	271.662
1948-1952	14.469	2.932	17.401
1953-1957	5.442	8.685	14.127
1961-1965	185.942	8.350	194.292
1966-1970	1.864.200	73.955	1.938.155
1971-1975	2.864.124	291.655	3.155.779
1976-1980	1.595.705	433.701	2.029.406
1981-1985	1.197.979	487.084	1.685.063

Fonti: Ministero delle Finanze, *Movimento della navigazione nei porti del Regno*, Roma (volumi dal 1881 al 1932); ISTAT, *Statistica del movimento della navigazione*, Roma (volumi del 1933 al 1936); per gli anni dal 1948 ad oggi si vedano le *Relazioni economiche della CCIA di Pesaro*.

La composizione merceologica delle 16.101 t importate nel biennio 1886-1887 è formata in prevalenza da carbon fossile (38%) e legname (31%); tra le 17.541 t di merce esportata figurano invece materiali da costruzione diversi quali laterizi (41%), pietre e terre (21%), sabbia (19%)⁶. Pur nella difficoltà di confrontare questi ultimi dati (espressi in tonnellate e concernenti il solo porto di Pesaro) con quelli, già esaminati, del decennio precedente (espressi in lire e riguardanti l'intera provincia), si può notare che l'incremento nel volume dei traffici portuali pesaresi è dovuto anche alla preponderante importanza ora rivestita dagli sbarchi di carbone e dagli imbarchi di laterizi. Segno questo di una crescita dell'attività produttiva nelle piccole e medie aziende della città dopo la crisi commerciale degli anni precedenti.

Il volume totale delle merci in entrata e in uscita aumenta notevolmente a partire dal 1900 (37.303 t) mantenendosi al di sopra delle 30.000 t annue fino al 1913. Ciò grazie anche ai miglioramenti apportati alle strutture portuali, come l'ampliamento del bacino di espansione che permette l'attracco di piroscafi con stazza fino a 1.000 t.

Il valore totale delle merci sbarcate a Pesaro tra 1893 e 1902 è di 9.129.000 lire: il grano (22% del valore importato) arriva principalmente da Venezia e la sua importazione segue da sempre un andamento contrario alla produzione locale; il carbon fossile (13%) proviene dai porti di Ancona, Venezia, Sebenico e Trieste; il legname da costruzione (10%) è importato direttamente dai porti di Trieste e Fiume; altri prodotti sbarcati in questo decennio sono crusca, ghisa, solfato di rame, farina di grano, granoturco, e pietre gregge⁷. Il valore totale delle merci imbarcate è di 6.471.000 lire: i laterizi (48% del valore esportato) si dirigono verso i porti di Trieste, Fiume e gli altri scali della Dalmazia; la farina di grano (34%) è diretta verso i porti pugliesi; lo zolfo (12%), estratto dalla miniera di Perticara e raffinato dalla Società Albani, salpa alla volta di Venezia, dell'Istria e della Dalmazia⁸.

Confrontando il tonnellaggio delle merci imbarcate e sbarcate a Pesaro nel decennio 1894-1903 con quello degli altri porti marchigiani, si nota che il primo posto spetta inequivocabilmente ad Ancona con 2.930.823 t, seguono poi Pesaro con 277.346 t, Fano con 167.605 t e Senigallia con 66.757 t. Tuttavia nel decennio indicato il movimento del porto di Pesaro fa registrare l'incremento percentuale maggiore (85%). Inoltre, mentre nel porto di Ancona arrivano grandi partite di merci dall'estero per essere poi riesportate, dallo scalo di Pesaro si esportano all'estero quasi esclusivamente prodotti locali e vi si importano soltanto le merci che servono direttamente al consumo o alla produzione locale⁹.

L'importanza dei laterizi nell'esportazione portuale pesarese è indirettamente confermata dal nuovo dazio imposto su tali prodotti dall'Austria-Ungheria nel 1904 per proteggere la propria industria dalla concorrenza dei laterizi italiani. Tale dazio solleva le proteste dei produttori locali e della marineria pesarese: i primi si vedono minacciato il mercato austriaco; la seconda teme che l'eventuale riduzione dell'esportazione possa colpire le numerose famiglie che dalle attività del porto traggono sostentamento. Infatti i laterizi "rappresentano circa la metà di tutto il movimento di merci nel nostro porto e poco meno che l'intera quantità di esportazione"¹⁰.

Nel periodo 1903-1912, il tonnellaggio delle merci uscite da Pesaro (192.435 t) supera quello delle merci entrate (164.727 t), mentre il valore dei prodotti imbarcati (6.560.000 lire) è minore di quello dei prodotti sbarcati (11.770.000

lire)¹¹. Gli anni che precedono lo scoppio della prima guerra mondiale sono gli ultimi nei quali il porto di Pesaro si presenta quale centro di attività economica, poiché in seguito - al di là di più o meno fisiologici aumenti del volume dei traffici - il porto non è più riuscito ad esprimere il crescente sviluppo economico della città. Deficienza dei fondali, infrastrutture insufficienti e mancanza dell'allacciamento con la ferrovia sono le ragioni tecniche che hanno ostacolato il potenziale sviluppo commerciale del porto.

Già nel 1911 si lamenta il fatto che le farine della ditta Albani (ma lo stesso si può dire per altri prodotti) devono essere trasportate ad Ancona in treno per poi giungere a destinazione con un veliero di grossa stazza¹².

Dopo la stasi corrispondente agli anni della grande guerra, il porto riprende lentamente la sua funzione. Il movimento commerciale torna a salire in modo graduale, ma fino al 1931 (34.119 t) non supera l'entità di quello anteguerra. I valori del 1928 risultano approssimativamente pari a quelli del 1914: le 20.560 t di merci sbarcate sono costituite da legname per il 44%, carbone 24%, cemento 11%, ghisa in pani 10%; i prodotti imbarcati sono pari a 6.934 t e sono costituiti da farina per il 51%, zolfo 33% e laterizi 7%¹³. Rispetto ai dati prebellici - già analizzati - il minor peso percentuale del grano importato si spiega con la politica autarchica del fascismo ed in particolare con quella battaglia del grano impostata dal regime. La flessione avvenuta nell'esportazione dei laterizi è dovuta invece - oltre che a difficoltà nel comparto delle costruzioni - ai rapporti tesi con la Jugoslavia (il principale paese interlocutore nei traffici portuali pesaresi).

A partire dal 1932, i traffici aumentano sensibilmente fino al massimo assoluto prebellico del 1936 con 17.243 t di merci entrate e 41.822 t di merci uscite.

Quest'ultimo dato, però, fa pensare ad una situazione anomala, perché in genere il rapporto fra merci allo sbarco ed all'imbarco è favorevole alle prime. Sui dati del 1936, infatti, incide una maggiore esportazione da Pesaro di laterizi e ghisa lavorata per l'edificazione del centro di Arsia (Istria), circostanza questa che induce a parlare più di una crescita occasionale e precaria che di una vera e propria ripresa¹⁴.

Nello stesso periodo, il tonnellaggio di stazza raddoppia e quindi triplica le cifre anteguerra: "Ciò in conseguenza di un sensibilissimo incremento del traffico di piccoli piroscafi della stazza media di 500 t"¹⁵. Nel 1935 la navigazione a propulsione meccanica interessa 39 arrivi per 16.690 t di stazza e 1.511 t di merce sbarcata; il numero delle partenze è lo stesso, ma i prodotti imbarcati sono pari a 24.180 t, cioè più del triplo di merce caricata dalle altre imbarcazioni¹⁶.

La comparsa dei primi piroscafi si può considerare come l'unico dato positivo emerso tra le due guerre, poiché il porto di Pesaro non oltrepassa la soglia di scalo a importanza strettamente locale. Negli anni '30, infatti, esso non può incrementare oltre un certo limite il volume complessivo dei traffici, in quanto la sua attività è limitata dall'esiguo tessuto produttivo urbano (mancanza quasi totale di grandi industrie di trasformazione che richiedono ingenti quantità di materie prime) e subisce sempre di più la concorrenza della rete ferroviaria e delle migliorate comunicazioni stradali.

Con il secondo dopoguerra inizia il declino in coincidenza con la scomparsa degli obsoleti velieri da traffico (i trabaccoli), sostituiti da unità motorizzate di maggior stazza, l'utilizzo delle quali è reso però problematico per i bassi fondali.

La crisi dei trasporti marittimi nel secondo dopoguerra continua sia per l'interruzione dei traffici con l'opposta sponda adriatica sia per la concorrenza (sempre maggiore) dei trasporti terrestri. Inoltre in questo periodo, i noli marittimi sono abbastanza elevati per la scarsità di navi in ferro e di grosso tonnellaggio che consentirebbero di abbassare i costi di trasporto¹⁷.

Dall'esame dei dati dal 1948 al 1957 emergono sia la fiacchezza del movimento commerciale come l'irregolarità degli scambi quanto a tonnellaggio: la media annua delle importazioni (costituite quasi esclusivamente da carbone) è di 1.990 t; quella delle esportazioni è pari a 1.160 t. Nell'ambito di queste cifre assai modeste, l'unico dato che si può considerare positivo è quello della stazza media delle navi approdate, che supera per la prima volta le 100 t nel 1952 e le 200 nel 1957¹⁸.

La situazione permane precaria fino al 1964. A partire dal 1965, il movimento commerciale del porto di Pesaro registra un vero e proprio boom, con 160.000 t circa di merce sbarcata. Un volume di importazione che risulta addirittura tre volte maggiore del totale sbarchi dal dopoguerra al 1964. Notevolissimo è anche l'incremento delle esportazioni (6.200 t), benché occorra attendere il 1973 per vedere queste ultime superare le quantità prebelliche.

Le ragioni di questo incremento vanno ricercate nell'incidenza crescente sugli scambi dei prodotti petroliferi. Dal 1965, infatti, al normale movimento d'importazione (rappresentato in gran parte da legname ed affini per l'industria del mobile) si aggiungono gli sbarchi di olio combustibile e gasolio, consentiti dalla installazione nella zona industriale di Tombaccia di depositi di carburanti e lubrificanti (il trasporto dei quali avviene - da poco tempo - via mare con navi cisterna). Naturalmente questo sviluppo è stato agevolato dal miglioramento delle strutture e infrastrutture portuali, tra le quali la nascita di cantieri specia-

lizzati nella costruzione e riparazione di navi in ferro e l'installazione di un grande silos del Consorzio agrario provinciale - con una capacità ricettiva pari a 103.000 q.li di cereali -, nonché al dragaggio dei fondali¹⁹.

Sulla base dei dati Istat (che differiscono leggermente da quelli della CCIA di Pesaro), si può calcolare che le 5.840.677 t di merci sbarcate complessivamente dal 1969 al 1983 sono composte per il 95,8% da prodotti petroliferi. Le 873.581 t di merci imbarcate in questi 15 anni sono costituite da: minerali greggi o manufatti e materiali da costruzione per il 36,9%; macchine, veicoli, oggetti manufatturati e transazioni speciali per il 25,8%; prodotti petroliferi per il 18,3%; derrate alimentari e foraggiere per l'11%; prodotti metallurgici, chimici, agricoli e concimi per il restante 8%²⁰.

I prodotti petroliferi introdotti provengono per il 43,6% dall'estero (su 5.598.222 t), più precisamente dall'URSS per il 20,8% e dalla Jugoslavia per il 16,2%. La Romania è stata il principale fornitore dei prodotti agricoli - via mare - dal '69 all'83. Quanto alle esportazioni il 99% delle 322.743 t di minerali e materiali da costruzione è diretto all'estero, destinato prevalentemente alla Libia (= 274.206 t) che è anche il principale importatore di macchine, veicoli e affini come di derrate alimentari e foraggiere²¹.

Le 6.913.871 t di prodotti sbarcati nel ventennio 1964-1983 rappresentano lo 0,14% del totale nazionale; mentre le 940.839 t di merce imbarcata incidono sui valori nazionali per lo 0,06%. Il 70% circa del tonnellaggio movimentato è trasportato con navi battenti bandiera italiana. Infine, la navigazione di cabotaggio prevale nettamente su quella internazionale e di scalo²².

2. Se le vicende tecniche e infrastrutturali dello scalo pesarese hanno da sempre strettamente condizionato lo svolgimento delle attività portuali, ancora più determinante è stato il discontinuo andamento economico-commerciale di Pesaro; stretta interdipendenza fra città e porto, inteso come centro di attività economica (almeno fino alla seconda guerra mondiale), suggerisce di guardare alle attività produttive del Pesarese come all'indicatore storico dell'entità potenziale dei traffici marittimi. Con l'annessione al Regno d'Italia inizia per Pesaro un periodo di grave crisi economica, in rapporto alla caduta generale del commercio, all'inefficienza portuale (per via dei lavori di costruzione del nuovo porto progettato dal Cialdi) e alla scarsità di manodopera qualificata dovuta anche all'elevato tasso di emigrazione²³.

La stasi prosegue sino alla crisi agraria europea degli anni '80, durante la quale il crollo dei prezzi agricoli colpisce naturalmente anche le Marche. La grande maggioranza della popolazione attiva di questa regione è dedita, infatti, all'a-

gricoltura e i rapporti contrattuali mezzadrili prevalgono nettamente²⁴.

Pur avendo un'economia di tipo prevalentemente agricolo-artigianale, Pesaro non è priva di attività industriali. Oltre all'industria tessile, molto importante risulta lo stabilimento di "casa" Albani, attrezzato per la lavorazione della ghisa e per la raffinazione dello zolfo. Notevole importanza hanno per tradizione l'industria dei laterizi, con le numerose fornaci del tipo Hoffmann, e l'industria molitoria, con i rinomati mulini Albani. Entrambe queste produzioni alimentano una discreta esportazione via mare. Per i traffici portuali risulta importante anche la segheria Molaroni, specializzata nella lavorazione del legno di rovere importato dai boschi della Slovenia e della Croazia attraverso il porto di Fiume. Per la loro fama, infine, occorre menzionare le fabbriche di ceramiche Molaroni e Mangaroni e la fabbrica di motocicli Benelli, sorta però solo nel 1911²⁵.

Negli anni '20 e '30 la provincia di Pesaro non supera i confini di una struttura prevalentemente agricola a carattere pre-industriale: il 68% della popolazione attiva si dedica ancora all'agricoltura. Al di fuori dell'agricoltura, l'elemento caratterizzante della provincia è la massiccia presenza dell'artigianato (specie lungo la fascia costiera), che con il 48% del totale degli addetti all'industria rappresenta una percentuale doppia di quella risultante a livello nazionale²⁶.

Fino agli anni '50 il panorama economico provinciale non cambia di molto. Il settore agricolo prevale ancora in modo netto su quello industriale ed in quest'ultimo predominano le piccole imprese e le aziende artigiane.

I pochi esempi di "grande" industria sono quelli relativi al settore metallurgico e minerario della Società Montecatini, alla fabbrica di motocicli Benelli e alla Società Molini Albani.

Il considerevole sviluppo economico verificatosi in provincia negli ultimi decenni, con il passaggio dalla tradizionale economia agricola ad un'economia di tipo industriale si è riflesso solo limitatamente sul porto di Pesaro, che ha così continuato, malgrado l'aumentato volume dei traffici commerciali, nel suo declino.

3. Complementare alla pesca e al traffico marittimo è l'industria delle costruzioni navali. Con il primo periodo postunitario, questo settore va incontro in Italia ad una grave crisi, dovuta alla necessità di sostituire al legno il ferro, e contemporaneamente alle vele il vapore. Sull'Adriatico, la produzione annuale media si riduce dell'81% (da 825 navi costruite nel decennio 1851-1860 a 155 nel periodo 1871-1880). Tra le cause della recessione vanno annoverate anche

la cessazione del sistema dei premi e l'accresciuta dimensione del Paese che i porti devono servire²⁷. Infatti, le imbarcazioni tipiche dell'Adriatico consistono di bastimenti di piccola o media stazza, adatti alla navigazione costiera, di cabotaggio e fluviale. Il *trabaccolo* è la barca più usata per il trasporto delle merci e la sua portata media si aggira sulle 50-60 t, ma, negli ultimi anni (seconda guerra mondiale), questi velieri raggiungono anche le 200 t. Il trabaccolo è costruito in quercia ed il suo equipaggio è composto normalmente da sei persone: cinque marinai e il capitano (detto *paróne*)²⁸. Gli altri tipi di imbarcazioni usate sulla costa romagnola e marchigiana, quali il *barchetto*, il *bragozzo*, la *paranza*, e la *lancia*, sono di solito costruiti ed attrezzati appositamente per la pesca. Il *battello* ha il compito di provvedere al rifornimento delle barche più grandi e trasportare il pescato di queste ai mercati²⁹.

A Pesaro - nei primi anni dello Stato unitario - operano cinque costruttori navali: Benetti, Donati, Storoni, Semprucci e Renzi³⁰. Tra 1882 e 1886 le costruzioni navali sono 18 per una stazza di 531 t (media 30 t) ed un valore di 140.000 lire (8.000 circa ciascuna)³¹. Commissionate da un mercato esclusivamente locale, si tratta - come si vede - di barche piccole e di poco costo, costruite con materia prima di provenienza locale.

La situazione rimane pressoché invariata fino alla fine del secolo. Soltanto nei primi anni del Novecento la stazza media delle costruzioni si avvicina stabilmente alle 40 t. Nel decennio 1893-1902, le navi varate a Pesaro sono 79 per una stazza complessiva di 2.099 t, ma esaminando la serie dei dati annuali si nota una diminuzione nel numero di navi varate ed un aumento del tonnellaggio medio di stazza³².

In concomitanza con la rinnovata funzionalità dello scalo pesarese e la crisi dei porti limitrofi, nel primo quindicennio del nuovo secolo anche la cantieristica attraversa un buon momento, tanto che ogni anno vengono varati una decina di trabaccoli di oltre 100 t ed un numero triplo di piccole barche. Con la prima guerra mondiale, però, l'attività si ferma quasi del tutto e fino al 1930 le costruzioni non raggiungono la media dell'anteguerra³³. La lenta ripresa va imputata in parte alla graduale introduzione del motore. A Pesaro, le prime barche a motore compaiono nel 1918, ma soltanto dopo il 1925 la presenza di queste ultime assume un qualche peso.

In seguito l'arrivo dei primi piroscafi porta al graduale abbandono dei vecchi velieri da traffico³⁴. Superata la crisi conseguente al passaggio dei velieri alla propulsione meccanica, lo sviluppo del settore cantieristico viene nuovamente interrotto dal secondo conflitto mondiale. La nuova guerra arreca gravi danni agli armatori locali, tanto che per alcuni di loro le perdite superano il

95% del tonnellaggio posseduto³⁵.

Soltanto negli anni '60 l'attività dei cantieri navali pesaresi riprende a pieno regime. Nel 1963 viene varato il primo scafo di ferro prodotto dalla Srl "Cantieri Navali in ferro di Pesaro" (una motocisterna di 800 t). Sostenuto da un notevole volume di ordinazioni, il settore raggiunge presto il massimo di attività consentita dalle condizioni nelle quali si opera.

La capacità produttiva potenziale è infatti molto maggiore delle commesse soddisfatte, ma la produzione è limitata dalla scarsa profondità del bacino portuale e dalla insufficienza delle attrezzature³⁶.

La carenza di manodopera qualificata e specializzata crea problemi anche ai cantieri navali che costruiscono imbarcazioni in legno. Per questo motivo, la produzione si è venuta sempre più orientando verso la costruzione di imbarcazioni da diporto, che richiedono minore impegno tecnico ed offrono possibilità di lavorazione in serie. L'ultima testimonianza dell'operosità e del buon livello tecnologico dei cantieri pesaresi è stata la costruzione ed il varo di "Azzurra", la barca a vela che ha partecipato alla Coppa America del 1983.

4. A Pesaro, la pesca ha sempre costituito un aspetto complementare rispetto alla prevalente attività commerciale. Per analizzare la produzione ittica in Adriatico si può partire da un dimenticato studio fatto da alcuni rappresentanti della marineria riminese nel 1890³⁷. Sottraendo le cifre riguardanti Rimini, la media annua del pesce pescato nel resto dell'omonimo Compartimento³⁸ tra 1885 e 1888 ammonta a 13.492 q. La resa di bordo ottenuta con la cessione di questo pesce ai rivenditori, a 60 lire il q, è così ripartita: 63% ai marinai; 26% agli armatori; 10% "alla barca" e 0,7% per tasse e imposte (le corrispondenti percentuali del totale dei Compartimenti di Rimini, Venezia, Ancona e Bari - presi in esame dallo studio - sono invece: 68%, 23%, 8%, 0,7%). Rivendendo il prodotto sbarcato a 80 lire il q, i venditori al minuto ottengono un utile del 25%. Il tutto realizzato con 547 barche di 2.426 t totali e del valore di 606.500 lire (il 13% cioè dei valori totali dei quattro Compartimenti), ed equipaggi di 1.397 marinai (10%).

Tre sono gli elementi da evidenziare: in primo luogo, il valore del prodotto medio pescato ha coperto quasi due volte il capitale impiegato; secondariamente gli armatori percepiscono una quota - pari al 35% del capitale impiegato - di molto superiore al compenso annuo del marinaio; infine, è eccessivo il profitto realizzato dai rivenditori, i quali speculano sulle difficili condizioni degli "industriali pescatori" (impossibilità a conservare o spedire altrove la merce appena sbarcata) riuscendo ad acquistare il pesce a prezzi molto bassi.

La crisi dell'industria peschereccia permane grosso modo fino alla prima guerra mondiale. Il balzo in avanti del settore si registra negli ultimi anni '20, grazie alla diffusione del motore. La sostituzione delle barche a vela con motopescherecci consente di facilitare il traino delle reti e l'insieme delle operazioni di pesca. Fino a quel momento il sistema di pesca maggiormente seguito sia a Pesaro che a Fano era stato quello a vela con rete a strascico. Tramandato di generazione in generazione, questo sistema prevede essenzialmente l'utilizzo di due tipi di reti: la *sfogliara* (usata dalle barche singolarmente) e la *tartana* (trainata da imbarcazioni in coppia)³⁹.

A Pesaro, fino al 1935 la vendita del pesce all'ingrosso si svolge presso i locali del mercato di consumo (la pescheria) e viene effettuata da alcuni rivenditori. In seguito, il Comune assume questo servizio trasferendo il mercato in un capannone situato sulla banchina di ponente del porto. Distrutto questo a causa degli eventi bellici, il mercato all'ingrosso si trasferisce di fianco alla pescheria e precisamente nella ex chiesa del Suffragio, dove tuttora ha luogo. "Nel mercato di produzione hanno luogo le operazioni d'asta e la pesatura del pesce. Sono ammessi ad esercitare la vendita solo i produttori, gli importatori ed i commissionari"⁴⁰.

Dal 1926 (1.139 q) la produzione del pesce fa registrare a Pesaro un incremento notevole, anche se discontinuo, tanto da risultare quasi triplicata nel 1941 (3.361 q). Di queste quantità viene esportata soltanto una minima parte, poiché quasi tutto il prodotto è assorbito dal fabbisogno locale⁴¹.

Dal 1947 al 1957 l'andamento della produzione ittica in provincia è pressoché costante: il 90% circa dei 24.145 q sbarcati in media nel periodo considerato è pescato a Fano, mentre a Pesaro si tornano a toccare i 3.000 q soltanto sul finire degli anni '50⁴². Un secondo balzo in avanti si ha nel dopoguerra con l'introduzione delle nuove tecnologie, grazie alle quali si perfeziona notevolmente il modo di pescare, ma da una quindicina di anni, l'equilibrio biologico marittimo è stato sconvolto dall'uso delle cosiddette vongolare, barche che per la pesca dei molluschi rastrellano il fondo del mare in maniera indiscriminata fino alla riva, e dallo spurgo dei fiumi.

A Pesaro l'80% della resa di bordo viene avviata al mercato all'ingrosso, perciò è possibile risalire ai volumi attuali della pesca, attraverso le dimensioni ed il valore del pescato affluito su questo mercato. Il quantitativo medio annuo del periodo 1967-1984 è di 5.640 q (soltanto il 5% del totale mercati delle Marche), composto da 3.803 q di pesci (67%), 1.376 q di molluschi (24%) e 461 q di crostacei (8%). Poiché il valore del pescato deriva dai prezzi che si formano all'asta e le quotazioni dell'asta variano non solo in base alla domanda, ma anche e soprattutto in relazione all'offerta, un discorso sui valori diventa problemati-

co; si può ricordare che in lire 1984, i 5.640 q affluiti, valgono in media, poco più di due miliardi⁴³.

5. A partire dal 1820 le zone costiere dello Stato Pontificio sono suddivise in Circondari marittimi⁴⁴; dal 1865 al 1916 l'amministrazione periferica del litorale, suddiviso ancora in compartimenti marittimi e circondari, entra a far parte delle competenze del Ministero della Marina ed è condotta attraverso corpi di impiegati civili facenti capo alla singole Capitanerie di porto, alle quali spettano compiti civili e militari⁴⁵.

Già in epoca pontificia la carica di capitano del porto di Pesaro è molto ambita per il notevole compenso economico ad essa attribuito: "Per un calcolo approssimativo, tra la metà dell'affitto della Palata e l'esigenza delle sue regalie d'antichissimo tempo in vigore - consistenti in quote prestabilite delle merci trasportate da ogni barca, - viene ad ascendere l'onorario del capitano a circa scudi 200 annui"⁴⁶.

Sull'economia del porto come settore produttivo vivono numerose famiglie di marinai, di lavoratori dei cantieri, di paroni e piccoli armatori, una popolazione che forma un aggregato abitativo insediato al di fuori delle mura cittadine, in un quartiere costituito da casette basse, disposte a schiera. Nel 1868 questo quartiere ospita, con 1900 abitanti, il 15% dell'intera popolazione di Pesaro⁴⁷. Gran parte dei marinai è dedita all'attività peschereccia ed al commercio di piccolo cabotaggio, mentre le transazioni commerciali con porti stranieri interessano maggiormente i paroni e la piccola borghesia imprenditoriale della città.

Gli accordi di lavoro tra l'equipaggio ed il parone non sono scritti, ma verbali, ed il contratto si adempie attraverso la divisione in parti determinate del prodotto: tanto al comandante, tanto ai marinai e tanto alla barca.

Per meglio comprendere il rapporto di forza esistente tra capibarca e armatori da una parte, semplici marinai dall'altra, si può ricordare lo sciopero avvenuto a Pesaro nel 1912 deciso in seguito al rifiuto delle proposte avanzate dalla "Fratellanza" dei marinai, che desiderava sostituire al sistema di compartecipazione agli utili (o "alla parte") un contratto a percentuale sul nolo e quanto meno garantirsi una maggiore partecipazione al ricavato⁴⁸.

Infatti, secondo la consuetudine, la divisione del pescato in parti fra il comandante, i marinai e la barca viene effettuata solo dopo che dal ricavato lordo della pescata sono state detratte le spese e che quasi la metà del ricavato netto è stata assegnata all'armatore⁴⁹.

Note

1 La descrizione particolareggiata dei lavori è esposta in due manoscritti in latino di S. Macchi, *De portu pisarenensi*, Pesaro, 1614. Si vedano inoltre il manoscritto Oliveriano n. 966 di D. Bonamici, *Cronaca della città di Pesaro*, tomo 3, dal 1513 al 1631; A. Olivieri, *Memorie del porto di Pesaro*, Pesaro, 1774, pp. 60-67; G. Vaccaj, *Pesaro: pagine di storia e topografia*, Pesaro, 1984, (riedizione di quella del 1909), pp. 120 e 121.

2 Tra gli altri si veda I. B. Bonini, *Il porto di Focara*, in "Atti e Memorie della Deputazione di Storia Patria per la Marche" serie IV, vol. 3, fasc. I, Ancona, 1926, pp. 12-16.

3 G. Buonamici, *Fabbriche fatte sul porto di Pesaro*, Bologna, 1754, pp. VI-XII.

4 A. Cialdi, *Sul porto-canale di Pesaro, all'Ill.mo sig. Paolo Giorgi*, Roma, 1856. Cialdi proponeva di sfruttare il nuovo alveo del fiume Foglia, scavato dalle piene del 1855, per costruirvi un nuovo porto.

5 G. Scelsi, *Statistica della provincia di Pesaro-Urbino*, Pesaro, 1881, p. 103 (elaborazioni personali).

6 Ministero delle Finanze, *Movimento della navigazione nei porti del Regno, 1886 e 1887*, Roma, 1887 e 1888 (elaborazioni personali).

7 U. Tombesi, *Per il nostro porto*, Pesaro, 1903, pp. 5-9 (elaborazioni personali).

8 *Ibid.*, pp. 10-15 (elaborazioni personali).

9 U. Tombesi, *Le condizioni economiche delle Marche*, Pesaro, 1904, pp. 57-66 (elaborazioni personali).

10 Archivio di Stato di Pesaro (= A.S.Ps.), *Fondo Camera di Commercio, Industria e Agricoltura* (= CCIA), b. 182, fasc. 8, 1906: *Per l'esportazione dei laterizi; Per gli interessi marittimi e della navigazione*.

11 CCIA, *Relazione annuale 1912*, Pesaro, 1913, pp. 30-38 (elaborazioni personali).

12 CCIA, *Andamento del commercio e dell'industria nella provincia di Pesaro durante l'anno 1911*, Pesaro, 1912, pp. 30-31.

13 Consiglio Provinciale dell'Economia, *Relazione sull'andamento economico della provincia nell'anno 1928*, Pesaro, 1929, pp. 59 e 60 (elaborazioni personali).

14 G. Merlini, *Ancona e i porti delle Marche e dell'Emilia*, Bologna, 1942, p. 32; A. Mori, *Pesaro caratteri, vita ed evoluzione di una città*, Pisa, 1978-1979, p. 76.

15 G. Merlini, *Op. cit.*, p. 32.

16 Istituto Centrale di Statistica (= ISTAT), *Statistica del movimento della navigazione, 1935*, Roma, 1936.

17 Si vedano - fra l'altro - le relazioni economiche della CCIA di Pesaro degli anni 1952, 1953, 1960, 1964.

18 CCIA, *Indici della vita economica della provincia di Pesaro. Anni 1952-1957*, Pesaro, 1958.

19 In aggiunta alle relazioni camerali si veda M. Ronconi, *La situazione dei porti di Pesaro e Fano*, in "Comune di Ancona. Rivista di Ancona" a. VIII (1965), n. 5-6, pp. 26-34.

20 ISTAT, *Annuario statistico della navigazione marittima*, Roma, volumi per gli anni considerati (elaborazioni personali).

21 *Ibid.*

22 *Ibid.*

23 S. Anselmi, *Il quadro economico. Pesaro e provincia fra Otto e Novecento*, in AAVV, *Arte e immagine tra '800 e '900. Pesaro e provincia*, Urbino, 1980, pp. 69-85; A. Mori, *Op. cit.*, p. 57.

- 24 G. Pedrocchi, *Storia dell'agricoltura nelle Marche dall'Unità a oggi*, Urbino, 1976, pp. 5 e segg.
- 25 A. Mori, *Op. cit.*, pp. 62-67; A. Brancati, *Società e informazione a Pesaro tra il 1860 e il 1922*, Pesaro, 1984, pp. 24 e 27. Per quanto riguarda l'industria delle costruzioni navali si veda l'apposito paragrafo.
- 26 AAVV, *La provincia di Pesaro e Urbino nel regime fascista*, Ancona, 1986, pp. 155-175; AAVV, *Società, fascismo, antifascismo nel Pesarese (1900-1940)*, Pesaro, 1980, quaderno 1, pp. 39-47.
- 27 M. Gabriele, *L'industria delle costruzioni navali nei territori dello Stato Pontificio dal 1815 al 1880*, in "Archivio Economico dell'Unificazione Italiana" (= A.E.U.I.), Roma, 1961, vol. XI, fasc IV, pp. 43-46; Id., *L'industria armatoriale nei territori dello Stato Pontificio dal 1815 al 1880*, in "A.E.U.I.", Roma, 1961, vol. XI, fasc. III, p. 93.
- 28 W. Patrignani, *Il trabaccolo e la sua gente*, Pesaro, 1987.
- 29 M. Bonino, *Archeologia e tradizione navale tra la Romagna e il Po*, Ravenna, 1978.
- 30 A.S.Ps., *Fondo CCIA*, b. 14 bis, *Lettera dell'Ufficio di Porto alla Camera di Commercio*, 1880.
- 31 Ministero delle Finanze, *Movimento*, cit., volumi per gli anni dal 1882 al 1886.
- 32 U. Tombesi, *Per il nostro porto*, cit., pp. 24 e 25.
- 33 Consiglio provinciale dell'economia, *Op. cit.*, p. 59.
- 34 U. Spadoni, *Rimini-Pesaro: porti e cantieri navali dall'Unità d'Italia alla vigilia della seconda guerra mondiale*, in AAVV, *Barche e gente dell'Adriatico*, Bologna, 1985.
- 35 A.S.Ps., *Fondo Ufficio Provinciale del Lavoro*, b. 3, 1945, *Relazione sul porto di Pesaro*.
- 36 M. Ronconi, *Op. cit.*, p. 29; CCIA, *Lineamenti della provincia di Pesaro e Urbino*, Pesaro, 1964, p. 15.
- 37 *La pesca del pesce in Italia e più specialmente nel mare Adriatico*, Firenze, 1890.
- 38 Il litorale dello Stato era diviso in Compartimenti o Circondari. Del Compartimento di Rimini facevano parte, tra gli altri, i porti di Pesaro, Fano e Cattolica.
- 39 S. Anselmi, *Pescatori e trabaccolanti*, in S. Anselmi (a cura), *Storia d'Italia. Le Regioni dall'unità a oggi. Le Marche*, Torino, 1987, pp. 525-528; Id., *Il Picchio e il Gallo, temi e materiali per una ricerca per una storia delle Marche*, Jesi, 1982, pp. 89-93.
- 40 *Regolamento per il mercato del pesce*, Pesaro, 1935, articolo 21.
- 41 M. Giampieretti e E. Gammieri, *La pesca sul litorale di Pesaro negli anni '30*, Pesaro, s.d.
- 42 CCIA, *Indici della ricostruzione*, Pesaro, 1953, p. 22; CCIA, *Indici della vita economica*, cit.
- 43 Unione regionale delle Camere di Commercio delle Marche, *Relazione sulla situazione economica delle Marche*, Ancona, volumi per gli anni interessati (elaborazioni personali).
- 44 D. Cecchi, *L'Amministrazione pontificia nella prima Restaurazione (1800-1809)*, Macerata, 1975.
- 45 Cfr. G. Sirianni, *L'ordinamento portuale*, Varese, 1981.
- 46 A.S.C.Ps., b. 153, 1820, *Porto*, (documenti del 24.2.1820 e 3.3.1820). Nella cronaca del Bonamini cit., si legge addirittura che questo capitanato "frutta circa li scudi 400 annui".
- 47 S. Gargano, *Manuale statistico, amministrativo, storico ed artistico di Pesaro e Urbino*, Pesaro, 1868, p. 65.
- 48 *Lo sciopero dei marinai*, in "Il Progresso" (periodico socialista), a. XI, nn. 27, 29, 30 del luglio 1912.
- 49 CCIA, *Raccolta degli usi e consuetudini agrari, commerciali, bancari e marittimi nella provincia di Pesaro*, opuscoli per gli anni dal 1956 al 1980.