

Tra le due sponde dell'Adriatico: il commercio marittimo a Civitanova, 1920-1943

di Giorgio Cingolani

«Si riparte. Riparte di notte il buon navigatore, esplorato il cielo, o prima delle luci antilucane, nelle ore propizie ai venti di terra come gli omerici che partono sempre di notte, Telemaco da Itaca e Ulisse dalla Scheria»¹. Così un secolo fa il pittore Aldolfo De Carolis commentava la partenza delle paranze e dei trabaccoli dal litorale piceno. Lo spettacolo delle imbarcazioni rivierasche con le loro vele dai colori vivaci, che impressionarono gran parte dell'opera figurativa di De Carolis, si ripeteva presso ogni spiaggia marchigiana. Agli inizi del '900, Civitanova² aveva una numerosa flottiglia costituita da circa 200 "lancette", cioè imbarcazioni per la pesca costiera, che generalmente si trattenevano in mare dall'alba al tramonto. Accanto a questa attività prevalente, che occupava circa 400 marinai, esisteva una piccola flotta costituita da 4-5 trabaccoli, barconi più grandi da carico, che effettuavano il commercio con l'Istria e Trieste.

Il commercio tra le due sponde dell'Adriatico ha tradizioni storiche remote. Seppur lontana dall'importanza e dai volumi di scambio di Recanati, che con le sue fiere era stato un centro di commerci di primaria importanza³, Civitanova già alla metà del '400 era riuscita a tessere «rapporti cordiali e proficui con la spon-

«Proposte e ricerche», fascicolo 52 (1/2004)

¹ A. De Carolis, *I marinai piceni*, in S. Papetti, a cura di, *Un mare di pittura*, Milano 2001, p. 108.

² Nel giugno 1913, in seguito al Regio Decreto n° 564, la frazione Porto divenne autonoma dalla città alta assumendo il nome di Portocivitanova, mentre la città alta assunse la denominazione di Civitanova Marche, che sostituì la precedente di Civitanova. I due comuni si riunirono definitivamente in un unico comune con denominazione Civitanova Marche nel luglio 1938. Per semplicità, in questo saggio si è adottata la denominazione di Civitanova.

³ Sul ruolo della fiera di Recanati e in generale sui commerci in età basso medioevale nella Marca si veda: M. Moroni, *Lodovico Zdekauer e la storia del commercio nel medio Adriatico*, in Quaderni monografici di «Proposte e ricerche», n. 22, 1997.

da orientale dell'Adriatico, grazie anche alla presenza di una ben organizzata comunità di albanesi e grazie al fatto di essere un buon punto di smistamento per far giungere le merci nell'entroterra della Marca»⁴. Da Sebenico arrivavano formaggio dolce e salato, detto «schiavo», dalla Dalmazia legnami lavorati, assi segaticce, che in qualche quantità provenivano anche dalla Slavonia, doghe, fondi di botti, travi di legno e «simili», fatti con legni di piante resinose che mancavano nelle Marche⁵. Quello di Civitanova era un traffico soprattutto di transito o passaggio poiché molte merci, come il sale, erano destinate a un buon numero di insediamenti a ridosso del comune. Da Civitanova, poi, partivano alla volta della sponda orientale dell'Adriatico olio e vino, nonché merci di centri limitrofi che si servivano di questo porto⁶.

A partire dall'Ottocento, questi traffici subirono una metamorfosi e si verticalizzarono verso Trieste e Fiume, mentre furono più rari i contatti diretti tra i principali porti delle due sponde. Così a Trieste e Fiume arrivavano velieri che partivano da tutti i porti della costa occidentale, dal Veneto alla Puglia, e i due porti terminali divennero il nodo dei commerci con la Croazia, la Slavonia, l'Austria e l'Ungheria.

Il traffico adriatico via nave si fondava su dotazioni di risorse naturali diverse: verso la Dalmazia e i porti settentrionali dell'Adriatico affluivano vini bianchi, frutta, agrumi, mattoni, legumi secchi, ortaglie, primizie, cereali, pelli e patate; per contro, dalla riva orientale dell'Adriatico, arrivavano legnami, carbon fossile, cavalli, pecore e montoni⁷. Nella seconda metà dell'800, Trieste divenne il più importante scalo di legnami del Mediterraneo: il vasto manto forestale della Stiria, della Carinzia, dell'alta e bassa Austria e della Carniola venne sempre adeguatamente sfruttato e Trieste fu il centro naturale di smistamento del prodotto derivato. Il legname arrivava in Italia, in Francia, in Gran Bretagna ed anche nei

4 I. Cervellini, *L'antica dogana del comune di Civitanova*, in «Civitanova immagini e storie», n. 7, 1998, p. 16.

5 M. Moroni, *Lodovico Zdekauer e la storia del commercio nel medio Adriatico*, cit., p. 59. Sul commercio di legname in Adriatico in età basso medioevale e moderna si veda anche: B. Hrabak, *Regionalna i mednarodna trgovina Mlečana i Dubrovčana drvetom iz Senja*, Filozofski fakultet Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb 1991.

6 I. Cervellini, *L'antica dogana del comune di Civitanova*, cit., p. 11.

7 E. Sori, *La penetrazione economica italiana nei territori degli Slavi del Sud (1896-1914)*, in «Storia contemporanea», n. 2, aprile 1981, pp. 221-222.

paesi del Levante. A Trieste le esportazioni di doghe passarono dai 3 milioni di pezzi del 1857 agli oltre 25 milioni del 1864⁸. Con il trascorrere degli anni, questa fiorente attività favorì «il sorgere di numerose ditte di importanza internazionale e gli usi di piazza triestini divennero la base di contrattazione per la compravendita nell'intero bacino mediterraneo»⁹. Il grande porto di Trieste contava su 10.000 metri lineari di rive e moli di approdo e nei suoi depositi coperti potevano trovar posto oltre 700.000 tonnellate di merce, mentre uno scalo nei pressi di Servola era destinato esclusivamente al legname¹⁰.

Agli inizi del '900, dopo l'Austria, l'Italia diventò il secondo paese esportatore in Dalmazia e queste dinamiche commerciali suscitarono nel nostro paese attese e teorizzazioni che andarono sotto il nome di «economia adriatica» o «commercio triangolare»¹¹. Il legname che arrivava da Trieste e dai Balcani suppliva alla desertificazione boschiva dell'Italia centro-meridionale, mentre bovini, cavalli e asini d'oltremare rifornivano Romagna, Puglia e Marche per le loro esigenze produttive e di consumo¹². Consistenti quantità di legname erano comunque immesse direttamente nell'Italia settentrionale. Il commercio di legnami era senz'altro lucroso e l'Italia aveva estremo bisogno di questo materiale, perché soprattutto nel Mezzogiorno, la «steppa» a cereali dominava ormai il paesaggio agrario. Inoltre, per l'Italia centrale, ancora in gran parte legata ad un semi-capitalismo a metà strada tra agricoltura e manifattura e non ancora entrata nel circuito industriale con il nord, questo tipo di commercio assolveva ad un ruolo economico importante, perché riusciva a colmare parzialmente il divario di sviluppo economico con le aree più progredite del paese¹³.

Lo strumento protagonista di questi traffici fu il trabaccolo che, seppure in diverse tipologie di armamento, era diffuso in tutto l'Adriatico. Lo scafo presentava caratteristiche uniformi dal golfo di Trieste fino al canale d'Otranto, sia sulla

8 G. Botteri, *Il porto franco di Trieste: una storia europea di liberi commerci e traffici*, Trieste 1988, p. 163.

9 G. Palladini, *Il commercio triestino con l'estero*, in *Cinquant'anni di vita economica a Trieste (1918-1968)*, Trieste 1968, p. 451.

10 A. Seri, *Trieste anni '30*, Trieste 1982, p. 71.

11 E. Sori, *La penetrazione economica italiana nei territori degli Slavi del Sud (1896-1914)*, cit., p. 226.

12 *Ibid.*, passim.

13 *Ibid.*, p. 227.

costa occidentale che su quella orientale: la prua e la poppa rigonfie, il pescaggio minimo e un rapporto lunghezza-larghezza dei più classici, 3:1, com'era per le antiche navi onerarie romane. Munito di un ampio boccaporto centrale, il trabaccolo offriva la massima capacità di carico col minimo spreco di spazio, unitamente ad un buon comportamento in mare. Nella versione più diffusa, era attrezzato con due alberi armati con vele al terzo e un lungo bompresso munito di polaccone scorrevole¹⁴. A differenza del *bragozzo*, il trabaccolo era un vero e proprio bastimento, munito di chiglia, mentre il primo era una grande barca a fondo piatto e di struttura molto più semplice. Le origini di questo tipo di nave sono indubbiamente remote, ma i primi documenti in cui si cita esplicitamente il trabaccolo, sono del 1683 e sono stati trovati a Rimini da Maria Lucia De Nicolò¹⁵. Il trabaccolo fiorì nel '700 grazie anche alla proclamazione imperiale, nel 1717, della «libertà dei mari» e all'apertura dei porti franchi di Trieste, Fiume e, più tardi, Ancona. Questi eventi, assicurando la libera circolazione in Adriatico alle navi di diversa bandiera e l'esenzione dai pedaggi veneziani, crearono favorevoli condizioni allo sviluppo dei piccoli porti, ove si intensificò l'attività di piccolo cabotaggio tra i centri della costa e tra questi e i porti maggiori, soprattutto Ancona e Trieste¹⁶.

Semplice ma robusta, questa barca aveva una buona capacità di carico e non richiedeva equipaggio numeroso, essendo perlopiù attrezzata con due vele al terzo. La lunghezza poteva variare dai 12 ai 25 metri, per una stazza variabile dalle 8 alle 150 tonnellate¹⁷. Se ne potevano comunque distinguere due tipi: la versione più comune, denominata trabaccolo, con un unico ponte, e quella denominata pielego, riconoscibile per il cassero a poppa, che rendeva più comodo l'alloggiamento del comandante, proprio come sulle navi maggiori¹⁸. Dal punto di vista dell'attrezzatura, si distingueva poi il barchetto, che era un piccolo trabaccolo di costruzione semplificata, ma pontato ed usato per la pesca.

È sintomatico che negli anni a cavallo della Grande Guerra, quando ormai si

14 M. Marzari, *Trabaccoli e pieleghi nella marineria tradizionale dell'Adriatico*, Milano 1988, p. 11.

15 *Ibid.*, p. 13.

16 M. Ciotti, *Le fonti notarili per lo studio del naviglio minore a San Benedetto nel XVIII secolo*, in «Studia Picena», LXIV-LXV, 1999-2000, p. 283.

17 M. Marzari, *Trabaccoli e pieleghi nella marineria tradizionale dell'Adriatico*, cit., p. 27.

18 *Ibid.*

stava affermando la navigazione a vapore, in tutti i porti delle Marche crebbe significativamente la navigazione a vela per i traffici con l'altra sponda dell'Adriatico, aumentarono le presenze nei porti dei trabaccoli nonché il tonnellaggio delle merci trasportate¹⁹. Ciò dipese dal fatto che il trabaccolo era un'imbarcazione relativamente poco costosa, adatta ad imprese di piccole dimensioni e prive di consistenti capitali, che erano condizioni prevalenti nelle aziende commerciali dell'Italia centrale.

La piccola flottiglia di trabaccoli civitanovesi seguiva perciò le rotte tradizionali di questo commercio adriatico: a Civitanova arrivava legname imbarcato prevalentemente a Fiume o Trieste, e nei due porti alto adriatici, nel viaggio di andata, venivano trasportati cereali, agrumi, frutta e ortaggi prodotti nella Val d'Aso. Artefici di questo commercio furono le famiglie Barboni, Cellini e Martellini. I Barboni uscirono di scena nei primi anni del secolo, allorché morirono i due titolari dell'azienda, e così, dopo la prima guerra mondiale, l'attività di commercio marittimo a Civitanova divenne monopolio delle due restanti famiglie. In quegli anni, Civitanova cambiò rapidamente aspetto, grazie ad un periodo di notevole sviluppo economico. Tra 1923 e 1926 gli sforzi dell'amministrazione comunale tesero a dare alla cittadina un aspetto più moderno e decoroso. Le opere pubbliche realizzate in quel periodo riguardarono marciapiedi, fognature, sistemazione di strade; vennero costruiti un nuovo mattatoio pubblico e un lavatoio, mentre l'ippodromo comunale, sorto negli stessi anni, venne definito uno dei più belli delle Marche²⁰. Tra le nuove attività, nel '26 si iniziava il "Saponificio Ciamberlani", che produceva 4000 quintali di sapone all'anno, mentre l'industria calzaturiera era già fiorente, con circa 20.000 paia di scarpe all'anno realizzate. L'edilizia privata fu particolarmente attiva. Solo nel biennio 1925-1926 vennero costruiti circa 130 nuovi fabbricati che indirizzarono l'espansione della città verso sud²¹. La più grande azienda civitanovese, la "Società anonima costruzioni meccaniche A. Cecchetti", dopo la fine della grande guerra e grazie a contratti con le Ferrovie dello Stato e l'Aeronautica, iniziò

19 A. Consolani, *Il commercio marittimo di Ancona tra Ottocento e primo Novecento*, in «Proposte e ricerche», n. 30, 1993, p. 99.

20 M. e A. Guarnieri, *Civitanova la storia, la vita i giorni*, Cassa Rurale ed Artigiana di Civitanova e Montecosaro, Civitanova Marche 1993, p. 409.

21 *Ibid.*, p. 410.

a produrre materiale rotabile ferroviario, dando lavoro a circa 700 persone²². Nella compagine azionaria di questa società e tra i fondatori della stessa, figurava un membro della famiglia Martellini, Agostino, il primogenito di Ulderico. La presenza e l'insediamento di queste attività fecero di Civitanova un polo di attrazione in grado di richiamare dalla campagna circostante manodopera. I dati sulla popolazione mostrano infatti un lento e costante aumento: nel 1923 gli abitanti erano 7730, nel 1924 diventarono 8019, 8513 nel 1925, 8917 nel 1926 e 9524 nel 1928²³.

L'attività commerciale dei Cellini e dei Martellini si inseriva perciò in un tessuto economico dinamico e piuttosto diversificato. A seguire le orme del patriarca ed armatore Ulderico Martellini fu il figlio più giovane, Pasquale, che dopo la Grande Guerra affiancò nell'attività il genitore. Oltre al comando di un trabaccolo di famiglia, a Pasquale fu riservato il delicato compito degli acquisti presso i grossisti di Trieste e Fiume, dove i tronchi scelti venivano punzonati per poi essere imbarcati e trasportati. Una volta giunto a Civitanova, il legname veniva sbarcato in mare e portato a riva dai "braccialò", piccole barche, guidate da un unico remo poppiere, che spingevano a riva i tronchi. A quel punto, con l'ausilio degli *scalanti*, il materiale veniva caricato su carri e portato nei magazzini della ditta. A bordo dei trabaccoli erano imbarcate generalmente tre o quattro persone, compreso l'armatore, e il tempo necessario al viaggio tra Civitanova e Fiume si ridusse considerevolmente quando i trabaccoli vennero motorizzati. Con il Novecento, infatti, arrivò la rivoluzione del motore: i primi motori ad essere installati furono quelli ad olio pesante e "testa calda". I trabaccoli civitanovesi adottarono la propulsione meccanica dopo la prima guerra mondiale, con l'imbarco di motori diesel Ellwe, costruiti in Svezia, a Södertälje, un sobborgo di Stoccolma, dalla Svenska Mäskinverken. I motori vennero alloggiati a bordo dei trabaccoli senza troppe complicazioni: si resero comunque necessarie modifiche alla poppa, per consentire l'uscita dell'asse dell'elica, e rinforzi nella struttura sollecitata dalle vibrazioni dell'apparato meccanico. Il lungo e pesante timone venne ridotto di superficie e tagliato all'altezza della chiglia, poiché ormai non serviva più per bilanciare il centro velico. Quanto agli alberi e all'attrezzatura, questi cominciarono ad essere utilizzati come sostegni per paranchi, cioè come "bighi" di cari-

²² *Ibid.*, p. 402.

²³ *Ibid.*, p. 410.

co²⁴. Così trasformati in barche ibride, a vela e motore, i trabaccoli avevano una velocità maggiore e una maggiore sicurezza nella navigazione, oltre a realizzare una consistente riduzione dei costi di esercizio. Il motore si rivelò pertanto uno di quegli strumenti in grado di cambiare la vita di chi lavorava sul mare.

Ogni anno, i trabaccoli effettuavano dai 18 ai 25 viaggi, navigando solo nella buona stagione, dalla primavera inoltrata fino agli inizi dell'autunno. Nel periodo invernale non si effettuavano viaggi a causa sia delle condizioni meteorologiche, sia della mancanza a Civitanova di un porto in grado di garantire la sicurezza delle barche al rientro.

La necessità di un porto-rifugio a Civitanova si era manifestata già nel secolo precedente, allorché, con il continuo aumento della flottiglia peschereccia, era cresciuto inesorabilmente il numero dei naufragi e dei morti. Tali sciagure «aumentarono ancora quando alle barche da pesca si aggiunsero i trabaccoli [...] che in quel periodo trasportavano anche una gran quantità di prezioso sale che veniva inoltrato verso tutti i paesi e città dell'interno»²⁵. Vennero raccolti pareri tecnici che consigliavano la costruzione di un porto a Civitanova e nel 1858 due capitani marittimi di Ancona, Michele Pacetti e P. Palomba, nella loro relazione scrivevano che «la posizione del Porto di Civitanova in rapporto al tratto di Spiaggia Pontificia che giace a levante di Ancona è centrale, perciò utilissima ai naviganti tanto del grande quanto del piccolo cabotaggio; ma è esclusivamente poi per quest'ultimo che, a parer nostro, si manifesta la sua importanza»²⁶. Successivamente, nel 1885, l'armatore civitanovese Barboni, unitamente ad un progetto di porto rifugio, presentò una relazione in cui motivava la necessità, l'urgenza e l'utilità della costruzione di un porto a Civitanova: «I bastimenti mercantili di questa riviera esercitanti il traffico con i Porti dell'Austria-Ungheria, per qualunque scalo di questo litorale siano diretti al ritorno, non presentandosi alla traversata di questo tratto dell'Adriatico che un unico Porto di rifugio, quello di Ancona, per esso indistintamente devono fare rotta. Giunti con buon tempo in prossimità del medesimo, se contano di arrivare di giorno allo Scalo cui sono diretti, e poter ultimare lo scarico prima del tramonto, continua-

²⁴ *Ibid.*, p. 43.

²⁵ M. Guarnieri, *Il Porto rifugio tra progetti e fantasia*, in «Civitanova immagini e storie», n. 1, 1987, p. 115.

²⁶ *Ibid.*, p. 119.

no il viaggio; diversamente proseguono per il Porto di Ancona, perché è molto pericoloso lo stare di notte all'ancora fuori da queste spiagge. Nei mesi da Ottobre a Marzo è un'eccezione se qualcuno dei pochi, che si avventurano a continuare questa navigazione, arriva direttamente allo Scalo cui è destinato senza essere obbligato di poggiare in Ancona, e là doversi trattenere talvolta fino a venti e più giorni prima di poter compiere il rimanente piccolo tratto di viaggio»²⁷. Malgrado le adesioni di molti capitani marittimi, "patroni" ed armatori, la costruzione del porto rifugio rimase solo una buona intenzione a causa della mancanza di fondi, della burocrazia e dei rovesci politici. I lavori iniziarono solo molti anni più tardi, nel 1932, ma fino all'inizio della guerra, il 10 giugno 1940, vennero costruiti solo un pontile e 320 metri di antemurale con 80 metri di braccio verso sud. Negli anni '30, perciò, le opere realizzate erano inadeguate a fornire rifugio ai trabaccoli, mentre il pontile era parzialmente utile, poiché su questo si svolgevano più rapidamente le operazioni di sbarco della merce, eliminando così il più laborioso e interminabile via vai di "braccialò" che portavano a terra il legname.

A Civitanova il costante afflusso di legname alimentò una fiorente ed economicamente rilevante industria cantieristica. Nel 1939, dei 357 trabaccoli iscritti in Italia, 111 erano stati costruiti nelle Marche, che erano seconde solo al Veneto con 121 trabaccoli costruiti. In pratica, nelle Marche e nel Veneto, erano stati costruiti i 2/3 dei trabaccoli in attività nel Regno²⁸. Fra i cantieri attivi a Civitanova nel periodo figuravano i "Fratelli Canaletti", il "Cantiere Gaetani", la "Cooperativa F. Corridoni" e il "Cantiere Santini", fondato da Ruggero Santini nel 1908.

Negli anni '20 e '30 il ruolo di Pasquale Martellini, all'interno delle attività familiari, crebbe significativamente. Più attivo e intraprendente dei suoi fratelli, oltre ai viaggi con i due trabaccoli di famiglia, il "Prudente" e il "Giuseppe Martellini", il giovane gestì insieme al genitore la conduzione della ditta commerciale "Giuseppe Martellini".

Con i primi anni '30 l'attività di Pasquale Martellini si diversificò e, insieme al concittadino Maffeo Marsili, già concessionario dal 1931 di un distributore automatico di carburante, intraprese il commercio di prodotti petroliferi. Nel

²⁷ *Ibid.*, p. 121.

²⁸ M. Marzari, *Trabaccoli e pieleggi nella marineria tradizionale dell'Adriatico*, cit., p. 70.

marzo 1934, i due costituirono la società in nome collettivo "Marsili & Martellini", che aveva come oggetto il commercio di oli minerali, carburanti e simili. L'olio combustibile veniva acquistato a Fiume e trasportato a Civitanova via mare, con i trabaccoli di famiglia. Questa nuova attività si dimostrò subito lucrosa. Nel corso del 1933 Pasquale Martellini effettuò ventitré viaggi tra Fiume ed Ancona importando una consistente quantità di olio combustibile, mentre nafta e petrolio venivano acquistati presso la raffineria di Marghera e trasportati ad Ancona, Civitanova e San Benedetto del Tronto²⁹.

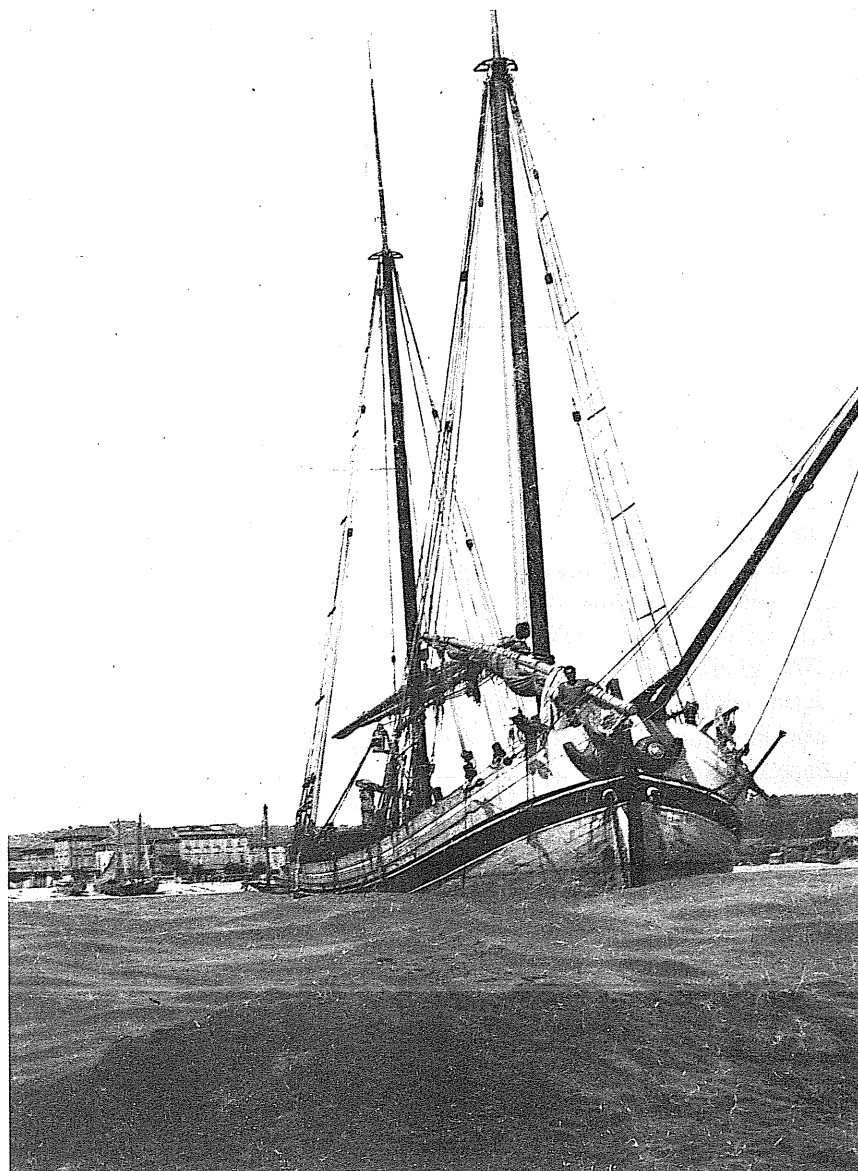
Il primo deposito della società fu a ridosso della spiaggia, nei pressi della Casa del Balilla, ma l'ubicazione creava problemi per la presenza dei bagnanti e dunque alla fine dell'anno venne chiesta l'autorizzazione al podestà di Civitanova per l'istallazione di un nuovo e più grande deposito di carburanti con relativo distributore automatico. La concessione venne rilasciata in breve tempo e la società installò i primi depositi di benzina, nafta e olio combustibile su un terreno appena acquistato della casa Imperiale Bonaparte, sito all'incrocio tra la Strada Statale 16 Adriatica e la provinciale per Macerata³⁰. Dal 1934 l'importazione di prodotti petroliferi venne perciò fatta direttamente su Civitanova e i depositi della ditta si dimostrarono inadeguati. Tra 1934 e 1936, infatti, vennero sostituiti i due serbatoi della benzina con altri più capienti della capacità di 30.000 litri ciascuno, venne installato un altro serbatoio per il petrolio e costruito un altro serbatoio in grado di contenere 120 metri cubi di olio combustibile³¹. L'aumento del numero degli automezzi in circolazione, la progressiva motorizzazione delle lancette da pesca, nonché le necessità dell'agricoltura fecero aumentare significativamente, in quegli anni, la domanda di prodotti petroliferi e nel 1937 la ditta "Marsili & Martellini", unico deposito del comune, ampliò ulteriormente l'attività con l'aggiunta di altri due serbatoi della capacità di 120 metri cubi ciascuno³².

²⁹ Archivio storico comunale di Civitanova Marche (di qui in poi ASC), 1935, categoria 15, fascicolo 2, Atto di notorietà.

³⁰ ASC, 1936, categoria 15, fascicolo 3, Concessione per l'istallazione di un deposito di carburanti, 31 dicembre 1933.

³¹ ASC, 1936, categoria 15, fascicolo 3, Ampliamento di deposito di carburanti, 18 febbraio 1936.

³² ASC, 1937, categoria 15, fascicolo 2, classe II, Impianto di minerali della ditta "Marsili e Martellini", 19 febbraio 1937.



Il trabaccolo "Arduino" davanti alla spiaggia di Civitanova, 1930 circa.

Pertanto, alla fine degli anni '30, le attività della famiglia Martellini avevano visto un progressivo cambiamento: se da una parte si era ridimensionata l'attività tradizionale di trasporto e commercio dei legnami, dall'altra si era affermata quella del commercio di prodotti petroliferi. Anche in questa nuova attività il trasporto via mare da Fiume o da Marghera a Civitanova era considerato più conveniente rispetto al trasporto terrestre, tanto che nel 1939 la "Marsili & Martellini" commissionò al "Cantiere Santini" la costruzione di un nuovo trabaccolo più grande ed appositamente studiato per lo stivaggio dei fusti di olio combustibile, ma lo scoppio delle ostilità interruppe la commessa.

A dispetto dei successi commerciali, non sempre regnò l'armonia nella famiglia Martellini. Il 30 dicembre 1940 si presentarono davanti al notaio la moglie e i figli di Ulderico Martellini, scomparso otto mesi prima. Si trattava di dar corso al testamento del patriarca Ulderico, sistemare il consistente patrimonio familiare e un contenzioso che negli anni aveva avvelenato i rapporti tra i vari componenti della famiglia. Nel corso degli anni '30, infatti, grazie alle sue intuizioni commerciali e ad una dedizione al lavoro non comune, Pasquale era riuscito a riscattare dal padre la quota del trabaccolo "Prudente", poi ribattezzato "Ulderico M.". Formalmente non era stato effettuato il passaggio dei carati della barca, ma Pasquale sosteneva di aver corrisposto al genitore la somma convenuta quale prezzo di acquisto del trabaccolo, mentre al contrario il genitore reclamava di non aver mai avuto quanto di spettanza³³.

Perciò, nell'ottobre 1938, Ulderico aveva citato davanti al Tribunale di Macerata il figlio Pasquale, chiedendogli la somma di £ 180.000 quale saldo della vendita dei carati del trabaccolo "Ulderico M.". Con la morte di Ulderico, nel febbraio 1940, la causa si annullò per estinzione della parte attore ma molti problemi rimasero aperti, poiché Ulderico nel testamento aveva nominato eredi generali i figli Giuseppe e Luigi, lasciando agli altri due figli maschi, Agostino e Pasquale, la sola legittima, per giunta con l'obbligo di imputare alla loro quota quanto ricevuto in precedenza per liberalità³⁴.

Nella tempesta della guerra, anziché far decidere giudizialmente le varie questioni, bonariamente le parti arrivarono, come recita l'atto del notaio, ad «una

³³ Archivio personale della famiglia Martellini, Atto di acquiescenza a disposizioni testamentarie. Regolamento ereditario. Vendita trabaccolo, Repertorio n. 2426, 30 dicembre 1940, p. 2.

³⁴ *Ibid.*, p. 4.

sistemazione familiare, ispirata a criteri di larghissima e reciproca comprensione»³⁵. Gli eredi convennero che nel periodo in cui Agostino e Pasquale avevano dedicato la propria attività all'azienda di legnami "Giuseppe Martellini", essi avevano collaborato all'incremento commerciale della ditta e al benessere economico della famiglia. Con questa premessa, Pasquale Martellini e Maffeo Marsili si intestarono il trabaccolo "Ulderico M.", rimase a loro l'azienda carburanti mentre la ditta legnami "Giuseppe Martellini" era già stata donata con atto del 1° ottobre 1939 da Ulderico ai figli Luigi, Mariano e Giuseppe. Da parte loro, Agostino e Pasquale accettarono incondizionatamente le disposizioni testamentarie del padre³⁶.

L'attività dei Cellini restò sempre legata al commercio del legname. Precedentemente alla Grande Guerra, Guido e Renico Cellini esportavano grano, frutta, verdura e ortaggi a Trieste e nel viaggio di ritorno dal porto austro-ungarico importavano legname. Per la frutta erano una sorta di trasportatori marittimi in conto terzi, mentre il legname veniva acquistato dai Cellini sul mercato triestino e poi, una volta a Civitanova, veniva stoccato nei due magazzini di proprietà. Per alcuni anni, i due fratelli svolsero anche le mansioni di agenti doganali. Più raramente il trabaccolo di famiglia, l'"Arduino", effettuò viaggi a Dubrovnik e Metković per caricare tronchi e tavole di faggio provenienti dalla Bosnia³⁷. Dagli anni '20 il traffico commerciale dei trabaccoli civitanovesi si spostò progressivamente da Trieste e Fiume a Sušak. Dopo il periodo di stasi nell'attività commerciale marittima imposto dalla grande guerra, Trieste si trovò infatti a dover affrontare difficoltà derivanti dalla riapertura del porto di Sušak, che, ceduto al neonato Regno dei serbi, croati e sloveni in virtù del Trattato di Rapallo, assorbì una buona fetta del traffico commerciale fino a quel momento svolto dal capoluogo giulia-

³⁵ *Ibid.*, p. 10

³⁶ *Ibid.*, p. 13

³⁷ La ditta Cellini era anche fornitrice di acero ad un importante commerciante e importatore lombardo di legname: la ditta "G. Feltrinelli". La "G. Feltrinelli" fu tra gli operatori italiani che cercarono di risalire alla fonte delle concessioni forestali nelle ricche riserve jugoslave e balcaniche. Dal 1885 operava in Bosnia Erzegovina, a Sarajevo, la ditta "Buttazzoni e Venturini" e dal 1898, a Kobiljdol, la "G. Feltrinelli" che poi imbarcava il legname a Metković. Con 100.000 e 40.000 metri cubi esportati annualmente le imprese Feltrinelli e Buttazzoni seguivano per volumi le due principali ditte presenti in Bosnia che erano austriache. E. Sori, *La penetrazione economica italiana nei territori degli Slavi del Sud (1896-1914)*, cit., pp. 237-238.

no³⁸. Il bacino di Sušak era parte integrante del porto di Fiume e la sua cessione ebbe gravi ripercussioni economiche anche sulla città di Fiume, la cui principale risorsa era, appunto, il commercio marittimo³⁹. Alla fortuna di Sušak contribuì anche la politica tariffaria ingaggiata dalla Jugoslavia dopo il 1924, politica che riuscì ad assicurare a questo scalo il monopolio nell'esportazione di legnami. Così favorita da tariffe doganali e ferroviarie eccezionalmente basse e dai noli delle società di navigazione jugoslave anche nelle spedizioni verso i porti meridionali italiani⁴⁰, Sušak conobbe una stagione di rapido successo economico⁴¹, diventando per volumi di scambio il secondo porto jugoslavo dopo Spalato (sulla crescita dei volumi di traffico a Sušak si vedano le tabelle 5 e 6).

In città si insediarono numerose aziende commerciali come la "Ivan Bolf" (fondata a Delnice nel 1848); la "Josip Premrou" (fondata nel 1890); la "Julio Fischer i drug" (fondata nel 1904); la "J. Ružička" (fondata nel 1892); la "R.L. Bačić" (fondata da Rajmund L. Bačić nel 1874); la "Dragutin Pavlović" (fondata nel 1909); la "Kuzma Petrić" (fondata nel 1868); la "E. R. Sarinich" (fondata nel 1911); la "Silvio Premuda" (fondata nel 1884), mentre la "Enrico Descovich" (fondata nel 1910) e la "Ante Rošić" (fondata nel 1896) erano presenti a Sušak già prima della grande guerra⁴². Queste aziende esportavano legname vario in tutto il mondo: essenze dure e tenere, legname da costruzione, legna da fuoco, segatura⁴³.

³⁸ Il movimento di merci che nel porto di Trieste aveva toccato i 3,45 milioni di tonnellate nel 1913 scese a 1,48 nel 1919 e arrivò appena ai 2,5 milioni di tonnellate negli anni venti. G. Maggi e G. Borruso, *Fondazione e sviluppo del porto di Trieste*, in Autori vari, *I porti dell'alto Adriatico: Trieste*, Capodistria, Fiume, Trieste 1996, p. 33.

³⁹ Sull'importanza del porto di Fiume ai fini commerciali si vedano: L. Kos, *Rijeka kao slobodna luka u razdoblju od 1719-1939 godine*, Jadranski institut Jugoslavenske akademije znanosti i umjetnosti, Zagreb 1968; I. Karaman, *Privredni razvitak grada Rijeke pod nagodbenim sistemom do Prvog svjetskog rata*, in «Jadranski Zbornik», n. 7, 1969, pp. 39-58.

⁴⁰ G. Palladini, *Il commercio triestino con l'estero*, cit., p. 452.

⁴¹ B. Janjatović e P. Strčić, *Značajke ekonomske krize i položaja radnika u Hrvatskom primorju 1929-1934. godine*, in «Jadranski Zbornik», n. 9, 1973-1975, p. 120.

⁴² A. Rački, *Povjest grada Sušaka*, Izdavački centar Rijeka, Rijeka 1990, pp. 289-290.

⁴³ Le aziende commerciali di Sušak esportavano in decine di paesi di vari continenti, ma la maggior parte del legname era destinato all'Italia. Nel 1927 giunsero a Sušak 607 navi (bastimenti e trabaccoli), 548 erano italiane, 14 tedesche, 12 inglesi, 9 greche, 7 francesi, 4 olandesi e 4 albanesi. A. Rački, *Povjest grada Sušaka*, cit., p. 290.

Sušak divenne anche il porto di imbarco per prodotti lavorati o semilavorati come parquet, assi per botti, tavole; tra le aziende per la trasformazione del legname che si insediarono a Sušak o che avevano nel porto jugoslavo propri magazzini si annoveravano la "Našička tvornica tanina i paropila d.d"; la "Primorska industrija drva d.d"; la "Slaveks d.d"; la "Šumsko industrijsko poduzeće Dobrljin"; la "Drach d.d"; la "Ditta Italiano-Jugoslava per l'esportazione del legname" fondata nel 1923 (già "Société des Bois de Hongarie et Slavonie"); la "DID-Društvo za industriju i trgovinu drvetom" e la "Prva jugoslavenska tvornica ukočenok drveta"⁴⁴. Tutte queste aziende riuscirono a superare senza gravi contraccolpi la recessione conseguente alla grande crisi del 1929-1930.

Per tutti gli anni '30 i Cellini coprirono circa il 70% delle importazioni di legname a Civitanova e nel corso del decennio investirono ulteriormente per ampliare l'attività, commissionando la costruzione di un nuovo trabaccolo al "Cantiere Gaetani". Varato agli inizi del 1936, il "Benvenuto Cellini" aveva una stazza lorda doppia rispetto all'"Arduino" ed era in grado di trasportare quasi 200 tonnellate di legname rispetto alle 100 dell'"Arduino". Il nuovo trabaccolo consentì un ulteriore significativo aumento dei volumi di traffico e solo nel 1936 si ebbe un vistoso calo delle importazioni (si veda tabella 3) dovuto alle sanzioni internazionali comminate dalla Società delle Nazioni all'Italia a causa della guerra d'Africa. Dalla fine del 1936, comunque, ripresero con regolarità i traffici con Sušak.

Nel 1939 i Cellini ordinarono una nuova barca, il "Federico", in grado di trasportare 400 tonnellate di legname ogni viaggio. Per dimensioni e fattezze, il "Federico" non aveva nulla in comune con i tradizionali trabaccoli, essendo ormai una motonave a tutti gli effetti. La nuova barca, tuttavia, non trasportò mai legname, poiché venne varata nel 1941 a guerra già iniziata, quando ormai le rotte adriatiche erano precluse al traffico commerciale.

I dati relativi al movimento delle merci sbarcate e imbarcate (tabella 2) forniscono alcuni elementi di riflessione. Per tutto il periodo preso in esame gli arrivi di merce sono quantitativamente più significativi delle merci in partenza e ciò è dovuto in parte al maggiore peso specifico del materiale in arrivo (quello del

⁴⁴ B. Janjatović e P. Strčić, *Značajke ekonomske krize i položaja radnika u Hrvatskom primorju 1929-1934. godine*, cit., p. 117.

legname è superiore a quello di frutta e ortaggi), in parte al fatto che il commercio ortofrutticolo e cerealicolo è esposto alla variabilità della produzione, alla stagionalità, alla deperibilità e pertanto si configura come carico di completamento in andata, che consente di ammortizzare i costi totali del viaggio. Presumibilmente le quantità di merce in arrivo indicate nella tabella 2 non esprimono completamente il movimento di merce in entrata a Civitanova, sia perché la mancanza di un porto consigliava, in caso di cattivo tempo, l'approdo dei trabaccoli ad Ancona e lo sbarco della merce nel porto dorico, sia perché è ragionevole pensare che non sempre sia stata denunciata alla Dogana tutta la merce in arrivo, al fine di evitare almeno in parte le tasse di importazione. Dal 1923, in ogni caso, i volumi delle merci in arrivo superarono abbondantemente le 2000 tonnellate e dal 1929 le 5000 tonnellate.

È, infatti, nel 1929 che aumentò significativamente il numero delle navi in arrivo e in partenza (tabella 4), circostanza dalla quale si deduce un aumento del numero dei viaggi dei trabaccoli da e per il Quarnaro. Per quantità di merce movimentata e numero dei viaggi effettuati, è il 1935 l'anno migliore, seguito da una vistosa flessione nel 1936, allorché entrarono in vigore le sanzioni internazionali contro l'Italia.

Nel corso di quell'anno, comunque, il crollo delle importazioni fu parzialmente compensato da un maggiore arrivo di merce nazionale. Infine, merita qualche considerazione il confronto con altre località della costa marchigiana (tabella 1). Civitanova, per traffici commerciali via mare, appare simile a San Benedetto del Tronto, che fino al 1926 ha un movimento di merci piuttosto trascurabile, poiché notevoli quantitativi arrivavano e partivano dalla spiaggia di Grottammare.

Dopo il 1926, invece, il traffico si concentrò su San Benedetto, che già nel 1927 superò le 5000 tonnellate. Porto San Giorgio e Portorecanati appaiono come località minori per movimento commerciale, anche se, nel triennio 1936-1938, Portorecanati supera progressivamente Civitanova. Un discorso a parte merita Senigallia, poiché la presenza di un porto e di una secolare tradizione, che ha consolidato stabili rapporti commerciali con la Dalmazia, la rendono assimilabile, per quantitativi di merce movimentata, a città come Pesaro o Fano. Si tratta dunque di una realtà molto distante da quella civitanovese, dove l'intraprendenza e il volontarismo di due o tre famiglie riuscirono sì ad attivare un canale commerciale, ma non furono in grado di costituire una rete imprenditoriale in grado di incidere significativamente sullo sviluppo della città.

Con l'inizio del secondo conflitto mondiale, i trabaccoli della famiglia Cellini vennero requisiti dalla Regia marina. Non era una novità l'utilizzazione del trabaccolo per scopi diversi dal commercio e nel corso dei secoli esso era già stato impiegato sia per scopi militari che turistici. Ad esempio, dopo la disfatta di Caporetto, molti trabaccoli furono armati e posti nei canali della laguna veneziana come batterie di difesa; otto trabaccoli ed un pielego fecero parte nel 1807 della Reale marina Italiana armati con 4 o 6 cannoni e nel 1833 anche la Marina Imperiale austriaca disponeva di una flotta di 10 trabaccoli armati e destinati ad impieghi diversi⁴⁵.

Così, tra 1941 e 1943, l'"Arduino" fece la spola tra la costa italiana e la Dalmazia, trasportando munizioni e materiale logistico alle truppe di occupazione italiane in Jugoslavia. Dopo l'8 settembre, venne sequestrato prima dai nazisti, poi dall'esercito di liberazione jugoslavo. Il "Benvenuto", privato dell'albero maestro e armato con mitragliatrici pesanti in coperta, venne invece utilizzato a difesa del porto di Chioggia. Dopo l'8 settembre, uscì in mare con equipaggio tedesco, ma venne affondato da un aereo inglese. Il nuovo gioiello della ditta Cellini, il "Federico", venne affondato nel canale di Metković e gli jugoslavi riuscirono a recuperarne il motore di 220 cavalli, che alimentò nel dopoguerra una piccola centrale elettrica. Diversa sorte toccò al trabaccolo dei Martellini, l'"Ulderico M.", che venne tirato in secco con l'inizio delle ostilità e poi disarmato ufficialmente il 12 dicembre 1947.

La guerra ridusse drasticamente il numero dei trabaccoli in attività: nel 1949 erano iscritti nei registri del naviglio navigante italiano appena 191 trabaccoli a fronte dei 357 del 1939. I tentativi per riavviare il commercio marittimo, fatti dai Cellini nel dopoguerra, furono scoraggianti: la scarsità di materia prima, soprattutto abete, sul mercato jugoslavo e, ancor più, la concorrenza del trasporto ferroviario o su gomma, fecero diventare antieconomico il trasporto marittimo che necessitava di molta manodopera per lo scarico del materiale. Gli ultimi viaggi furono fatti dai Cellini tra Dubrovnik e Barletta e, paradossalmente, il commercio marittimo terminò a Civitanova proprio quando la costruzione del porto rifugio divenne una realtà.

⁴⁵ M. Marzari, *Trabaccoli e pieleggi nella marineria tradizionale dell'Adriatico*, cit., p. 37.

Appendice 1

tab. 1 - Operazioni di commercio (regno ed estero), tonnellate di merci sbarcate e imbarcate in varie località

	1920	1921	1922	1923	1925	1926	1927	1929	1930	1931
San Benedetto del Tronto	11	nd	6	626	1	486	6476	4611	2642	4746
Porto San Giorgio	296	33	0	78	190	835	659	813	653	280
Civitanova	438	1122	2363	2635	3167	2962	4115	6054	6946	5007
Porto Recanati	2	0	0	0	5	0	0	100	167	4480
Senigallia	7635	11101	9805	17258	16759	21549	15356	21368	nd	13757

	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938
San Benedetto del Tronto	7860	5864	4781	17709	12786	5640	8468
Porto San Giorgio	726	1481	1282	1785	262	751	983
Civitanova	4429	5458	10069	7039	5785	5018	6259
Porto Recanati	692	3062	4213	1961	5795	11493	13692
Senigallia	35858	49896	60561	49219	nd	nd	55396

Fonte: Istituto centrale di statistica del Regno d'Italia, "Statistica del movimento della navigazione", vari anni.

tab. 2 - *Movimento delle merci in arrivo e partenza a Civitanova (in tonnellate)*

	1920	1921	1922	1923	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931
arrivi											
dal regno	250	449	207	108	2935	2880	3996	3804	5386	5668	3298
arrivi											
dall'estero	0	566	1662	2211	0	0	0	0	0	564	1577
partenze											
per il regno	188	37	393	261	232	82	119	1138	668	714	132
partenze											
per l'estero	0	70	101	55	0	0	0	0	0	0	0
	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938				
arrivi											
dal regno	2290	3411	1857	1063	2728	3496	4323				
arrivi											
dall'estero	1496	1173	5422	5905	85	1386	983				
partenze											
per il regno	643	874	2790	71	2972	136	1936				
partenze											
per l'estero	0	0	0	0	0	0	0				

Fonte: Istituto centrale di statistica del Regno d'Italia, "Statistica del movimento della navigazione", vari anni.

tab. 3 - *Importazioni di legname in Italia (in tonnellate)*

	Faggio e castagno	di cui dalla Jugoslavia	legna da fuoco	di cui dalla Jugoslavia
1935	73.954	60.395	87.689	85.851
1936	6783	5173	13.748	7676

Fonte: Istituto centrale di statistica del Regno d'Italia, "Commercio estero", anni 1935 e 1936.

tab. 4 - *Movimento delle navi e loro tonnellaggio in arrivo e partenza a Civitanova*

	1920	1921	1922	1923	1925	1926	1927	1928	1929	1930
navi in arrivo	25	26	45	44	40	52	54	76	85	63
tonnellate										
di stazza netta	600	991	1640	1451	1430	1824	1952	2616	2971	
navi in partenza	29	26	46	44	40	48	55	75	84	63
tonnellate										
di stazza netta	687	882	1638	1467	1430	1791	1983	2593	2948	
	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938		
navi in arrivo	63	55	75	96	98	69	65	78		
tonnellate										
di stazza netta	2258	2434	3369	5686	3485	3284	2452	3616		
navi in partenza	63	55	75	95	100	69	67	77		
tonnellate										
di stazza netta	2254	2434	3369	5679	3537	3284	2517	3585		

Fonte: Istituto centrale di statistica del Regno d'Italia, "Statistica del movimento della navigazione", vari anni.

tab. 5 - *Quantità di merci (in tonnellate) movimentate nel porto di Sušak*

	1924	1925	1926	1927
	177.189	340.137	270.753	438.085

Fonte: A. Rački, *Povjest grada Sušaka*, Rijeka 1990.

tab. 6 - *Navi in transito nel porto di Sušak*

	1924	1925	1926	1927
navi	1667	1266	2412	2615
velieri (trabaccoli)	519	607	729	668

Fonte: A. Rački, *Povjest grada Sušaka*, cit.

Appendice 2*Schede tecniche di tre trabaccoli***Ulderico M.**

(già Prudente)

matricola n° 722

Lunghezza: m 17,90

Larghezza: m 5,72

Stazza lorda: t 44,64

Materiale scafo: rovere e pino

Costruzione: Civitanova 1893, cantiere A.L. Canaletti

Portata massima: tonn. 80

Motori:

- Tipo Diesel, fabbricato in Svezia nel 1924 a due cilindri, potenza cavalli asse 64
- Sostituzione nel 1930 con motore Fiat a 4 cilindri, potenza 45 cavalli.
- Sostituzione nel 1938 a Zara con motore Humboldt-Deutz Motoren a 2 cilindri, potenza 50 cavalli.

Proprietà: Ulderico Martellini e successivamente Pasquale Martellini e Maffeo Marsili

Disarmato a Civitanova il 12 dicembre 1947.

Benvenuto Cellini

matricola n° 746

Lunghezza: m 25,47

Larghezza: m 7,16

Stazza lorda: t 111,25

Materiale scafo: rovere e pino

Costruzione: Civitanova, varo luglio 1936, cantiere Elio Gaetani

Portata massima: tonn. [manca]

Motori: Tipo Diesel, costruito a Kiel nel 1935 a 4 cilindri, potenza asse 100 cavalli

Proprietà: fratelli Guido e Renico Cellini

Cancellato nel 1949 dal Registro naviglio navigante perché perduto in seguito agli eventi bellici dell' 8 settembre 1943.

Arduino

matricola n° 683

Lunghezza: m 19,51

Larghezza: m 6,20

Stazza lorda: t 58,84

Materiale scafo: quercia e pino

Costruzione: Civitanova, 31 agosto 1913, cantiere Angelo Canaletti

Motori:

- 2 motori tipo Diesel, fabbricati in Svezia nel 1924, due cilindri ognuno, cavalli asse 62
- Sostituzione nel 1935 con motore costruito a Kiel nel 1934 a 3 cilindri, potenza 75 cavalli.

Proprietà: fratelli Guido e Renico Cellini

Cancellato nel 1949 dal Registro naviglio navigante perché perduto in seguito agli eventi bellici dell'8 settembre 1943.

Fonte: Capitaneria di Porto di Ancona, "Registro del naviglio".