

# **ISTITUTO TECNICO COMMERCIALE " CESARE BATTISTI "**



## **IL MONDO MARINARO A FANO : 1900 – 1950**

Appunti per una ricerca sul lavoro, i disagi e le lotte sindacali dei  
pescatori fanesi

**Anno scolastico 2005 - 06**

## PREFAZIONE

Abbiamo aderito al concorso “ **Memoria e Lavoro** “, bandito dalla CGIL in occasione del suo 100° anniversario, perché condividiamo in pieno le motivazioni che lo animano.

Conoscere le varie forme del lavoro e le trasformazioni apportate dal progresso e dalla tecnologia, è sicuramente importante perché aiuta a comprendere il cambiamento avvenuto nella storia materiale; ma ancor più significativo è riflettere sui rapporti umani e sociali che attorno ad un certo lavoro si sono costruiti; rapporti fatti di solidarietà, di fatica comune, di lotte, di fermezza e tenacia per affermare la dignità delle persone e del lavoro.

Con questo intento ci siamo avvicinati, insegnante e alunni, al mondo dei pescatori fanesi, di cui gradualmente abbiamo scoperto non solo la dimensione del duro lavoro, ma anche lo spirito associazionistico e la determinazione con cui, nell’arco di cinquant’anni di storia, hanno lottato per affermare i propri diritti.

Il mondo del mare, oggi, è spesso percepito dai giovani solo come sinonimo di sole, divertimento e vacanze; il mare nella nostra ricerca è, invece, luogo di rischio e di precarietà, di disagio e di lavoro pesante, da cui, però, centinaia di uomini hanno ricavato, con sapiente esperienza, fonte di sostentamento per sé e per le loro famiglie.

L’altra ragione per cui abbiamo scelto di partecipare al concorso è di natura esclusivamente didattica, cioè l’opportunità di far toccare con mano ai ragazzi ( con le dovute inevitabili differenze e proporzioni) il percorso che lo storico attraversa quando avvia una sua ricerca, un percorso fatto di domande a cui dare graduali risposte, di paziente ricerca di documenti, di parziali ipotesi e inferenze, di collegamenti tra la storia locale e la storia nazionale.

Il risultato finale della ricerca mostra, da un lato, tutte le insicurezze, le carenze nelle conoscenze, le limitazioni, dovute anche alla mancanza di tempo e alle difficoltà organizzative, e, dall'altro, gli evidenti interventi che l'insegnante ha dovuto fare per dare sistematicità e coesione al lavoro degli alunni, che si sono sempre mostrati attenti, curiosi e sensibili.

Il periodo che è stato preso in esame va dalla fine dell'ottocento alla metà del ventesimo secolo, subito dopo la seconda guerra mondiale; tale fase storica vede, anche tra i lavoratori del mare, il passaggio da un mutualismo assistenzialistico ad una cooperazione più combattiva e dinamica nelle sue rivendicazioni. Questo percorso di maturazione sociale si scontra e si incrocia con eventi drammatici, come le due guerre mondiali, e con la negazione dei diritti civili e sindacali imposta dal corporativismo del ventennio fascista.

Il mondo marinaro a Fano è stato per molti decenni abbastanza marginale nella economia e nel tessuto sociale della città; eppure esso ha costituito un aspetto caratterizzante e specifico della nostra identità culturale.

**Per non perderne la memoria, per non disperdere un passato fatto di saperi e di esperienze, per non cadere nell'inganno di un presente senza radici, per tutti questi motivi abbiamo voluto conoscerlo meglio.**

**Prof.ssa:** Franca Del Pozzo

**Alunni della IV sez. A :** Bergamotti Jessica, Borficchia Anita, Circolani Diletta, Cucchi Marina, Forchielli Urbana, Fratesi Giulia, Fronzi Veronica, Gabbianelli Alice, Gasparri Federica, Giulebbi Federica, Giulebbi Valentina, Grandoni Gianluca, Lombardi Alessandro, Luchetti Elisa, Mengarelli Michela, Nicusanti Martina, Ordonselli Jessica, Paci Gilda, Pasquini Sara, Roberti Jessica, Santi Amedeo, Serafini Caterina, Taini Jenny, Zepponi Letizia.

## 1.

### IL PORTO

#### 1A ) CENNI STORICI

Il porto di Fano nell'età moderna ha vissuto una storia fitta di trasformazioni, progetti, studi, fortune e disgrazie. Tralasciando la sua presunta esistenza nella romana Fanum Fortunae, la storia vera del porto inizia con il documento, emanato dal papa Paolo V ( Camillo Borghese ) del 1616, che ne autorizza i lavori di costruzione. La nascita di questa infrastruttura apparve subito osteggiata; occorre ricordare, infatti, che alla caduta dei Malatesta, Fano viene a trovarsi nella condizione di territorio libero, protetto dalla Chiesa, tutto circondato però dal Ducato di Urbino che vedeva con sospetto la creazione di un porto fanese, che avrebbe creato problemi ai due vicini porti di Pesaro e Senigallia, che facevano parte del Ducato stesso. Considerando le caratteristiche topografiche di Fano, allo sbocco della vallata del Metauro e capolinea della grande strada della Flaminia, i Della Rovere a ragione ne temevano la concorrenza.

I lavori vengono affidati all'architetto pontificio Gerolamo Rainaldi; il progetto prevede la costruzione di un porto darsena, risultato dell'escavo di una insenatura a canale stretto con moli sporgenti all'imbocco e limitata varice di attracco in testa. Il problema di tenere libero il porto, minacciato sempre di interrimento a causa delle ghiaie del Metauro, si aggiunge, da subito, a quello dell'efficienza del canale che recava l'acqua del fiume ai mulini da grano esistenti presso l'Arco d'Augusto<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Cfr. Cesare Selvelli, Problemi tecnici fanesi, 1954, pag.9 e segg.

Passa un secolo prima che alla inefficiente costruzione del Rainaldi si ponga un rimedio. Nella prima metà del XVIII secolo, il Comune delibera la costruzione della Cascata della Liscia scaricante nella varice di testa del porto darsena; in essa viene immesso, con un salto di scarico, il Vallato del Porto che deve creare, all'imboccatura del porto stesso, un' accelerazione della corrente d'uscita con velocità non dannosa alla navigazione, ma sufficiente a compiere un dragaggio automatico per evitare l'invasione di ghiaie apportate dal Metauro. I lavori si compiono tra il 1731 e il 1735.

Per tutto il settecento e l'ottocento si moltiplicano i progetti per rendere più sicura l'imboccatura del porto<sup>2</sup>; tutti sono diretti al miglioramento dei moli guardiani e allo stato di pulizia dei fondali.

Alla fine dell'ottocento, in ben quattro riprese ( 1868 – 1878 – 1880 - 1899 ), vengono eseguiti dei lavori di prolungamento dei moli guardiani.

Nel 1865 il Porto Borghese passa al Genio Civile, sostituitosi all'antica Azienda idraulica provinciale, alle dipendenze dell'Amministrazione comunale. Nel 1888 lo Stato assume direttamente la direzione e la gestione dei porti e quello di Fano è ascritto nella terza classe della seconda categoria.

## **1B ) I PROBLEMI STRUTTURALI**

All'inizio del novecento il porto di Fano si presenta del tutto insufficiente alle crescenti necessità del traffico peschereccio, tanto che numerose imbarcazioni fanesi sono costrette ad ormeggiare nel porto di Rimini.

Nel 1912 sono avviati lavori di ampliamento con l'escavazione di un nuovo bacino di espansione; nel 1931 si costruisce un paraflutti nel lato orientale del bacino di levante e uno scalo di alaggio.

---

<sup>2</sup> Tra i vari progetti si può ricordare quello del 1746 di Sivieri e Jacomelli che proponevano di munire l'imboccatura del porto di due moli guardiani ( di cui quello a levante più prolungato ) che avrebbero dovuto proteggere dalle ghiaie del Metauro. Tale progetto, ripreso dal Murena, si realizzò nel 1756. All'inizio dell'Ottocento si affrontò anche il problema del basso fondale; il Castagnoli progettò di spostare in avanti la bocca del porto e di piegarla a nord-est.

Un ampio articolo su Il Rinascimento, nel gennaio 1920, fa il punto sulla situazione del porto fanese; dopo averne ricostruito le vicende storiche, sottolinea la inferiorità della struttura portuale fanese (per fondali, larghezza, spazi di stazionamento, ecc) rispetto ai vicini porti-canale di Ravenna, Cesenatico, Pesaro, Rimini e Senigallia.

Solo il porto di quest' ultima è in condizioni più modeste di quello fanese; l'articolo sottolinea anche che negli anni della guerra il Porto di Ravenna (Porto Corsini) è stato oggetto di forti investimenti per trasformarlo in base militare per siluranti, ugualmente i porti di Pesaro e Rimini sono stati fortemente migliorati con studi seri su tutta l'area portuale, mentre Fano rimane fanalino di coda perché poco si continua a fare. Le antiche rivalità tra Fano e Pesaro non risparmiano neppure il porto, tanto che i pesaresi hanno inventato un detto secondo cui<sup>3</sup>:

*Se Fan avess el port  
Pesre sareb un ort  
mo Fan el port en l'ha  
e Pesre è una città*

## **1C ) IL BORGO DEI PORTOLOTTI**

Parlando del porto, non si può non parlare anche del quartiere che attorno ad esso è nato e si è sviluppato. Il primo nucleo del cosiddetto Borgo dei Portolotti, ai piedi della Rocca Malatestiana, nella zona nord-est della città, viene formandosi subito dopo la sistemazione del Porto Borghese nel seicento; è un agglomerato di dimensioni assai misere e tale rimane per due secoli; la città è ancora sostanzialmente chiusa entro le mura<sup>4</sup>. Nella seconda metà

---

<sup>3</sup> Cfr. Il Rinascimento, 29 febbraio 1920.

<sup>4</sup> Alla fine dell'ottocento i borghi oltre le mura erano, oltre a quello del porto, i seguenti: il borgo di Porta Marina (tra la stazione ferroviaria e le mura pontificie, dedito alla orticoltura); il borgo Maggiore (lungo la Flaminia, tra Porta Maggiore e il Ponte Storto sul Vallato del Porto, caratterizzato dai molini da tabacco e da grano); il rione Bagni (nato nella spiaggia di ponente

dell'ottocento il borgo marinaro va sviluppandosi con la sua particolare fisionomia urbanistica: una lunga fila di modeste casette a schiera lungo il porto canale. Il rione è densamente abitato e ferve di varie attività legate alla pesca (piccoli cantieri, cordai, retari, pescivendoli, addetti alla costruzione, tintura e riparazione delle velature, ecc.) che spesso vedono impegnate anche le donne dei marinai.

La vita dei marinai, alla fine del XIX secolo, è molto modesta; non c'è nessuna tutela o indennizzo in caso di malattia, invalidità o morte sul lavoro; le condizioni di quest'ultimo sono poi molto dure e pochissimo remunerative. Le spese a carico del marinaio sono varie: il ghiaccio per la conservazione del pesce, i trasporti, il dazio, il magazzinaggio.

Secondo Alceo Pucci " il marinaio su una libbra di pesce venduto a 30 centesimi veniva a percepire, in tutto, un centesimo <sup>5</sup>". La coscienza di classe è scarsa ; un primo sintomo di risveglio è rintracciabile in uno sciopero che i marinai fanno sul finire del dicembre 1897, quando ben 47 marinai delle paranze di un certo Omiccioli si rifiutano di prendere il mare perché non vengono loro dati, in anticipo, come solevano fare i padroni, i viveri necessari <sup>6</sup>. Per comprendere il senso della protesta occorre rifarsi al sistema dei rapporti di lavoro tra marinai e padroni che, regolamentato da cantiche consuetudini, si basava sulla cosiddetta " apertura dei conti". Nel corso di un anno si aprivano sette conti ( quattro di sette settimane e tre di otto settimane ); alla fine di ogni conto i marinai venivano pagati; quindi, di norma, ogni 50 giorni. All'apertura del conto il marinaio anticipava il lavoro al padrone che, da parte sua, anticipava le provviste di cibo necessarie. Lo sciopero delle paranze Omiccioli durò alcuni giorni, i giornali locali ne parlarono molto, anche perché i

---

oltre il porto, caratterizzato da un assetto tipicamente residenziale turistico in quanto legato allo Stabilimento dei Bagni, costruito nel 1853 per iniziativa del medico bolognese Luigi Malagodi e di alcuni notabili della città). Su quest'ultimo cfr. F. Del Pozzo, Lo stabilimento dei bagni ( 1853-1918 ), in Fano dopo l'Unità, Quaderno di Nuovi Studi Fanesi, n.4,1997.

<sup>5</sup> Cfr. Alceo Pucci, La nascita del welfare a Fano (1872-1898), Nuovi Studi Fanesi, n° 9, 2004, pag . 74.

<sup>6</sup> Cfr. Alceo Pucci, op. cit., pag. 73.

marinai, forse per la prima volta, uscirono dalla ristretta zona del porto e “ percorsero varie volte, in numerosi gruppi, le vie della città e dei borghi”<sup>7</sup> per far conoscere le loro ragioni e le loro condizioni di vita.

Tra i tanti disagi che contraddistinguono la vita dei marinai, va in particolare sottolineata la carenza dell'istruzione, tanto che nelle elezioni amministrative del 1910, su un numero di marinai non inferiore a 1.800, solo 73 possono esercitare il diritto di voto perché in possesso di quel minimo di istruzione richiesto dalla legge; tuttavia, anche se in numero così esiguo, riescono ad essere eletti in Consiglio comunale due rappresentanti dei marinai. Rimane, comunque, un forte stato di inferiorità culturale e politica che determina una certa esclusione o marginalità del mondo dei marinai e delle loro problematiche dal dibattito politico e amministrativo della città e del paese.

Nella zona del porto, quasi esclusivamente per i figli dei marinai, esiste solo un Asilo infantile, ci sono poi le scuole cittadine, ma sono poco frequentate e solo per avere i primi rudimenti del leggere e dello scrivere.

---

<sup>7</sup> Cfr. *Piccolo corriere*, 6 gennaio 1898.

## 2.

### L'ASSOCIAZIONISMO TRA I MARINAI: DAL MUTUALISMO ALLA COOPERAZIONE

Nel contesto socio-economico molto arretrato degli ultimi decenni dell'ottocento, quando i problemi del sostentamento, della invalidità e della disoccupazione rappresentavano minacce costanti, nascono dai lavoratori stessi le prime forme di solidarietà nella forma del Mutuo Soccorso. Esse, forse, in termini materiali poco possono offrire al lavoratore in difficoltà per malattia o vecchiaia, data la limitatezza delle loro disponibilità finanziarie, ma molto significano sul piano dello sviluppo associazionistico, del crescere di idealità nuove di progresso.

A Fano la Società di Mutuo Soccorso fra Marinai è una delle prime a costituirsi nel 1879; all'inizio conta 31 soci con un capitale sociale di 1592,49 lire; è " sorta con lo scopo esclusivo di venir in aiuto, in caso di malattia, mediante la concessione di sussidi, oppure piccole pensioni dopo un ventennio di ininterrotta iscrizione dei soci, resi invalidi al lavoro dall'età, da malattie o da infortuni sul lavoro"<sup>8</sup>, ha dunque prevalentemente un carattere assistenziale, come tutte le organizzazioni mutualistiche del periodo. Il bilancio viene alleviato dall'onere previdenziale, che sia pur modestamente grava su di esso, agli inizi del novecento, quando tutti i soci vengono iscritti alla Cassa di previdenza per la vecchiaia e invalidità degli operai.

Nel primo decennio del XX secolo, in una fase storica che vede maturarsi forme di lotta sociale e di coscienza di classe più evolute, la dimensione del mutualismo assistenziale non appare più rispondente alle esigenze dei

---

<sup>8</sup> Cfr. Cfr, Cecini-Pagnoni, Fanos. La Coomarpesca nella marineria fanese, 1998, pag.27.

lavoratori; anche nel mondo della marineria fanese si maturano le condizioni per forme di cooperativismo, non più solo difensive, ma più dinamiche e attive.

Il 9 marzo 1911 si costituisce la Cooperativa fra pescatori fanesi; subito essa presenta un programma in cui si elencano gli interventi ritenuti più urgenti:

- 1) motorizzazione dei vecchi battelli a vela, prioritariamente di quelli usati per il trasporto a terra del pesce;
- 2) apertura di un magazzino di consumo per la rivendita di materiale per la pesca;
- 3) istituzione di una scuola professionale marinara;
- 4) più equi rapporti tra pescatori e pescivendoli.

La flottiglia fanese nel 1911 risulta così composta <sup>9</sup>:

• Battelli per il trasporto del pescato, con stazza di 2-3 tonnellate ( batlot )	30
• Barche da pesca ( battelli )	35
• Barchetti piccoli	15
"    mezzani	51
"    grandi	14
	-----
Totale	<b>145</b>

Nell'agosto dello stesso anno un rappresentante dei pescatori fanesi ha un incontro con funzionari del Ministero dell'industria e del commercio per discutere quest'ultimo punto che, per decenni, rappresenterà uno dei temi di tensione nel mondo della marineria fanese<sup>10</sup>.

---

<sup>9</sup> Cfr. Uberto Ferretti, L'industria della pesca nella marina di Fano, estratto da Rivista di Pesca e idrobiologia, Pavia, 1911.

<sup>10</sup> Cfr. " Il Cittadino, 6 agosto 1911

---

## Scheda tecnica

### Le tipologie di natanti

Le forme principali di natanti nella marineria fanese erano i **barchetti** (due alberi) e il **battello** (un albero) e la **lancia da pesca**.

Il barchetto fanese aveva caratteristiche costruttive a sé, pur essendo registrato nella categoria dei trabaccoli dell'Adriatico. Le particolarità sono date dalla chiglia, dalla prua e dal timone. La prua è piuttosto piatta, ad essa sono dovuti ricorrere i fanesi dati i bassi fondali dell'imboccatura del porto. La prua è larga, ma non tanto da impedire la velocità: con un vento favorevole un barchetto attraversava l'Adriatico in 7-8 ore. Il timone è esterno e si distingue per la collocazione molto alta rispetto alla linea di immersione; sporge molto dalla poppa ed ha una lunga barra per le manovre. La lancia da pesca era una tipologia di barca indispensabile per trasportare il pescato a terra; si accoda al barchetto e viene chiamato in dialetto **batlot**. Nelle operazioni di pesca i barchetti pescano in coppia, per questo i marinai fanesi parlano sempre di "muta".

---

La proposta dei pescatori prevede per i pescivendoli una percentuale del 5% sul prodotto venduto, ma non viene accettata; pertanto i pescatori prendono la decisione di vendere direttamente il pesce. Il braccio di ferro tra le due categorie perdura fino al febbraio 1912 quando, con l'arbitrato del Sindaco, si giunge ad un accordo così articolato<sup>11</sup>:

1) la lavorazione, la spedizione e la vendita col sistema dell'asta del pesce sarebbero avvenute in due magazzini: alla sede del Mutuo Soccorso ora Cooperativa e alle Logge, sotto il porto Borghese, con otto pescivendoli per categoria;

2) i pescivendoli avrebbero avuto una percentuale pari ad una parte per ogni coppia di barche e mezza parte per i cosiddetti " batlot" ( barche addette al

---

<sup>11</sup> Cfr. Il Cittadino, 22 febbraio 1912

trasporto a terra del pescato ). A carico del " monte" erano le spese di spedizione, trasporto, imballaggio;

3) quattro marinai avrebbero sorvegliato sulla regolarità delle operazioni di vendita.

Questo accordo è importante perché, per la prima volta, una classe popolare, quella dei marinai, si inserisce direttamente nell' economia, togliendo il privilegio del suo controllo totale a ceti borghesi che da sempre controllavano l'economia fanese (agricoltura, porto e commercio).

---

### **Scheda tecnica**

#### **La divisione dei guadagni**

*" Il pescato veniva diviso in tante parti uguali al numero delle persone impegnate nella barca, ma al proprietario toccavano da 7 a 9 parti, al pescivendolo 2, al parone ancora 2 parti, al sottoparone 1 e ½, ai marinai solo 1 e al mozzo ½"( Paolo Sorcinelli, Incidenza economica del porto di Fano dal Seicento alla prima guerra mondiale, in Studi Urbinati, 1972, n°2). Quindi a guadagnare di più erano i **posnever**, termine dialettale con cui si indicano i commercianti di pesce, che nel 1910 erano a Fano 16. Il problema del rapporto tra pescatori e pescivendoli è sempre stato particolarmente conflittuale.*

---

Segno della sempre più matura coscienza sindacale è il formarsi, negli anni precedenti il conflitto mondiale, di varie associazioni tra marinai; tra queste possiamo ricordare la " Lega di Resistenza tra marinai " che nel 1914 riesce a stipulare un accordo tra i padroni e i capitani delle barche; la " Lega di miglioramento e resistenza fra marinai " che fa capo alla Camera del Lavoro; la " Unione fra i marinai di Fano ", di ispirazione anarchica che aderisce all'U.S.I. ( Unione Sindacale Italiana ). Tali leghe sono soprattutto impegnate sul fronte assistenziale, ma svolgono anche un ruolo di acculturamento non irrilevante,

perché offrono alla gente del mare momenti di confronto, di dibattito, di emancipazione sociale.

In quegli stessi anni la stampa locale si occupa spesso delle problematiche della marineria, ma più per riportare le annose deficienze strutturali del porto che per seguire le questioni strettamente sindacali o di rivendicazione sociale.

“ E’ ormai una vecchia storia che l’esercizio della pesca viene per così dire strozzato dalle condizioni del porto, le quali pongono una remora all’aumento delle imbarcazioni e all’incremento dell’industria col disagio che fa soffrire la assoluta insufficienza dello spazio. E’ noto che le barche da pesca una volta entrate un po’ numerose nel porto-canale non possono uscirne se non in gruppo”, così si legge ne Il Cittadino, settimanale socialista <sup>12</sup>. L’articolo continua poi in termini polemici: “ Inutile poi ricordare che il nostro porto manca di approdi e di banchine per il carico e lo scarico, di comunicazioni colla ferrovia cosicché il nostro stesso commercio per mare si indirizza per necessità di cose, ad altri porti vicini. E soltanto per imbecillità o malafede si può sostenere, come qualcuno faceva in passato, che il porto di Fano non aveva commercio: il fatto è invece che il commercio di Fano non ha porto” <sup>13</sup>.

Anche La Concordia, giornale di indirizzo cattolico, rileva la necessità di intervenire rapidamente; così scrive, infatti, dopo aver dato notizia di un ennesimo incidente: “ Ma questo porto quando lo si accomoda, eh!! Si aspetta forse un terremoto che vi metta mano e lo abbassi e lo affondi ? Sarebbe ora di smettere di canzonare la gente con belle ciancie “. <sup>14</sup>

La guerra mondiale e il primo dopoguerra rappresentano un periodo di gravi difficoltà economiche, visto il divieto di pesca. Solo con la “ tratta “ e la pesca di frodo le famiglie marinare riescono a sopravvivere; le condizioni economiche sono rese ancor più drammatiche dalla chiusura delle filande

---

<sup>12</sup> Cfr. Il Cittadino, 6 gennaio 1910

<sup>13</sup> Cfr. Il Cittadino, 2 aprile 1910

<sup>14</sup> Cfr. La Concordia, 2 aprile 1910

presso cui lavorano molte madri e mogli di marinai. I giornali locali riferiscono spesso di agitazioni, proteste per il carovita; tra esse è memorabile l'assalto alla caserma Paolini; particolarmente attento alle vicende del mondo marinaro è Il Divenire, organo del Partito socialista che a Fano vince le elezioni politiche del 1919 e quelle amministrative del 1920.

---

### **Scheda tecnica**

#### **Tecniche di varo nei primi decenni del Novecento**

*Prima che il porto fosse reso più funzionale da un adeguato bacino di alaggio ( 1931 ), sistemato all'incirca nell'attuale sede ad est del bacino maggiore, lo squero era situato lungo il porto-canale, a sinistra, di fianco all'odierna pista di pattinaggio. In questa area, negli anni immediatamente successivi alla prima guerra mondiale, si trovava il cantiere più importante, quello di Persini Giuseppe; mentre gli altri due allora esistenti erano dislocati o davanti al faro o nella spiaggia di levante, la Sassonia. Data l'ubicazione dello squero, il varo delle barche, specie di quelle di stazza maggiore, era difficoltoso e non privo di rischi per l'integrità delle barche. Davanti allo scalo c'erano soltanto i 15 metri del porto-canale e, quindi, la barca, che durante il varo doveva scendere in acqua con una certa velocità, rischiava, se non ben manovrata di cozzare nel molo opposto; pertanto con opportuni accorgimenti occorreva farla ruotare ad angolo retto per immetterla nel canale. L'operazione di varo avveniva, quindi, con un sistema di tiranti che, bloccando la barca nel momento in cui veniva a contatto con l'acqua, permettevano anche di ruotarla gradualmente fin tanto che il suo asse non era parallelo ai moli.*

*Poiché non tutte le barche venivano costruite nella zona dello squero, il varo delle imbarcazioni più piccole avveniva in modo meno anomalo e avventuroso. Infatti le tecniche più seguite erano due:*

*a) trasporto su slitte della barca fino alla spiaggia di levante; questo tipo di varo sulla spiaggia, in acque quindi poco profonde era possibile per la struttura piatta della carena, propria dei trabaccoli di allora;*

*b) scorrimento della barca in posizione parallela al molo, fino al suo bordo; da qui, dopo averla sistemata su grandi assi che fungevano da precario scivolo, l'imbarcazione veniva immessa in acqua col rischio, non infrequente, del rovesciamento.*

*La ristrettezza dello spazio nello squero non incideva solo nelle operazioni di varo, ma anche in quelle di manutenzione e di riparazione di guasti posti sotto la linea di galleggiamento. In questo caso, per evitare di tirare in secco la barca, con le difficoltà sopra dette, si seguiva la tecnica del carenaggio parziale*

*con in più lo sbandamento a 30 gradi dell'imbarcazione. Per eseguire questa manovra occorreva preventivamente togliere la zavorra dalla stiva, poi imbracare la barca con corde passanti sotto la chiglia e fissate alle bitte del molo di destra, quindi legare i pennoni con lunghe funi tirate da molti uomini dal molo opposto di sinistra; spesso gli uomini erano aiutati da una coppia di buoi. In questo modo la barca, se tutto funzionava bene, raggiungeva l'inclinazione necessaria e i calafati, su una piccola imbarcazione, detta el batèl, eseguivano i lavori.*

---

Gli anni trenta segnano per il porto e la sua struttura un momento importante sia per i lavori alle infrastrutture sia per l'accelerazione al processo di motorizzazione. Dopo lunghi dibattiti che, a partire dal 1919, coinvolgono anche gli onorevoli Bertini e Cancellieri, eletti nel mandamento fanese per il Partito Popolare, finalmente tra il 1925 e il 1931 viene attuato il prolungamento dei moli e un nuovo bacino con scalo di alaggio, a levante, sostituisce quello ormai inadeguato lungo il porto-canale<sup>15</sup>. Per quanto riguarda la motorizzazione, già rivendicata da varie richieste dei marinai sin dagli anni dieci, si procede con lentezza; solo alla fine degli anni venti compaiono i primi motori, per lo più sono di modesta potenza e servono di ausilio al tradizionale sistema di propulsione delle vele.

Ernesto Corsi, studioso dei problemi del porto di Fano, in un suo saggio del 1931 riferisce che nel decennio 1920-30 la motorizzazione riguarda 36 unità ( di cui 24 barche da pesca e 12 da traffico ), con una accelerazione nella seconda metà del decennio<sup>16</sup>.

C'è anche da dire che i vantaggi economici determinati nel medio e lungo periodo dalla motorizzazione, inizialmente non sono ben compresi; c'è, anzi, una certa diffidenza, riconducibile agli aspetti negativi che tale trasformazione

---

<sup>15</sup> Cfr. Il Gazzettino, 1 gennaio e 24 agosto 1920.

<sup>16</sup> Cfr. Ernesto Corsi, Il porto di Fano, in Nuovi Studi Fanesi, 1991, n.6; si tratta della riproposta di un saggio che Corsi scrisse nel 1931 e viene pubblicato su La Cultura Geografica, n.2-3, 1931.

inevitabilmente comporta, come incendi, rotture, fermo obbligato del peschereccio, riduzione degli addetti, ecc. Tali svantaggi, inizialmente, sembrano prevalere nella mentalità marinara o, comunque, sono un grande freno nel processo di modernizzazione della pesca.

Nel 1934 si attua, nel quadro del rilancio della pesca, un piano di finanziamento per la motorizzazione della marina velica; lo Stato interviene con contributi a fondo perduto dell'ammontare di L. 400.000; affidato alla allora Mutua Marinai, permette di concedere prestiti al 3% a lunga scadenza agli armatori che intendono motorizzare o comprare motopescherecci.

Di tale fondo, dal 1932 al 1940, si servono:

- 82 armatori comproprietari per costruzione e/o acquisto di altrettanti motopescherecci
- 18 pescatori per prestiti relativi alla piccola pesca
- 68 pescatori-armatori per sanare debiti relativi all'acquisto di attrezzature.

Nel 1938 vengono avviati i lavori per il Mercato Comunale all'ingrosso del pesce; l'importante struttura, inaugurata nel 1939, consente di svolgere in modo efficiente e moderno le operazioni di compravendita e conservazione del pesce<sup>17</sup>. Il costo dell'opera di L.1.000.000 viene interamente sostenuto dalla locale Cassa di Risparmio; questo stesso istituto di credito dall'agosto del 1937 al novembre del 1940, concede finanziamenti per L. 2.500.000 per la motorizzazione dei vecchi pescherecci e per l'acquisto di nuovi.

Nel 1935 l'Ente Nazionale per l'Educazione marinara, dipendente dalla Confederazione Fascista dei Lavoratori dell'Industria, allo scopo di migliorare la preparazione professionale dei marinai, istituisce finalmente, dando seguito ad una vecchia richiesta della marineria fanese, la Scuola Professionale Marittima

---

<sup>17</sup> Cfr. L'Ora, 21 maggio e 22 luglio 1938.

“ Duca degli Abruzzi ” con la sezione motoristi che, nel 1939, viene integrata con la sezione Padroni Marittimi<sup>18</sup>.

Il 1° ottobre 1939 si costituisce la Società Anonima Cooperativa tra Marinai e Pescatori, trasformazione della originaria Società di Mutuo Soccorso diventata poi, nel 1911, Cooperativa tra pescatori.

Il 3 novembre 1939, alla presenza del Segretario Provinciale dell’ Ente Nazionale Fascista della Corporazioni, viene avanzata la proposta di fusione della suddetta cooperativa con l’altra Società Mutualistica “Luigi Rizzo”, che aveva raccolto le sue adesioni soprattutto tra armatori e comproprietari di motopescherecci. L’obiettivo della fusione è quello di acquistare nafta e forniture varie a prezzi più vantaggiosi per tutti gli operatori del settore in modo da potenziare le attività commerciali. Dopo una fase di valutazione dei vantaggi e svantaggi per le due componenti, su pressione del Segretario Provinciale dell’E. N. F. C. , si giunge definitivamente alla fusione l’ 11 gennaio 1940.<sup>19</sup>

Nel dicembre 1940, tramite un finanziamento di L. 300.000, sostenuto dalla locale Cooperativa fra Armatori e Marinai, si avvia la costruzione della Casa del Pescatore, i cui locali sono adibiti ad ufficio per la attività sindacale di categoria, ma anche a pronto soccorso, a deposito doganale e a magazzino sociale.

Certamente la motorizzazione determina grossi cambiamenti di carattere tecnico-produttivo e sociale. Il personale addetto, ad esempio, subisce un grosso calo dal 1930 al 1947, passando da 1450 a 500. La produzione aumenta, però, notevolmente; le imbarcazioni inferiori alle due tonnellate ( lance ) che servivano nel regime a vela per trasportare il pescato dai barchetti a terra, vanno gradualmente scomparendo; il tonnello diminuisce, anche se la resa è maggiore. Riguardo all’entità del naviglio motorizzato, nel 1937 Fano ha all’incirca 1.000 tonnellate di imbarcazioni a motore, contro le circa

---

<sup>18</sup> Cfr. L’Ora, settimanale fascista della Provincia, 4 marzo 1939.

<sup>19</sup> Cfr. Verbali delle due cooperative presso l’ archivio della Coomarpesca.

500 di Pesaro e di Senigallia. Nel Comune di Fano gli addetti al settore marinaro, rispetto alle altre attività economiche, sono di numero considerevole; inoltre l'attività della pesca determina tutta una serie di attività economiche complementari.

Nella zona del porto, negli anni trenta funzionano tre esercizi dell'industria frigorifera e tre modesti cantieri ( di Ciavaglia Adelelmo, di Ciavaglia Nello e della Società Carpenteri e Calafati ). La loro attività è in verità piuttosto scarsa, più di riparazione che di costruzione, visto che le imbarcazioni nuove vengono costruite nei più attrezzati cantieri di Cattolica, Senigallia, Porto Civitanova.

I primi cantieri fanesi sono di piccolissima dimensione e risalgono ai primi anni dieci; si ricordano quelli di Persini Giuseppe, aperto nel 1913; di Tarsi Adelmo, nel 1914; di Ciavaglia Adelelmo e Nello nel 1920. La laboriosità e la abilità dei calafati e maestri d'ascia fanesi sono ampiamente riconosciuti; si legge in un articolo di Ernesto Corsi: "Gli operai fanesi, abilissimi nella legatura della chiglia, delle ordinate, dei bagli, dei puntelli, delle coperte, con maestria portano a terra barchetti da riparare; incatramano, verniciano e varano senza aiuto meccanico e con deficiente scalo di alaggio".<sup>20</sup>

Numerosi altri esercizi, per lo più di carattere artigianale, vivono, per lo meno in parte, dell'attività marinara: autotrasporti, riparazioni meccaniche, imballaggi, fornitori di vernici e ferramenta, ecc.

---

### **Scheda tecnica**

#### **Le tecniche di pesca**

*I tipi di pesca praticati a Fano erano la pesca d'altura, la pesca di media profondità e la piccola pesca costiera.*

---

<sup>20</sup> Cfr. Ernesto Corsi, Il porto di Fano, in Nuovi Studi Fanesi, op.cit.

La pesca d'altura ( **de foravia** ) era praticata dai primi di ottobre ai primi di aprile, anche a ridosso delle coste dalmate, in fondali ricchi di flora marina e rocciosi ( la **sprea** ). In questo tipo di pesca le barche lavorano in coppia ( la muta ) con la rete a strascico, detta anche " **tartana grande** ". Nell'arco delle 24 ore si facevano otto " calate " e le barche rimanevano fuori 8-10 giorni.

Prima della motorizzazione, le barche a vela incontravano delle difficoltà, se la mancanza di vento non ne consentiva la navigazione, per il rientro in porto e, non avendo i mezzi idonei per la conservazione, dovevano vendere il pescato nei mercati più vicini alle zone di pesca.

La pesca a media profondità veniva esercitata da maggio a settembre dai barchetti piccoli, ma anche da quelli medi non impegnati in questo periodo nella pesca d'altura. Avveniva in fondali sabbiosi, alla profondità di 15-20 metri e a 10-16 miglia dalla costa; era praticata esclusivamente di notte, nell'arco della quale venivano fatte tre calate con la rete a strascico, detta " **carposfoglie** ", o di giorno, con 4 calate, con la rete " **tartana media** ". I barchetti che praticavano questa pesca partivano all'alba e tornavano al tramonto se praticavano la pesca con la tartana media; viceversa si avviavano ai luoghi di pesca al tramonto e tornavano al mattino se usavano la carposfoglie.

La piccola pesca costiera veniva praticata o con mezzi mobili come la rete a strascico detta " **tratta** " tirata da terra, con una media di otto calate nell'arco della notte, o con mezzi fissi, quale la rete fissa o **salterello**, depositata ad una certa distanza dalla costa, o con la " **bilancia** " fissata sul molo, all'ingresso del porto.

La pesca costiera veniva praticata soprattutto d'estate e in primavera, per i marinai dovevano necessariamente integrare le loro entrate con altri lavori " a terra ".

Per lo più si trattava di lavori precari ( lavoranti a giornata nei magazzini del pesce, addetti alle riparazioni di reti e cordami, aiutanti nelle operazioni di scarico del pesce, ecc. ), ma spesso, e questo è particolare della realtà fanese, erano ortolani.

Può sembrare strana questa figura di **pescatore-ortolano**, ma in effetti la si ritrova di frequente nella zona di levante oltre le mura malatestiane a ridosso del porto, dove una lunga fascia di terra veniva lavorata ad orti. Ancor oggi in molti ortolani della zona, discendenti di quei pescatori-ortolani, è rimasta la passione per il mare e non era infrequente, fino a pochi anni fa, vedere nelle loro capanne la piccola barca ( **batàna** ) e le reti con cui praticare d'estate, non più per necessità ma per passione, la pesca della tratta.

---

Anche se minore, rispetto alla pesca, il traffico marittimo ha avuto una certa importanza per il porto di Fano nel primo quarantennio del '900. Dopo una flessione alla fine dell'Ottocento e agli inizi del secolo, determinata dalle cattive condizioni del porto, si è sempre avuto un andamento in positivo, tranne negli anni 1930-38.

Le barche adibite al traffico passano dal 1942 al 1947 da 142 a 95 e la stazza da 4.195 tonnellate a 2.168; la diminuzione si spiega sia con gli effetti

distruttivi degli eventi bellici sia con il graduale e definitivo qualificarsi di Fano come porto da pesca.

Questa sempre più decisa caratterizzazione è da mettersi in relazione con il maggior reddito che offriva la pesca rispetto al movimento commerciale di merci di modesto valore economico. Nel rapporto tra merci imbarcate e sbarcate prevalgono quelle imbarcate; la ragione sta nel fatto che il retroterra di Fano è essenzialmente agricolo e poco " esigente " di materiali, a differenza di Pesaro che presenta un tessuto industriale decisamente più sviluppato che necessita di materie prime il cui trasporto avviene anche per via mare.

Le voci principali dell'esportazioni fanese sono da sempre le ghiaie, la sabbia, il vino, i laterizi e gli ortaggi; questi prodotti provengono dal litorale e dall'entroterra della vallata del Metauro. Le importazioni più significative sono il legname proveniente dalla Jugoslavia, il carbon fossile, il cemento dal sud delle Marche.

Negli anni trenta nel rapporto tra import ed export tende ad affermarsi la prevalenza dell'importazione sulla esportazione; il dato è in controtendenza, dato che nel nostro porto, invece, da sempre era prevalsa la esportazione di merci, tuttavia il fenomeno trova una spiegazione nel fatto che la forte riduzione della attività edilizia, data dalla congiuntura economica del periodo, riduce notevolmente la richiesta di quei materiali da costruzione, come ghiaia e sabbie, che avevano sin dall'Ottocento caratterizzato il nostro traffico merci.

I barchetti di maggior portata, infatti, " andavano a breccia ", come si diceva nel linguaggio marinaro, cioè prendevano ghiaia alla foce del Metauro e la trasportavano a Porto Corsini, Porto Garibaldi, in Istria. Erano i marinai-brecciaroli che, con fatica massacrante, trasportavano, con barelle e carriole, la breccia e, passando su instabili passerelle, la scaricavano poi nella stiva<sup>21</sup>.

---

<sup>21</sup> Sul lavoro dei brecciaroli ci sono pagine illuminanti nel romanzo di impianto verista dello scrittore fanese Giulio Grimaldi ( 1873-1910), Maria Risorta.

### 3.

#### **IL DOPOGUERRA: LA RIPRESA E LE PRIME BATTAGLIE SINDACALI**

Durante la seconda guerra mondiale la flottiglia peschereccia subisce danni gravissimi. Delle centinaia di barche da pesca e da traffico, rimangono solo quelle piccole, autoaffondate, di cui emergono lungo il canale le decine di alberi. Il naviglio più grande è stato militarizzato o danneggiato durante le operazioni belliche.

Finita la guerra, nelle enormi difficoltà del momento, ma spinti dalla voglia di ricominciare e dalle necessità di guadagnarsi il pane, i marinai innanzitutto setacciano i porti italiani alla ricerca delle loro barche militarizzate dai tedeschi. Rapidamente si ricostruiscono le condizioni essenziali per riprendere l'attività; le donne tornano a confezionare le reti da pesca con la canapa che, irreperibile nelle nostre zone, i marinai vanno a comprare in modo fortunoso nel basso ferrarese.

Il 1° ottobre 1944 si tiene la prima assemblea della Cooperativa tra marinai e pescatori del post-fascismo, alla presenza del sindaco, avv. Enzo Capalozza, del rappresentante del CLN Giovanni Di Bari, nonché di 190 soci e si gettano le basi della ricostruzione e della ripresa della attività anche se persiste il divieto di pesca, compresa la tratta, imposto dagli alleati per la pericolosità data dal vicino fronte.

La Cooperativa pescatori e marinai, la cui gestione nel 1945 passa da un comitato di emergenza ad un nuovo consiglio di amministrazione, si fa garante presso la locale Cassa di Risparmio di centinaia di cambiali di 1.000 lire l'una con cui i marinai cercano di sopravvivere. Altro impegno prioritario è il reperimento del carburante, la cui distribuzione tra i vari pescherecci, data la

modesta quantità a disposizione , è motivo di continui malcontenti e mugugni da parte di tutti.

La ricostruzione della flottiglia è comunque il problema di fondo, nei primi anni del dopoguerra; i politici di ogni partito si fanno portavoce dei marinai, ma i contributi per gli investimenti finalizzati all'acquisto o alla ristrutturazione delle barche sono sempre scarsi<sup>22</sup>.

Ripresa l'attività, tra l'altro con ottime rese di pescato, dato il lungo periodo di fermopesca, si pone il problema annoso della vendita. Per alcuni mesi si abbandona il tradizionale sistema dell'asta per praticare prezzi fissi per ciascuna specie di pesce; tale forma di vendita si rivela subito svantaggiosa per i pescatori e favorevole ai grossi commercianti che confluiscono a Fano anche dalle vicine regioni

Pur con i tanti pericoli che si incontrano in mare a causa della guerra ( mine galleggianti, bombe inesplose, relitti che si impigliano e distruggono le reti,ecc.), la pesca riprende quasi regolarmente. Il problema delle mine viene spesso evidenziato dai giornali locali ; la necessità di procedere rapidamente alla bonifica è essenziale non solo per la pesca ma anche per l'agricoltura, in vista della ripresa delle attività di semina di fine 1945. Il lavoro <sup>23</sup>in un articolo del settembre riferisce di circa 110.000 mine disseminate nel territorio provinciale e aggiunge una stima di circa 30 miliardi di lire di danni di guerra.

Spesso i marinai, attirati dai guadagni, si spingono ben fuori dalle acque territoriali italiane, sin sotto le coste della Dalmazia e Croazia.. Sono numerosi, a partire dalla fine degli anni quaranta, i casi di pescherecci fermati dalle motovedette jugoslave con conseguente sequestro del mezzo, la confisca del pescato, l'arresto dell'equipaggio e le pesanti ammende da pagare per riavere le barche. A tal proposito, molti anziani marinai ancora ricordano i viaggi

---

<sup>22</sup> Cfr. Lo Scudo ( giornale democristiano ) 3 gennaio 1947; l'articolo riferisce dell'incontro che l'on. Fernando Tambroni, in visita a Fano, ha avuto con i marinai che gli hanno caldeggiato le loro esigenze.

<sup>23</sup> Cfr. Il lavoro, 7 settembre 1945.

fortunosi, per acquistare dinari di contrabbando, a Trieste, rivendicata da jugoslavi e da italiani e ancora in mano agli alleati, dove il dinaro costava un decimo rispetto al cambio ufficiale.

Una di queste prime catture avviene nel maggio 1946 e coinvolge ben 12 motopescherecci fanesi e sanbenedettesi; l'arresto dei pescatori si prolunga per alcuni mesi e solo l'interessamento immediato della locale E.C.A. ( Ente Comunale Assistenza ) e poi del Ministero degli Interni, che da un contributo di L. 450.000, consente alle famiglie rimaste senza sostentamento di andare avanti<sup>24</sup>.

Tali episodi, oltre a creare apprensione tra la gente del porto e di Fano, si inseriscono nel più ampio dibattito dei difficili rapporti internazionali del tempo tra Italia e Jugoslavia; si ricorda il caso del motopeschereccio " Ariose " che fu oggetto di interrogazione parlamentare da parte del deputato comunista fanese on. Enzo Capalozza ai Ministri della Marina Mercantile e degli Esteri<sup>25</sup>.

Si trascina per mesi anche la polemica tra lo Stato italiano e i proprietari di motopescherecci requisiti durante la guerra; la vertenza riguarda il contributo statale che l'Associazione Nazionale del piccolo cabotaggio, riunitasi a Viareggio, intende accettare come risarcimento; i piccoli armatori della pesca di Fano ( 13 armatori più 90 comproprietari ) interessati alla questione non sono assolutamente d'accordo nella cifra ritenuta troppo inadeguata per il danno subito e accusano l'Associazione di non fare i loro interessi<sup>26</sup>.

La ripresa della pesca e di tutti gli aspetti organizzativi connessi è favorita, come sottolinea l'Unità del 18 giugno 1947 " dalla compatta e solidale riunione di tutte le forze marinare accentrate nella Cooperativa fra marinai e pescatori"; rapidamente, infatti, essa si è assunta, dopo la guerra, l'organizzazione, la gestione e la direzione di tutti i servizi che interessano la pesca: acquisto della fabbrica del ghiaccio, impianto per la tinteggiatura delle

---

<sup>24</sup> Cfr. Il Lavoro, 26 maggio e 3 novembre 1946.

<sup>25</sup> Cfr. Atti Parlamentari, seduta del 18 giugno 1952.

<sup>26</sup> Cfr. L'Unità, 8 febbraio 1947.

reti da pesca in canapa, realizzazione di un deposito per lo stoccaggio del carburante, di un magazzino per gli oli lubrificanti, ecc. La Cooperativa attiva anche un ambulatorio per i soci e le loro famiglie, con presenza giornaliera del medico.

Tra questi importanti servizi viene sottolineata, dal giornale comunista, l'attività del Mercato all'ingrosso del pesce che, dal 1944, è in mano alla Cooperativa, in attesa di leggi di riordino del settore. Nel 1946 sono consegnati al mercato q.li 14.000 di pesce, di cui q.li 10.000 si sono diretti verso i centri di consumo del centro e nord Italia.

La gestione diretta del Mercato da parte dei marinai attraverso la loro organizzazione cooperativistica è tema di scontro politico nel clima infuocato che precede e segue le cruciali elezioni dell'aprile 1948. Sul Giornale dell'Emilia, il 12 maggio 1948, appaiono allusioni su presunte irregolarità amministrative nella gestione del Mercato del pesce di Fano, a cui prontamente rispondono sia la Cooperativa che l'Amministrazione comunale social-comunista, guidata dal sindaco Battistelli <sup>27</sup>.

Il vero motivo della polemica è chiaramente politico; da parte democristiana ( vincitrice delle elezioni ), contestando l'eccessiva ingerenza della Cooperativa marinai e pescatori in una struttura comunale e il conseguente ricavo di un utile consistente, si vuole in realtà attaccare la Giunta social - comunista che appoggia tale scelta. Da parte sua la Cooperativa, richiamando la normativa esistente, emanata anche in periodo fascista, legittima la sua posizione sul piano giuridico <sup>28</sup>e conferma la correttezza della Giunta. Nel 1951 la gestione del Mercato ittico passa comunque alla Amministrazione comunale.

Il 1948 è sicuramente un anno difficile e non solo per la Cooperativa fra marinai e pescatori di Fano; lo spirito cooperativistico è particolarmente osteggiato da vari settori del potere economico che difendono interessi

---

<sup>27</sup> Cfr. L'Unità, 15 maggio 1948.

<sup>28</sup> Cfr. L'Unità, 13 giugno 1948.

monopolistici contro cui i lavoratori e i partiti di sinistra stanno lottando. Il potere politico locale e nazionale, espressione di quegli interessi, non sa o non vuole difendere con la dovuta determinazione le imprese cooperative e le loro finalità sociali che, pure, la neonata Costituzione vuole tutelate. Sono molti gli attacchi che, sotto le vesti di obblighi fiscali, di fatto intendono mettere in ginocchio le cooperative in genere. In questa situazione non fa certo eccezionale la Cooperativa fra marinai e pescatori di Fano, a cui si contesta la percentuale di guadagno, trattenuta dalla stessa per finalità assistenziali, sulla vendita all'ingrosso del pesce e le si impone la restituzione per il periodo anteriore alla delibera comunale che concedeva la gestione del mercato ittico.

L'importanza del settore ittico nell'economia di Fano è ben compresa dagli ambienti più attenti e culturalmente preparati, tanto che si sottolinea l'esigenza di collegare ad essa la realtà scolastica della città per preparare figure professionali specifiche, preparate ad affrontare le problematiche gestionali e contabili del settore. Nel 1947, infatti, su suggerimento del professor Italo Mengaroni, studioso di problemi economici della pesca industriale su cui ha scritto dei saggi, si apre una riflessione su questo tema. In effetti si attiva in via sperimentale un corso biennale di "Contabilità per aziende pescherecce " presso l'Istituto Tecnico Commerciale " C. Battisti ". Nello stesso anno ci si impegna per trasformare il corso in qualcosa di stabile, in un vero e proprio indirizzo, che affianchi quello mercantile già esistente e che dia al termine il titolo di ragioniere specializzato nella gestione economica di aziende ittiche<sup>29</sup>.

La richiesta trova una concreta giustificazione nel notevole sviluppo della pesca, grazie alla completa motorizzazione, alla migliore commercializzazione del pescato, alle agevolazioni fiscali che consentono importanti investimenti. Tutti fattori che rendono Fano uno dei principali centri pescherecci

---

<sup>29</sup> Cfr. Lo Scudo, periodico regionale della Democrazia cristiana, 20 aprile 1947

dell'Adriatico; nonostante ciò, la richiesta avanzata al Ministero della Pubblica Istruzione trova un netto rifiuto.

Dal 1° marzo 1949 inizia uno storico sciopero dei marinai fanesi per difendere il contratto di lavoro e l'azione della loro Cooperativa. Già dal dicembre 1948 le Associazioni Armatori dei vari centri dell'Adriatico, denunciano il contratto con l'obiettivo di strappare a loro favore una percentuale pari allo 0,30 % dell'1% spettante, per norma contrattuale, all'assistenza dei marinai vecchi e invalidi. Si cerca da parte dell'Assopesca di far confluire nelle proprie casse una parte di quei fondi, prodotti dai lavoratori e destinati alla loro assistenza. Mentre nei vari centri dell'Adriatico, gli armatori acconsentono a rinnovare integralmente il contratto e a conservare ai marinai l'esclusiva amministrazione dell'1%, a Fano l'attacco armatoriale si inasprisce ed irrigidisce su posizioni di netta chiusura. Di fronte alla determinazione dei marinai in sciopero, essi decidono il 23 marzo 1949 una azione di forza, mai accaduta, cioè " lo sbarco ", vale a dire il licenziamento di tutti i marinai ( circa 650 persone ). I marinai, nonostante ciò, perdurano nello sciopero per 30 giorni per tutelare il principio della intangibilità del fondo assistenziale e , al contempo, per difendere la funzione e lo sviluppo della Cooperativa fra marinai e pescatori, per la quale chiedono l'adozione di una clausola contemplante l'acquisto di un'aliquota di carburante presso di essa, allo scopo di neutralizzare l'azione dei monopolisti del settore che avevano sostenuto le pretese degli armatori contro i marinai<sup>30</sup>.

I lavoratori di tutta la provincia e di tutte le categorie ( dalla Montecatini di Pesaro alle miniere di Perticara) esprimono la loro solidarietà, anche nella forma concreta delle sottoscrizioni, ai marinai fanesi e alle loro famiglie.

La vertenza è molto dura; l'opposizione degli armatori alle richieste dei marinai è boicottata anche dai pescivendoli che, per solidarietà, si rifiutano di

---

<sup>30</sup> Cfr. L'Unità, 6 marzo 1949, 25 marzo 1949, 29 marzo 1949 e 30 marzo 1949.

vendere il pesce pescato dai pescherecci usciti in mare con equipaggi formati solo dagli armatori e dai caratisti ( comproprietari )<sup>31</sup>.

La tenace resistenza dei marinai alla fine è vincente e costringe la controparte a rispettare il principio dell'1% totalmente devoluto all'assistenza e ad impegnarsi per la riassunzione dei marinai licenziati. L'accordo si raggiunge il 1° aprile 1949 grazie alla mediazione del Ministero del Lavoro, presso cui è stata convocata una Commissione formata da rappresentanti dei marinai fanesi e dal segretario della Camera del lavoro<sup>32</sup>.

Gli anni cinquanta, superata la sconfitta rappresentata dal passaggio della gestione del Mercato del pesce al Comune avvenuta nel 1951, vedono poi la costante e definitiva crescita della Cooperativa che, grazie anche alla restituzione dei danni di guerra, riesce a dotarsi di una serie di strutture ( ad esempio un impianto per la tinteggiatura delle reti ) e di mezzi efficienti che modernizzano e razionalizzano i servizi e gli impianti a disposizione dei soci.

---

<sup>31</sup> Cfr. L'Unità, 31 marzo 1949.

<sup>32</sup> Cfr. L'Unità, 3 aprile 1949.

#### 4.

### OSSERVAZIONI LINGUISTICHE

Nell'affrontare questo nostro studio sul porto e i suoi vari aspetti economici, sociali e culturali, ci ha particolarmente colpito la ricchezza, la varietà e la fantasia dei termini usati dai marinai. Tali parole ed espressioni per dei giovani come noi, figli della civiltà dei mass-media, ma anche per molti marinai di oggi, sono un vago ricordo, se non una realtà del tutto sconosciuta di cui solo qualche anziano marinaio ha memoria. Molti proverbi e termini di oggetti marinari, infatti, nel dialetto "portolotto" non sono più usati, sia per le trasformazioni tecnologiche, che hanno reso obsoleti gli oggetti indicati, sia per le grandi trasformazioni socio-culturali della marineria fanese., e forse c'è anche da chiedersi se ancora esiste un dialetto " portolotto ". Il dialetto è sempre meno usato o, per lo meno, ha perso la particolare coloritura che caratterizzava la zona del porto, distinguendola dagli altri quartieri urbani ed extraurbani.

La società attuale tende sempre più a massificare e a smorzare le differenze; tale processo, indubbiamente positivo sul piano socio-economico, porta con sé, però, il rischio di un progressivo sradicarsi dell'individuo dalla sua matrice culturale più naturale e immediata.

L'identificazione nella storia collettiva del proprio gruppo è avvertita, invece, come una profonda esigenza da noi giovani e quindi pensiamo che il dialetto, parte integrante di quella storia, possa rappresentare un valido mezzo. Un dialetto che non sia più strumento di discriminazione sociale, ma opportunità per ritrovarsi nel comune patrimonio culturale.

Il dialetto portolotto rappresentava a Fano un codice linguistico a sé, separato dalla lingua parlata nel centro storico e ciò era determinato non solo

dalla specificità dell'attività praticata e dall'ambiente a cui esso si lega (il mare, il tempo, ecc.), ma anche dalla particolare collocazione che, sul territorio fanese, aveva il quartiere del porto, isolato, posto fuori dalle mura cittadine.

Ciò ha permesso a questo quartiere di svilupparsi in forma quasi separata dal resto della città; cittadini e portolotti erano, nei primi decenni del secolo, due "condizioni" diverse, spesso rivali tra loro, antagonisti, sempre pronti a "cagnare" pittoresche e chiassose; essi avevano anche luoghi di svago separati e consuetudini diverse.

Le influenze di altri dialetti di città costiere ( Ravenna, Chioggia, Venezia, Ancona) sono frequenti e derivano dalla lunga consuetudine di rapporti, dal praticare lo stesso lavoro e dal senso di unione che nasce naturale e spontaneo da chi affronta le comuni avversità e le durezza della vita.

Per questo ci è sembrato opportuno elencare dapprima una serie di espressioni, divenute proverbiali, legate per lo più alle variazioni atmosferiche, alla meteorologia in generale, quanto mai importante in un'epoca in cui la navigazione era a vela e il lavoro dipendeva dal brutto o dal bel tempo. Successivamente abbiamo raccolto termini legati alla particolare nomenclatura degli attrezzi, delle diverse parti della barca, della tecnica di costruzione, della navigazione, ecc. per ultimo abbiamo elencato i termini dialettali dei pesci più comuni nella nostra zona.

## **GLOSSARIETTO MARINARO**

### **I PROVERBI**

#### **Si lampa da levant respond da punent**

( dai lampi lontani a levante si può prevedere il rafforzarsi del vento di ponente, quindi cattivo tempo )

#### **In mez'ora nasce un fung in cinq minut fa na gufata**

( in mezz'ora nasce un fungo in cinque minuti scoppia una tempesta )

#### **Aria roscia o che piove o che soffia**

( cielo rosso o piove o tira vento )

#### **Il vent de Snegaia porta la piova**

( il vento da sud porta la pioggia )

#### **Tira un punent che pela**

( soffia una tramontana fredda )

#### **Punent e nev**

( il vento di ponente porta la neve )

#### **Scirocc in burinat**

( espressione che indica un vento di scirocco misto a bora )

#### **Ariva la trèssa**

( il tempo si annuvola improvvisamente con forte vento )

#### **E' strasordin**

( un mare un po' grosso )

#### **El temp cattiv gross**

( tempo molto brutto con mare grosso e forte vento )

**E' vent su, da maestre**

( soffia il maestrale )

**Bonaccia spiagura**

( mare calmo e assenza totale di vento )

**En tira na bava de vent**

( c'è calma assoluta di vento )

**Avut un travai**

( avere una pesca scarsa )

**En i tira manca la quartarola**

( valere poco, non meritare neanche la "quartarola", cioè la parte più piccola nella divisione dei guadagni )

## **ARNESI , PARTI DELLA BARCA, TECNICHE DI PESCA**

**Arbur da prova e arbur da pupa** = albero di prua e di poppa

**Bocaport** = apertura nella coperta della barca, permette di scendere nella stiva

**Bragh** = segnapesca

**Buiol** = secchio

**Butas** = linea di galleggiamento

**Calament** =cavi misti di metallo e corda

**Calomba** = corda

**Capretta** = incrocio di legni tenuti fermi da due ferri sporgenti serviva per piegare le tavole di quercia bagnate e riscaldate dal fuoco sottostante.

**Casèla** = cassetina divisa in due scomparti contenente i gomitoli di filo e le linguette per la rete

**Cavaletta** = gru a poppa

**Chiment** = fessura tra due tavole

**C'mand** = corda piccola, sottile

**Coppa** = bastone munito di rampione, serve per avvicinare la barca al molo

**Cudissa** = corda di 40/50 braccia, serve per segnalare la posizione della rete

**D'imbon** = pesca praticata a poche miglia dalla costa

**Divergent** = assi di legno usati per allargare la rete

**El big** = specie di argano collocato nell'albero di poppa serve per alzare la rete

**El cartabon** = termine usato dai calafati per indicare le inclinazioni del taglio delle tavole

**El cruchèl** = il gabbiano

**El fral** = luce, fanale

**El ghiom** = gomitolo di filo

**El ranch** = specie di letto di tela sospeso con due corde, collocato sotto coperta; si richiudeva. Non è più in uso

**El spess** = rete a maglie strette

**Fanai de via** = fanali rossi e verdi posti ai lati della cabina o suchett

**Filibùs** = stivali di gomma fatti con le camere d'aria delle ruote dei camion

**Foravia** = pesca praticata ai confini del mare territoriale

**Fugon** = cavità riempita di sabbia per contenere carboni accesi, intorno alla quale venivano collocati gli spiedini di pesce.

**Gambett** = maniglione, serve per congiungere gli anelli di corda o di acciaio

**Garbin** = anelli che tengono i cavi, sono così chiamati perchè ruotano

**Gatina** = pesce della famiglia dei palombi

**Gavina o furmagèta** = testa o punta dell'albero così chiamata perchè a forma di formaggio

**Ghia** = carrucola

**Girlin** = tipo di rete a sacco usata per lavare il pesce

**Giuvnot** = giovane di bordo (dai 14-19 anni)

**Goffa** = panierino, cesto di vimini usato per mettere il pesce o altri generi alimentari

**Guanta e molla la cima** = afferra e lascia la corda

**Gugùl** = parte terminale della rete

**La lima da piomb** = corda collegata alla rete munita di piombi

**La lima da scors** = corda collegata alla rete munita di sugheri

**Le gabi** = gabbie con rampioni per rastrellare i fondali, usate soprattutto per la pesca delle sogliole

**Linguèta** = arnese in legno che serve per rammendare la rete

**Mancui** = sostegni verticali per le tavole delle paratie esterne della barca

**Manicheta** = tubo dell'acqua

**Manticchi** = carrucola usata per chiudere la vela

**Marmutina** = termine usato dai calafati per indicare una speciale cassetta tutta chiusa tranne una apertura a lunetta, dal duplice uso: porta attrezzi e sedile di altezza variabile

**Masett** = sugheri che tengono a galla la rete

**Morea** = giovane di bordo (dai 7-14 anni)

**Ochi de gubìa** = aperture nella prua della barca dove s'infila la catena dell'ancora

**Paiol** = pavimentazione della barca

**Paramsel** = rinforzo del tronco centrale della barca

**Parascors** = fasciame interno

**Pegula** = pece

**Pompa d'sentina** = pompa per l'acqua azionata a mano

**Rapid** = attrezzo per pescare nel fondale sabbioso

**Rastel** = rastrello per pulire la coperta della barca

**Regola** = timone

**Ret d'imbrocc** = rete a tramaglio triplo, si fissa per intrappolare i pesci

**Scandai** = strumento per misurare la profondità del mare

**Scavess** = corda intrecciata fatta con i resti della colomba quando questa si consuma, praticamente un avanzo di materiale recuperato

**Schermott** = pezzi di legno che fanno parte della fiancata della barca

**Sfratass** = scafone

**Spiera** = corda con in fondo un rotolo di catene o cavi di acciaio; veniva usata per rallentare la corsa nell'entrata in porto in caso di mare grosso e per evitare il girare incontrollato e il conseguente ribaltamento della barca. Non è più in uso.

**Spuntier** = nella barca a vela è il legno sporgente in avanti dove si lega il fiocco

**Sterigg** = coperchio del vano motore

**Strascic** = tipo di rete

**Sucon** = zoccoli piuttosto alti con tomaia chiusa sul davanti

**Sumatura** = sagoma usata per sostenere la barca nella fase di varo o quando viene tirata in senso

**Surini** = un tipo di pesce azzurro

**Taia del masaprèt** = carrucola

**Tambucchi** = portelli per scendere sottocoperta (da bass)

**Tartana** = rete per la pesca a strascico

**Tersaroi** = tre fili di cordini per legare la vela a diverse altezze, a seconda del vento:

- a) **una man de tersaroi** = vela arrotolata fino al primo giro; c'è poco vento
- b) **el cuncèr** = vela arrotolata fino al secondo giro; c'è molto vento
- c) **el piccul** = vela arrotolata fino al terzo giro; c'è vento molto forte

**Vàs** = slitte per tirare la barca nello squero

**Vericell** = carrucola con motore usata per raccogliere le reti

**Voliga** = retino usato per recuperare oggetti caduti in mare

**Vulant** = tipo di pesca praticato da due barche in coppia