

## IL PORTO DI FANO\*

ERNESTO CORSI

### *Generalità. Origini e sviluppo del porto.*

La città di Fano, che si estende dal Metauro fin oltre al torrente Arzilla, da quando ebbe il nome di *Colonia Giulia Fanestre*, sentì la necessità di un porto, a causa della sua posizione geografica nel punto dove la Via Flaminia, partendo da Roma, tocca l'Adriatico e dove l'ubertosa valle Metaurense reca la copia dei più svariati prodotti. Così, la Colonia Fanese fu sede, nei tempi imperiali, del collegio dei *dendrofori*, che fornivano legnami e riparavano navi, del collegio dei *centonari* o fabbricanti di stoffe, dei *lintiari* o fabbricanti delle tele di lino, dei *mercuriali* o commercianti.

Vi sono notizie che, al principio del secolo XII, Venezia ebbe relazioni col porto di Fano, il quale faceva concorrenza a quelli di Pesaro, di Senigallia e di Ancona.

Dell'antico porto romano quasi nulla rimase. Pandolfo Malatesta, nel 1421, imponeva una colletta per la costruzione del porto Fanese, che venne condotto a termine; già nel 1466 era diventato così inservibile che si deliberò di creare alla foce dell'Arzilla un altro porto, che ebbe in breve la medesima fine.

---

\* Viene qui riproposto un saggio di Ernesto Corsi estremamente dettagliato per notizie e dati sul porto di Fano tra gli anni 1922-1931. Lo studio è apparso su "La Coltura Geografica", nn. 2-3, del 1931. Per la parte storica cfr. la nota a pag. 166.

E parimenti andarono a monte nel 1566 e nel 1600 i progetti per iniziare dei nuovi lavori portuali. Nel 1610 una forte inondazione, avendo distrutti parecchi molini, obbligò il Comune a scavare un canale, che derivava, a Km. 9,5 dalla foce, l'acqua del Metauro fino presso la città per mettere in funzione altri molini da ricostruire.

L'architetto del popolo romano, Rainaldi Girolamo da Ferrara, ebbe l'idea, che il canale potesse servire anche da porto e formulò un progetto, che fece pervenire a Galeotto Uffreducci da Fano, cameriere segreto di Papa Paolo V Borghese.

Dopo molte vicende, tergiversazioni e contrasti da parte dei Pesaresi e degli Anconetani, i quali vedevano nell'attuazione del progetto una concorrenza al proprio traffico, il nuovo porto, che ebbe il nome di *Borghese*, fu portato a compimento agli 8 di settembre 1616 con l'ingente spesa di 50 mila scudi e con la causa intentata all'architetto, perché il porto, qualche anno dopo, s'interrava.

Del *Porto Borghese* non è restato che una medaglia in onore di Paolo V, e una loggia prima adibita a magazzino e oggi messa a nuovo per desiderio del principe Fernando Borghese e per opera del locale Genio Civile, diretto dall'insigne perito cav. Morena.

La darsena, che si osserva nella medaglia, venne ristretta per dar luogo al vero porto canale, sorto verso il 1735, immettendovi le acque con un salto pittoresco di 10 metri, detto *Cascata della Liscia* da cui si alimenta da pochi anni una centrale elettrica.

Nel secolo scorso si prolungò il porto al mare con due moli, mentre un altro molo fu messo a difesa delle sensibili mareggiate del fiume Metauro apportatrici di alluvioni.

I lavori eseguiti non furono definitivi, perché inadeguati al crescente numero delle navi e allo sviluppo della pesca; infatti dal 1840 al 1930 le barche aumentarono come indicano i dati riportati in nota.

Ma, per l'angustia del porto, i pescatori fanesi non solo erano costretti a rifugiare le imbarcazioni a Pesaro, a Senigallia, ad Anco-

na, oppure a ricoverarsi con grave danno nella piccola rada dell'Arzilla, ma dovevano bene spesso lottare fra gravi ostacoli nelle manovre di entrata e di uscita, specie se il mare dava segni di tempesta. Poiché le condizioni della pesca peggioravano, si fecero molti progetti; in tal modo, nel 1910, venne sistemato il vecchio molo guardiano; nel 1912 fu costruito il bacino di stazionamento antistante la torre del fanale; nel 1914 si aperse il bacino di espansione; dal 1928 al '30 si fece, alla radice del molo guardiano, il nuovo bacino di levante e, così, parvero rimossi i danni arrecati alla consistenza del naviglio e alla floridezza dell'industria peschereccia fanese.

Con la costruzione del nuovo bacino di levante, lo specchio d'acqua, aumentato di quasi 9.000 metri quadrati, può raccogliere ora sufficientemente le imbarcazioni di Fano; ma, d'altro lato, il vecchio porto-canale si è reso un po' difettoso, perché, con la costruzione dei moli a difesa dell'abitato rivierasco della *spiaggia di sottomonte*, si determinò la scomparsa di una barra sabbiosa mobile, che, a 150 metri circa dalla bocca portuaria, attenuava l'agitazione dei marosi. Difatti, questa scomparsa ha provocato l'approfondimento dei fondali per quasi metri 4,50, mentre prima la variazione oscillava da metri 2 a metri 2,60.

Così per ridare la completa tranquillità al canale, si dovrebbe prolungare il molo di levante almeno di 150 metri e di 40 quello di ponente e costruire, inoltre, un piccolo pennello in prossimità dell'attuale bacino verso la bocca d'accesso; oppure si potrebbe ampliare il nuovo bacino verso levante per una larghezza di 30 metri e una lunghezza di 250.

Il porto-canale, così com'è, misura dalla ferrovia all'estremità foranea metri 660 ed è largo 18 metri, profondo 2,80 sotto lo zero idrometrico<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Lo zero idrometrico è m. 0,63 sotto il livello medio.

Nel bacino di stazionamento la media profondità è di metri 3,60 con una larghezza di metri 40; nel bacino di espansione si ha la lunghezza di metri 166 e la larghezza media di metri 110. Nel nuovo bacino la profondità misura quasi 4 metri. Il porto-canale utilizzato spazia per un'area di circa 5 ettari.

\* \* \*

La zona marittima, in cui si svolge l'attività dei pescatori di Fano, va da Rimini ad Ancona e si spinge fin verso le coste dell'Istria e della Dalmazia, cosicché la marina fanese è dedita in particolar modo alla pesca e al piccolo cabotaggio. Si è calcolato che il periodo lavorativo si svolge per quasi 330 giorni, perché, soltanto in trentacinque o al massimo in quaranta giorni distribuiti nei 12 mesi, il mare grosso o burrascoso non permette l'uscita delle navi. I venti di nord, di nord-est e di est spirano prevalentemente nella cattiva stagione ed agitano abbastanza il mare, che, invece, rimane calmo per i venti di sud, di sud-ovest e di ovest nell'altra parte dell'anno.

Ricco di *plankton* è il fondo sottomarino, che si presenta sabbioso lungo la spiaggia e melmoso al largo, misurando una profondità di appena 10 metri a sette chilometri di distanza e non sorpassando quasi mai i 100 metri nel circuito in cui si mantengono per lo più i pescatori fanesi; né la salsedine è molto elevata, mantenendosi fra un minimo di 334 e un massimo di 38 per mille.

Per lo più la temperatura si abbassa nella prima quindicina di gennaio, con una media di 4° C. e una minima di — 3° C.; in questo periodo appunto il mare va spesso in burrasca e impedisce l'uscita delle navi. Verso la fine di luglio si notano le temperature più elevate, che possono qualche volta raggiungere la massimale di 36° C. La media termica oscilla fra i 14° e i 16 C°. La media barica si mantiene

sui 760, con massimi (776) e minimi (737) verificati rispettivamente al principio e alla fine di gennaio. La velocità del vento, più forte nella cattiva stagione, presenta una media di km. 14,8 all'ora, con un massimo di 18,1 fra dicembre e gennaio e un minimo di 13 a settembre; ma fu anche sperimentata la massima velocità oraria di 127 chilometri col vento nord-est.

Maestro e ponente sono per lo più venti invernali; soffiano libeccio e greco in primavera; predomina il greco d'estate; nell'autunno quasi sempre spira nuovamente il libeccio, che è, per così dire, il vento più comune dell'anno, dopo quello di E.N.E.

### *La flotta peschereccia*

Considerevole è nella marina fanese la flotta peschereccia, la quale è costruita per più che metà a Fano e per il resto a Pesaro, a Cattolica, a Senigallia, a Porto Civitanova, ecc.

Se il Cantiere di Fano fosse più vasto, si potrebbe aumentare e perfezionare la fabbricazione delle barche, che ora viene fatta in maniera rudimentale, col solo mezzo degli arnesi del falegname e del carpentiere. Gli operai fanesi, abilissimi nella legatura della chiglia, delle ordinate, dei bagli, dei puntelli, della coperta, ecc., con maestria portano a terra barchetti da riparare; incatramano, inverniciano e varano senza aiuto meccanico e con deficiente scalo d'alaggio.

Fano ha tre piccoli cantieri: quello di Persini Giuseppe, sorto nel 1913; di Tarsi Adelmo, nel 1914; di Ciavaglia e C.o., nel 1920.

Attualmente si contano poche motonavi e un gran numero di battelli, di barchetti, di barche o trabaccoli e di lance, le quali ultime

vengono manovrate a remi e a vele<sup>2</sup>.

Il battello, di circa 4 tonnellate, con uno o due alberi, con vela, fiocco e contrafiocco, presenta chiglia piatta per l'esiguo pescaggio, prua larga e timone molto al di sopra della linea d'acqua per quasi metà di altezza sporgente dalla poppa; le vele, tinte con terra gialla, rossa e nera, mostrano speciali segni di riconoscimento.

I barchetti, dalle 6 alle 10 tonnellate, servono per la pesca a sfogliera; le barche, comprese fra le 10 e le 20 tonnellate, si adoperano nella pesca a media e a grande tartana; le lance, sulle 2 tonnellate, servono anche per diporto nei mesi estivi<sup>3</sup>.

Per trasportare il pesce da bordo alla riva, si adoperano speciali

<sup>2</sup> Battelli (batlott)	35	] Unità 340 Tonn. 4970
» da pesca	45	
Barchetti piccoli	80	
» mezzani	100	
» grandi	80	

Nel periodo 1920-1930 furono costruite *sette* barche di 750 tonnellate complessive.

<sup>3</sup> Per maggior chiarezza presento la distinzione della flotta.

*Flotta da pesca*

Numero barche	305
Tonnellaggio	2.860

*Flotta da traffico*

Numero barche	35
Tonnellate	2110

*Barche a motore*

Numero	36
Tonnellate	1018

*Barche a vela*

Numero	304
Tonnellate	3952

Le barche a motore hanno un tonnellaggio percentuale rispetto al globale di appena 20,48%. Le barche da traffico più capaci sono: Raffaello Sanzio, tonn. 92; Adalia, 124; Teresa, 151.

natanti, chiamati *batlott*, che sovente, per mancanza di vento o per fortunale, non possono compiere il viaggio di andata e ritorno, provocando l'alterazione del pesce.

### *I sistemi di pesca*

I sistemi di pesca in uso nel porto di Fano sono:

1. a coppia con la rete tartana;
2. isolatamente, con reti sfogliera o carposfoglie;
3. con reti da posta (nasse) per la pesca delle seppie;
4. con reti da posta per la pesca delle sardelle;
5. con reti (tratta) tirate da terra;
6. con attrezzo speciale per la pesca di calcinelli e porazze.

La pesca a coppia è compiuta da due barche o *trabaccoli*<sup>4</sup>, le quali calano giù una grande rete a strascico, detta tartana, e la trascinano sul fondo marino per prendere ogni specie di pesci grandi e piccoli, di crostacei e molluschi con ricco bottino, ma gravi danni alla itticultura nazionale, perché viene catturata una grandissima quantità di novellame.

Le barche, che possono arrivare anche sulle coste dalmate, si mantengono alla distanza di una *Verta*, quasi a 120 metri, e tirano su la rete ogni due ore.

La tartana, che si dice grande se pesa intorno a 1200 kg. e media

---

<sup>4</sup> I natanti si dividono, secondo l'uso locale in:

Battelli (chiamati in vernacolo *batlott*) barche da tonn. 2 $\frac{1}{2}$ -3.

Battelli da pesca — tonn. 5.

Barchetti piccoli — da 6 a 10 tonn.

Barchetti mezzani — da 10 a 20 tonn.

Barchetti grandi — più di 20 tonn.

se inferiore agli 800 kg., è una grande rete composta di due lunghi bracci per tirare e di un sacco per tener catturato il pesce.

A ciascun braccio della tartana vanno aggiunti: un cavo di canapa di mm. 170 della lunghezza di m. 30; un cavo di Manilla di mm. 110, lungo m. 60; un cavo di Manilla di mm. 80 della lunghezza di m. 200; un cavo di canapa catramato di mm. 80 per metri 500. I cavi di Manilla e il sacco sono muniti di numerosi pezzi di legno rovere, alla distanza di sei metri ciascuno, per poter rimanere sollevati dal fondo marino a difesa degli scogli. Al sacco sono legati due pezzi di cavi di Manilla uniti assieme, uno di mm. 110 per metri 10, l'altro di mm. 65 per metri 70; a essi è fissato un involto di tavolette di sughero, che, mentre si pesca, galleggia e serve ad indicare dove si trova la rete e a procurare il ricupero, in caso di rottura dei cavi o d'incontro in qualche scoglio o altro impedimento che possa trattenerne la rete sul fondo.

L'equipaggio della pesca con tartana a coppia è da 16 a 20 persone per barche grandi, e da 10 a 14 per quelle piccole.

La durata di ogni viaggio di pesca è compreso fra i due e gli otto giorni, secondo le distanze e le condizioni meteorologiche. Da novembre ad aprile, non meno di 10 coppie di trabaccoli fanesi pescano nelle vicinanze della Dalmazia e dell'Istria.

Un'altra rete a strascico è la *sfogliera*, conica di forma, ma più disastrosa della tartana nel suo passaggio sul fondo marino; essa si adopera tutto l'anno, meno alcuni giorni di dicembre e gennaio, per la pesca delle sogliole, dette *sfoglie*, e del pesce *minuto*.

Anche la pesca a tratta, comune nell'Adriatico e nel Mediterraneo, si fa con una rete a strascico, calata già da un battello e dalla spiaggia tirata per mezzo di lunghe funi: con questo sistema si raccolgono a primavera sarde e alici (sardoni); d'estate triglie, seppie, mugelle (cefali), sgombri; d'inverno saraghine, anguille, aguzzelli.

Secondo le indicazioni fornitemi e la osservazioni fatte sul po-

sto, la forma precisa della tratta è una rete della lunghezza di metri 200; ha il centro a sacco, presenta maglie larghe ai due lati estremi e sempre più fitte verso il mezzo, fittissime nel sacco chiamato *cova*. Con un battello, la tratta si porta e si cala al largo, sommergendola a semicerchio, avendo lasciato alla spiaggia un capo delle funi (*reste*) attaccato ai due lati. Si sbarca a terra a distanza il capo dell'altra fune e si tira la rete, aiutandosi con cinghie a tracolle, dette *crocchi*.

L'operazione richiede circa un'ora, ma in una notte, se vi è il *passaggio*, si possono fare più di otto tirate. Il numero delle persone che prendono parte alla pesca, è 12 d'estate, 16 d'autunno. Con 8 tratte il prodotto della pesca è di circa 60 quintali.

Di rendimento alquanto scarso è la pesca dei cefali, da maggio a settembre, effettuata con la *rete fissa*, detta a *saltarello*, perché il pesce, imbattendosi in una rete tesa verticalmente a dei pali, salta in un'altra disposta orizzontalmente, rimanendovi impigliato.

Un'altra specie di rete fissa per la pesca di anguille, passere, aguzzelli, barbi, lasche, ecc., è la *bilancia*, fissata per le punte alle estremità di due pali messi in croce e calata in acqua mediante una fune corrente all'incrocio dei medesimi pali.

Un sistema, che non richiede alcuna specie di rete è la pesca dei *cannelli* esercitata da marzo a ottobre lungo il litorale fanese, dal fosso (Fosso Sejore, n.d.r.) di Pesaro alla stazione di Marotta, a pochi centimetri di profondità e con bassa marea e mare calmo, perché non si potrebbero altrimenti scorgere i cannelli, che sono infissi al fondo in direzione verticale. Le telline, dette *calcinelli*, conosciute in tutta la costa adriatica, si pescano con uno speciale arnese, che va sotto il nome di *ferro da calcinelli*, il quale, a guisa di tagliente cucchiaio, penetra nel fondo e prende una buona quantità di sabbia molliccia; e mentre questa si disperde per le maglie della rete, i calcinelli in essa commisti, vi restano imprigionati. Il ferro si unisce con due funi a una cinghia di cuoio legata alla vita del pescatore.

Un arnese quasi simile per il funzionamento ma più grande è la *porazzara*, che da una barca si cala a profondità di quasi 10 metri per la pesca, non molto redditizia, di *porazze* e grancelle: a prua della barca, poi, sono situati due paranchi, che hanno il medesimo ufficio della cinghia del pescatore, che porta il ferro da calcinelli.

*La pesca nei dati statistici. Il commercio.*

Quasi tutte le specie di pesci, circa 140, che vivono nel medio Adriatico, si riscontrano nella marina fanese, per le peculiari circostanze del suo fondo e le favorevoli condizioni del plankton; però la importanza commerciale si restringe solamente a 35 specie di pesci, a circa dieci specie di molluschi e a 5 specie di crostacei.

I pesciolini novelli, specialmente di triglie e sardoni, che a Fano prendono il nome di pesciolina, si catturano in misura straordinaria con le reti a strascico, specialmente da maggio ad agosto. Ciò spiega la miseria del patrimonio ittico: non viene osservata, infatti, la proibizione della pesca nei mesi di maggio e giugno nei quali avviene la fecondazione e lo sviluppo; in questi mesi si piglia una grande quantità di pesciolina e in questi mesi appunto la pesca si dovrebbe proibire almeno per una zona di sette chilometri dalla spiaggia. Inoltre, a dar importanza all'industria della pesca, contribuiranno anche le immissioni nelle acque fluviali (Metauro, Arzilla, ecc.) degli avannotti di trotelline marine (truta marina) e di salmoni del Reno (*salmo salar*).

È noto, infatti, che i salmonidi, durante la riproduzione, migrano dal mare ai fiumi, perché è nelle acque dolci che i pesciolini passano il necessario periodo di accrescimento e poi scendono al mare per raggiungere la maturità sessuale. Il salmone del Reno, riuscendo

a prosperare nell'Adriatico, potrebbe raggiungere più di un metro di lunghezza e il peso di trenta chilogrammi.

\* \* \*

Relativamente alla quantità di pesce pescato, che sale a circa 9000 q.li annui<sup>5</sup>, la più alta percentuale spetta alle saraghine, alle mindole, agli alboretti, alle sarde, ai roscioli, ai sardoni, alle zanchette, alle sfoglie, alle porazze, alle razze.

La produzione nel 1929, distinta per qualità, fu la seguente:

1.a qualità (sogliole, merluzzi, calamaretti, triglie, astici)	q.li 1.200
2.a qualità (merluzzi piccoli, triglie mezzane, astici mezzani, ecc.)	» 3.000
3.a qualità (seppie, polipi, sarde, alici, razze, ecc.)	» 4.000
4.a qualità (crostacei, molluschi, pesciolini, ecc.)	» 1.000

Sulle coste istriano-dalmate, in poche ore si prendono talvolta oltre quaranta ceste fra mindole, razze, gattine e roscioli; e ogni cesta equivale a 30 chilogrammi.

Le specie più ricercate, come storioni, ombrine, varoli, triglie, cefali, astici, hanno più gran prezzo nel consumo, ma per quantità si mantengono a una cifra assai bassa; e però il valore della pesca, calcolato a quasi 5 milioni di lire, non è quale si potrebbe attendere dalla grande quantità pescata.

Naturalmente, oltre i due terzi della suddetta cifra sono costituiti dal prodotto netto della pesca con la tartana e la sfogliera, che

---

<sup>5</sup> Quantitativo del pesce pescato: anno 1926. q.li 12.600; 1927, q.li 9.400; 1928, q.li 9.720.

rappresentano i due sistemi più importanti. Per importanza di valore tengono dietro la pesca a tratta, la pesca delle porazze, la pesca a bilancia e a saltarello. Noto risulta il ricavo della vendita degli astici, delle nocchie, dei bomboli, dei cannelli, dei calcinelli, delle grancelle e delle granche.

Il pesce, in apposite cassetine e in cesti ben chiusi, provvisti di ghiaccio, per quasi due terzi viene spedito fuori di Fano, nella media e nell'alta Italia, e cioè a Genova, a Firenze, a Milano, Venezia, Ravenna, Faenza, Bologna, S. Angelo in Vado, Fossombrone, Città di Castello, Gubbio, Narni, Terni, Fabriano, Spoleto, Perugia, Roma, Pescara, Ortona, ecc.

Nel commercio del pesce, però, il pescatore non sempre è compensato con equità e in proporzione delle fatiche da esso sostenute, perché le parti più alte vengono accaparrate dal proprietario dei legni e dall'incettatore. Secondo un calcolo più in uso, nella pesca a tartana e a tratta, al proprietario del naviglio e della rete spettano relativamente quasi 8 parti, al pescivendolo incettatore 2, al parone (capo dell'equipaggio) 2, al sottoparone 1,5, ai marinai 1, ai mozzi 0,5 per uno; nella pesca delle porazze, il proprietario ha 3 parti, il venditore 1, i marinai 1. Per le motonavi, al motore due parti in più. I barchetti grandi fanno 30 parti, i mezzani 27 in relazione agli equipaggi; e sette volte all'anno si rendono i conti, e cioè, a carnevale, a Pasqua, a Pentecoste, a mezzo luglio, a fine agosto, ad Ognissanti e a Natale.

Se la figura del proprietario va quasi scomparendo, in quanto il pescatore tende a farsi lui stesso padrone del legno, rimane ancora, sebbene attenuata da recenti disposizioni, la piaga dei pescivendoli, i quali, dopo aver ricevuto due parti sulla metà del prodotto, guadagnano ancora la differenza fra il prezzo di Fano e quello del mercato di consumo, senza contare il rimborso che gli deve il pescatore, di tutte le spese per magazzinaggio, per ghiaccio, personale e

mezzi di trasporto.

La giustizia sarebbe, che il ricavo utile della pesca, detratto un equo contributo al capitale, fosse proporzionalmente ripartito fra le persone che si danno all'esercizio di questa industria. E poi perché il valore della pesca salisse per tutti, bisognerebbe introdurre, assieme al piccolo credito peschereccio, gran copia di battelli a vapore<sup>6</sup>, sia per garantire la vita dei pescatori, che non di rado è preda delle onde, [sia perché] il pesce avrebbe più prezzo, perché freschissimo giungerebbe al porto e, certo, in migliori condizioni sui lontani mercati di consumo, anche per effetto dei magazzini frigoriferi, che conservano bene il prodotto anche per qualche giorno.

Ora, esistono a Fano due fabbriche di ghiaccio, le quali hanno sradicato finalmente l'uso della neve e delle neviere, che non solo rappresentavano mezzi antiquati, ma anche pericolosi a causa dei microbi, che possono facilmente essere assorbiti dal pesce fresco.

### *Piccole industrie derivanti dalla pesca*

Sul porto di Fano, con sistema empirico e buoni risultati, i cordai e le donne lavorano molta canapa grezza per la fabbricazione di corda e molta canapa pettinata per la fabbricazione delle reti. Le donne parimenti tessono migliaia di pacchi del forte cotone Corgniè per la confezione delle vele, ricavandone un discreto guadagno. Il catrame in botti, la pece, la terra colorata, la stoppa, i chiodi, la vernice, la polvere di pino e altri articoli costituiscono un buon movimento commerciale e danno luogo ad altre piccole lavorazioni accessorie, così che la pesca, con le industrie annesse, supera di parecchio i 10 milioni di lire. L'equipaggio sale a 1750 uomini. La popolazione ma-

---

<sup>6</sup> Numero dei motori messi ogni anno alle barche:

1922 2, 1923 3, 1924 2, 1925 3, 1926 3, 1927 4, 1928 5, 1929 8, 1930 6; totale 36, dei quali 24 su barche da pesca e 12 su barche da traffico.

rinara — compresi marinai, cordai, retai e famiglie, ecc. — si calcola a 8750.

*Altre caratteristiche economiche del porto*

Il movimento del porto di Fano non si limita, però, ai soli prodotti dell'industria peschereccia, ma dalla fertile valle metaurense, nonché dalle pingui pianure e colline circostanti assorbe gran parte di materie prime, per lo più pesanti, che non ci sarebbe convenienza a spedire per ferrovia su taluni mercati rivieraschi. La fiorente produzione degli orti fanesi partecipa al movimento portuale per circa 80 tonnellate di ortaggi e frutta: dai campi partono quasi 120 tonnellate di grano, e 240 di vino; dalle fornaci quasi 90 tonnellate di laterizi, mentre la ghiaia e la sabbia figurano per tonnellate 46,105. Le barche da traffico sono dirette a Trieste, a Pola, a Sussak, ai porti della Grecia e della Sicilia.

Il pesce, merce deperibile, si spedisce quasi tutto per ferrovia.

Il movimento complessivo in questi ultimi anni è in continua ascesa, chè da tonnellate 34.384 nel 1926, si passa a tonnellate 47.968 nel '27; a 55.160 nel '28, come indica il seguente specchietto:

*Movimento portuale:*

	A N N I					
	1926		1927		1928	
	n.	tonn.	n.	tonn.	n.	tonn.
Arrivi .....	854	—	989	—	1.101	—
Merci sbarc. ...	—	5.322	—	5.975	—	7.515
Partenze .....	833	—	992	—	1.002	—
Merci imbar. ...	—	29.062	—	41.993	—	47.645
Totale .....	1.687	34.384	1.981	47.968	2.103	55.160

Un'analisi delle merci sbarcate e imbarcate mostra che dal porto fanese si esporta molto più di quanto si importa.

	merci sbarc.	merci imbarc.
Carbone fossile .....	tonn. 1.623	tonn. —.—
Cemento .....	» 1.538	» —.—
Legname da costruz. ....	» 2.060	» —.—
Legna da ardere .....	» 73	» —.—
Nafta .....	» 150	» —.—
Ortaggi e frutta .....	» 132	» 78
Pietra scaglia .....	» 1.632	» —.—
Legna da costruz. ....	» —.—	» —.—
Grano .....	» —.—	» 1.115
Ghiaia e sabbia .....	» —.—	» 46.105
Laterizi .....	» —.—	» 90
Vino .....	» —.—	» 239
Merci varie .....	» —.—	» 18
	<hr/>	
Totale .....	tonn. 7.515	tonn. 47.645

Le cifre esposte indicano che quello di Fano, fra i numerosi portocanali della costa adriatica, certamente è uno dei più importanti e caratteristici. Valide opere artificiali ne accrescono l'efficacia. Dal punto di vista geografico, la Via Flaminia, che da Roma attraversa l'Appennino, e la fertile Valle Metaurense contribuiranno all'incremento del traffico portuale. Però la vita del porto è tuttora concentrata nella pesca, in quanto la massima parte del movimento mercantile è rappresentato da merci di scarso valore economico, qual è appunto la ghiaia, che si trasporta lungo le città costiere della Valle Padana per tonnellate 46.105 su un totale di esportazione pari a tonnellate 47.545.

Risalta, quindi, la necessità che le razionali leggi della pesca siano scrupolosamente osservate, affinché il patrimonio ittico non deperisca con gravi danni dell'industria peschereccia. I pescatori medesimi ripetono che la pescosità della zona fanese diminuisce; eppure sono essi che non mettono in pratica le norme che la scienza e le quotidiane esperienze suggeriscono e che purtroppo vengono negligenzemente trascurate.

Per la capacità e le caratteristiche del portocanale, per la tradizionale abilità dei marinai e per la specialità del fondo sottomarino, ricco di plankton, Fano potrà essere veramente un centro costiero peschereccio dell'Italia e potrà contribuire ad alleviar l'onere della nostra bilancia commerciale, nella quale figurano quasi 400 milioni di lire per l'importazione del pesce.

---

Nota a cura della redazione: sulla storia del porto di Fano, dalle origini fino alla metà del Settecento, per notizie e dati aggiornati su nuovi documenti e per la relativa bibliografia cfr. i capitoli *Portus Burghesius* e *La pesca* nel volume *Fano nel Seicento* (1989) curato da A. Deli. Per il periodo immediatamente successivo (1935-40) a quello esaminato da E. Corsi si veda la monografia di Italo Mengaroni *L'azienda ittica nell'economia corporativa*, Fano 1941, che si basa in particolare sul porto di Fano.