

LA PESCA MECCANICA IN ITALIA

ALBERTO MORI



LA reale importanza di una flotta peschereccia è rivelata oggidì soprattutto dal numero dei battelli a motore e a vapore che di essa fanno parte. Per convincersene basta pensare che, almeno per quanto riguarda attualmente l'Italia, un solo peschereccio pesca in media circa cinque volte più di una coppia delle antiche paranze a vela. Anche a prescindere da altri numerosi vantaggi che ha la pesca meccanica, come la notevole costanza e intensità di rendimento, la possibilità di sfruttamento anche di mari lontani, lo svincolamento entro certi limiti dalle avversità atmosferiche, la maggior freschezza del prodotto (che può essere venduto anche a prezzo relativamente minore), basterebbe la prerogativa dell'alto rendimento rispetto a quello dei battelli a vela per consigliare un sempre maggiore incremento della pesca meccanica.

Questo hanno compreso già da molto tempo i principali stati in cui la pesca è sviluppata, tanto è vero che l'Inghilterra e la Francia cominciarono a sperimentare fin da verso il 1860 la pesca con battelli a vapore e, trovatala redditizia, la incrementarono tanto che l'Inghilterra nel 1914 aveva già circa un migliaio di vaporetto da pesca e la Francia ne possedeva alcune centinaia mentre in Italia, dove tuttavia nel 1914 si trovavano ben 29.486 battelli con 163.983 pescatori, c'era un solo peschereccio a motore. Oggi si calcola che il Giappone possieda oltre 62.169 battelli a motore, la Norvegia circa 20.000, la Francia 12.000, l'Inghilterra 9.210, ma anche da noi sono stati fatti in questi ultimi quindici anni dei progressi notevolissimi e, in proporzione, maggiori che in Inghilterra e in Francia, perchè possediamo circa 1600 moto o piropescherecci per quasi 41.000 tonnellate di stazza lorda, che danno all'Italia il primato della pesca meccanica nel Mediterraneo (1). Costituendo essi il nerbo della nostra flotta da pesca, sia perchè rappresentano il 40,5 % del suo tonnello globale, sia perchè da soli riescono a catturare quasi la metà del pesce che si pesca nei mari italiani, è di notevole interesse studiarne la distribuzione lungo le coste d'Italia e le loro caratteristiche che variano, come vedremo, da regione a

(1) Infatti la Spagna ha nel Mediterraneo 3.002 battelli a motore o a vapore, che però staziano in complesso solo 24.000 tonn.

regione. In tal modo si possono mettere in evidenza i principali centri in cui la pesca meccanica è sviluppata e ci si può allora rendere conto, caso per caso, delle particolari contingenze di questo sviluppo. Lo studio della distribuzione geografica dei motopescherecci non ha importanza tanto in sè e per sè, quanto perchè ci indica i maggiori centri di produzione e di esportazione del pesce e acquista significato anche maggiore ove si pensi che con la pesca meccanica sono connesse una quantità di industrie sussidiarie come fabbriche di corde o spaghi, di reti, di ghiaccio e poi cantieri, officine, tintorie, sicchè un esame della carta rappresentante la distribuzione dei motopescherecci ci rende edotti senz'altro anche della distribuzione di buona parte delle industrie sopra ricordate.

FONTI UTILIZZATE. — La raccolta degli elementi per questo studio sulla pesca ha incontrato difficoltà notevoli, perchè poco è stato finora pubblicato sull'argomento, tranne qualche articolo strettamente tecnico e gli elenchi dei battelli a motore e a vapore che si trovano nelle relazioni della Marina Mercantile, ma solo fino al 1929 (1). Per avere i dati recenti sulla consistenza della flotta peschereccia a motore si può utilizzare l'Elenco dei battelli a propulsione meccanica *autorizzati a esercitare la pesca*, che viene pubblicato annualmente dalla Divisione Pesca del Ministero della Agricoltura e Foreste, ma bisogna dire subito che i dati così forniti sono in notevole difetto, sia perchè esso non comprende i motopescherecci esercitanti la pesca all'estero e quelli entrati da poco in armamento e sia infine perchè non sono pochi i battelli (specie quelli di piccolo tonnello) che pescano senza permesso. Più sicuri sono in complesso i dati forniti dall'Ufficio statistico della Direzione Generale della Marina mercantile del Ministero delle Comunicazioni, perchè quivi si possono avere gli elenchi quasi sempre abbastanza precisi inviati dalle direzioni di ciascun Compartimento marittimo e di cui una serie comprende tutti i battelli a motore *addetti alla pesca* iscritti nelle varie località del Compartimento stesso e una seconda serie riguarda i battelli che hanno *esercitato la pesca* nelle acque delle diverse località. In tali elenchi i battelli sono riportati uno per uno e si danno inoltre tutte le caratteristiche del loro scafo e del motore nonchè il genere di pesca da essi esercitato. È appunto facendo pazientemente lo spoglio per due anni di seguito di questi elenchi, che ho potuto ricavare i dati complessivi prima per singole località e poi per Compartimento marittimo

(1) In questi ultimi giorni (dicembre 1939) ho avuto modo di esaminare le carte riguardanti la pesca, che si trovano nell'*Atlante fisico-economico d'Italia*, edito dalla Consociazione Turistica Italiana, ed ho potuto constatare che in esse non si trova alcun dato sull'importanza sia assoluta che relativa dei vari porti pescherecci italiani (per es. riguardo al tonnello globale dei battelli da pesca, sia pure per compartimento marittimo) e ciò tanto per la pesca in generale che nel caso particolare, ma più importante, della pesca meccanica. Di quest'ultima vengono solo prese in considerazione le zone di pesca e le rotte seguite dai motopescherecci: la rappresentazione di questi fatti si presta però ad alcune osservazioni che saranno rammentate più avanti al momento opportuno.

e infine i totali generali. Purtroppo però mi sono accorto che anche in questo caso alcuni dati non corrispondevano alla realtà ed allora sono stato costretto a procedere a controlli diretti o indiretti per i principali porti pescherecci, e ciò mi ha permesso di pervenire a risultati assai attendibili. Le cifre così ottenute, si sono rivelate assai differenti da quelle ricavate dall'elenco pubblicato dalla Divisione Pesca del Ministero dell'Agricoltura e Foreste: basti dire che mentre secondo le prime il numero totale dei piro e moto pescherecci ascendeva, al 31 dicembre 1937, a 1593, secondo quelle del Ministero dell'Agricoltura esso alla stessa data era invece di 1110 (1). La prima cifra è senz'altro da preferire, anche perchè si accorda abbastanza con quella di 1500, riferita al Duce nell'agosto dello scorso anno dal Presidente della Feder. Naz. fascista degli Industriali della pesca (2).

Infine è da rammentare il *Censimento della pesca in acque marine* effettuato dall'Istituto centrale di Statistica, i cui risultati sommari sono apparsi nel giugno scorso (3) rendendo noti i dati raccolti il 10 maggio 1937 d'accordo con la Direzione Generale della Marina mercantile e con la collaborazione delle Capitanerie di porto. Il censimento riguarda tutte le specie di pesca marittima, comprese le tonnare e gli allevamenti di pesci e molluschi e naturalmente prende soprattutto di mira il numero e la natura dei navigli da pesca, il macchinario e il personale. Assai più circostanziata delle altre è stata la rilevazione del naviglio, distinto in varie categorie secondo la sua distribuzione per circoscrizioni marittime e tenendo anche conto della sua stazza lorda.

Tralasciando alcune critiche che si potrebbero fare al censimento in questione, bisogna precisare subito che, pur essendo i dati complessivi assai più attendibili di quelli dell'Elenco della Divisione Pesca, non è possibile utilizzare per i nostri fini i dati riguardanti il naviglio a propulsione meccanica perchè esso è distinto solo in quattro categorie: *piroscafi, motonavi, motovelieri e velieri con motore ausiliario*, mentre col termine generico di *barche* sono comprese tanto quelle con motore ausiliario che quelle a vela e a remi. Ciò risulta chiaramente dalla tav. XII (pag. 72), che dà notizie riassuntive sul macchinario, nella quale oltre alle quattro categorie suddette di navi a propulsione meccanica, ne appare una quinta comprendente le *barche con motore fisso o fuori bordo*, che sono nel rispettabile numero di 414 con una potenza complessiva di 4884 HP.

Perciò vi è una differenza notevole tra il numero delle navi da pesca a propulsione meccanica quale si ricava dalla tav. II e ascendente a 1204,

(1) E si noti che nella voce «Pesca» dell'Enciclopedia Italiana (vol. XXVI pag. 932) si assegnano all'Italia, nel 1933, 1300 battelli a propulsione meccanica.

(2) Poichè i dati sulla pesca meccanica che si davano nell'opera: *La pesca nei mari e nelle acque interne d'Italia* (Roma 1931) sono ricavati dagli elenchi della Divisione Pesca del Ministero dell'Agricoltura, essi sono soggetti agli stessi rilievi fatti per questi ultimi e inoltre, dato il rapido incremento verificatosi, sono ormai largamente sorpassati.

(3) In appendice al fasc. 6 (21 giugno 1939) del Boll. mensile di Statistica dell'Ist. Centr. di Statistica del Regno d'Italia.

e quello che si ottiene invece dalla tav. XII, pari a 1644. È quindi evidente che i dati del numero e del tonnello del naviglio meccanizzato per Capitanerie di porto, riportati nella tav. II, sono in notevole difetto, perchè non prendono in considerazione le pur numerose barche a motore e perciò essi non sono paragonabili ai dati ricavati da me, perchè questi comprendono tutti i tipi di navi e battelli a propulsione meccanica appartenenti a pescatori di professione e addetti alla pesca al 31 dicembre 1937. Perciò in definitiva dal censimento non è possibile ricavare la reale distribuzione del numero e del tonnello del naviglio da pesca a motore per circoscrizione marittima. Riguardo poi alla distribuzione della potenza dei motori, che ha interesse anche maggiore del tonnello, il censimento non ci dice assolutamente nulla, perchè dà solo le cifre complessive e quindi i dati da me raccolti in proposito alla Dir. Gen. della Marina mercantile costituiscono l'unica fonte attendibile. Ma anche per le cifre globali, cui il censimento perviene, bisogna avanzare qualche riserva: infatti da esso risulterebbe che il 10 maggio 1937 esistevano in Italia 1644 unità esercitanti la pesca meccanica, ma questa cifra è un po' in eccesso; invece mi sembra in difetto il dato sulla potenza complessiva che ascenderebbe a 93.383 HP mentre secondo i miei calcoli si superano i 101.000 HP (1).

Ma la cosa che certamente colpisce di più è la notevole discordanza esistente in molti casi tra i dati del Censimento e quelli offerti dall'Elenco dei battelli a propulsione meccanica autorizzati ad esercitare la pesca, edito dal Ministero dell'Agricoltura e delle Foreste. Basti dire che questo ultimo per es. enumera per Ancona 38 motopescherecci mentre il Censimento ne dà 81.

Da tutte le considerazioni che sono venute enumerando, risulta non solo l'opportunità, ma addirittura la necessità di servirsi per uno studio preciso della distribuzione di ogni specie di naviglio meccanizzato da pesca, dei dati da me raccolti alla Direzione generale della Marina mercantile, dati che però, come ho già detto, sono stati da me controllati direttamente o indirettamente per i principali centri pescherecci. Quindi i risultati definitivi sono da considerare come più sicuri e in ogni modo più completi di quelli offerti sia dal Censimento che dall'Elenco del Ministero dell'Agricoltura.

Poichè i motopescherecci sono di tonnello e di potenza diversa e quindi di diverso valore, per un'analisi precisa non ci si può basare certo sul loro numero, ma unicamente sulla loro stazza o lorda o netta: io ho preferito la prima e inoltre ho preso in considerazione anche la potenza dei motori, che costituisce un buon criterio per valutare la capacità produttiva, la quale è ad essa sensibilmente proporzionale.

L'ultimo anno di cui ho potuto avere i dati completi è stato il 1937, poichè le relazioni delle Capitanerie di porto pervengono con un certo

(1) Riserve assai più gravi bisogna avanzare riguardo al numero dei pescatori che la tav. II del Censimento fa ascendere complessivamente a 79.574, mentre i soli pescatori marittimi erano valutati nel 1937 dalla Direzione della Pesca del Ministero dell'Agricoltura a 111.710.

ritardo, e pertanto il mio studio si riferisce particolarmente a quest'epoca, ma poichè si può ritenere che da allora il numero dei battelli esercitanti la pesca meccanica non sia variato molto, così tanto le carte quanto le considerazioni che verrò esponendo valgono con buona approssimazione a tutt'oggi.

SVILUPPO ED EVOLUZIONE DELLA NOSTRA FLOTTA PER LA PESCA MECCANICA. — Sembra accertato che il primo tentativo di motorizzazione di battelli da pesca risalgia al 1912 e si sia verificato a S. Benedetto del Tronto, ma esclusivamente per aumentare la rapidità del trasporto del pesce a terra. Nel 1914, sempre a S. Benedetto, fu costruito il primo vero motopeschereccio, ma ben presto la guerra troncò ogni iniziativa ulteriore. Fu solo nel dopoguerra che la pesca meccanica cominciò a prendere sviluppo sempre maggiore in relazione forse con la necessità di rinnovamento di buona parte della flotta peschereccia, che durante i quattro anni della guerra rimase inattiva e si deteriorò lungo i litorali italiani. Ma influenza decisiva ebbero al riguardo una serie di provvidenze attuate dal Governo per iniziativa dell'Ispettorato tecnico della pesca, tra le quali vanno ricordate le campagne sperimentali di pesca effettuate da navi della R. Marina, che rivelarono nuove e ricche zone di pesca e sperimentarono nuovi e più appropriati attrezzi; i premi e le agevolazioni fiscali accordate per la costruzione di motopescherecci; l'istituzione del credito peschereccio, ecc. Certo è che, mentre fino al 1918 c'erano in Italia solo 163 tonnellate circa di naviglio adetto alla pesca meccanica, dapprima lentamente, poi con intensità sempre maggiore esso andò aumentando dal 1923, quando era già salito a 2233 t. fino ai giorni nostri (fig. 1).

Com'è logico i primi tentativi furono fatti in alcuni dei maggiori porti tradizionalmente pescherecci della penisola perchè quivi si trovavano disponibili gli scafi sui quali applicare il motore: tra i primissimi furono molti porti adriatici.

Nei primi tempi il nuovo sistema stentò a prender piede perchè dovette combattere contro i pregiudizi dei pescatori i quali affermavano,

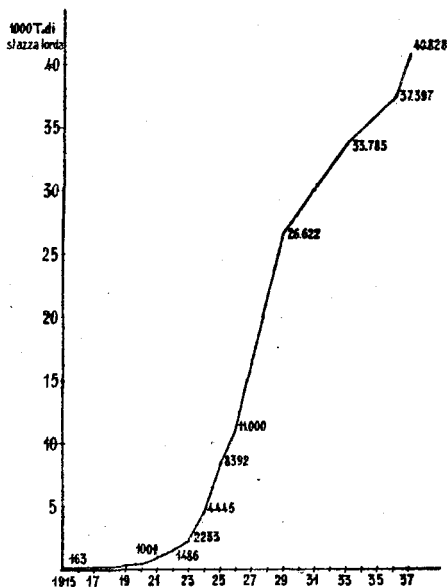


FIG. 1 - Sviluppo del naviglio da pesca a propulsione meccanica (stazza lorda).

come del resto già avevano fatto all'apparire delle paranze a vela, che la pesca meccanica avrebbe prodotto un forte depauperamento del mare; ma questo timore si dimostrò poi in gran parte esagerato dal punto di vista biologico. L'incremento più forte si ebbe dal 1923 al 1928 perchè si passò da 2233 t. a 26.622 t.; dopo il 1929 il ritmo, evidentemente a causa della crisi generale, diminuì alquanto ma rimase sempre notevole perchè in soli sette anni, cioè dal 1929 al 1937 il tonnellaggio dei battelli a propulsione meccanica si raddoppiò quasi passando da 26.622 t. a 40.828 t. ed attualmente non supera di molto questa cifra. È interessante notare che mentre in un primo tempo ci si limitò ad impiantare il motore su battelli a vela o a trasformare dei vecchi rimorchiatori a vapore, in un secondo tempo si è cominciato a costruire ex novo i motopescherecci, i quali in tal modo risultarono più corrispondenti allo scopo. Gradatamente la pesca meccanica si è orientata sempre più verso il motore a scoppio e la propulsione a vapore è stata usata con frequenza sempre minore tanto che oggi appena un quindicesimo del numero dei battelli è a vapore. Ciò è dovuto al prezzo elevato che da noi ha il carbone, al maggior costo dei piropescherecci e al minor rendimento di essi. Inoltre già da molti anni la pesca meccanica si è perfezionata perchè mentre da principio i battelli pescavano a coppia (a paranza) trascinando ciascuno un capo della rete a strascico con spesa notevole e con rendimento spesso negativo, in seguito si è pensato bene di munire le estremità della rete di dispositivi (divergenti) atti a farle divergere cosicchè essa può venire trainata da un solo battello che naturalmente si è dovuto munire di motore più potente.

Riassumendo, nello sviluppo della flotta per la pesca meccanica si possono riconoscere almeno due fasi, corrispondenti la prima al decennio di prova e di assestamento 1920-1930 e l'altra dal 1930 ad oggi. Durante la prima si cominciò e si sviluppò sempre più la trasformazione di rimorchiatori in piropescherecci e soprattutto si applicò il motore a vecchi scafi a vela facendone così dei motopescherecci non sempre adatti allo scopo, mentre durante la seconda, adottato il sistema di pesca coi divergenti, ci si orientò decisamente verso una maggiore potenza dei motori e soprattutto si operò la sostituzione, ancor oggi in atto, dei vecchi scafi disadatti con altri nuovi, appositamente costruiti e quindi più adatti e razionali.

Riguardo all'evoluzione della potenza dei motori adoperati, il Ferrario, che ha una particolare competenza in materia (1) distingue tre periodi caratteristici: nel primo, dal 1922 al 1927 aumentano notevolmente sia il numero dei battelli (da 53 a 363), che la potenza installata (da 2303 a 35.000 HP) perchè si adattano soprattutto vecchi rimorchiatori e altre piccole navi a vapore di scarso rendimento, ma che servirono a mettere in evidenza le possibilità di questa industria. Nel secondo periodo, che va dal 1927 al 1932 si affermarono decisamente i motori a combustione interna,

(1) FERRARIO A., *I motori per la pesca marittima*. Atti del convegno di pesca meccanica tenuto a Bari presso la V fiera del Levante il 7 settembre 1934, Pag. 41-42.

gran parte dei quali aveva potenza piccola perchè prevaleva la pesca a strascico a coppia, sicchè la potenza media per ogni battello scese da 96,4 a 50,1 HP. Nel terzo periodo, dal 1932 ad oggi, in relazione all'abbandono quasi totale della pesca a strascico a coppia e all'aumento della profondità delle zone di pesca e della velocità, si nota un incremento continuo della potenza dei motori installati: quindi la potenza media sale di nuovo da 50,1 a 78,3 HP. Quest'ultima cifra è stata ottenuta dal Ferrario qualche anno fa, non tenendo forse conto di molte barche da pesca che, pur avendo un piccolo motore di potenza inferiore ai 10 HP, debbono essere considerate come motopescherecci. Calcolando anche queste ultime ho ottenuto una potenza media di 63 HP per ogni battello, ma sono pervenuto ad una cifra quasi eguale a quella data dal Ferrario e precisamente 74,4 HP per motore prendendo solo in considerazione i motopescherecci veri e propri esercitanti la pesca a strascico di altura e mezza altura, escludendo cioè quelli piccoli per la pesca costiera e quelli molto grandi per la pesca oceanica.

Fin dal 1935 vari cantieri sia del Tirreno (Viareggio ecc.) che dell'Adriatico (Chioggia, Rimini, P. Civitanova, Ancona, Ortona, Molfetta, ecc.) hanno cominciato a costruire degli scafi razionali per battelli a motore in legno, che vanno man mano sostituendo i vecchi battelli adattati nella prima fase e pertanto si può ritenere che oggi solo un 30 % dei motopescherecci siano vecchi scafi a vela adattati secondariamente (1).

Così attrezzata la marina da pesca ha provveduto alla conquista e allo sfruttamento di tratti sempre più vasti e più lontani dei mari italiani e stranieri; anche i fondali esplorati sono andati sempre aumentando di profondità sicchè, mentre nei primi anni si lavorava fino a 150 m. e non più, oggi le reti vengono immerse normalmente fino a 500 m. e in vari casi si raggiungono i 700 m.

COMPOSIZIONE DELLA FLOTTA. — Da quanto abbiamo detto è apparso chiaro che per un'esatta valutazione della consistenza precisa e del valore effettivo della nostra flotta meccanica da pesca occorre distinguere i diversi tipi di battelli che la compongono, le cui caratteristiche sono naturalmente in relazione con il diverso lavoro che essi debbono esplicare. Pertanto ho creduto opportuno fissare tre tipi fondamentali di galleggianti e precisamente uno formato dai *battelli esercitanti la pesca oceanica e quella di grande altura mediterranea*, di un tonnellaggio lordo superiore in genere alle 150 t. e di potenza superiore ai 200 HP; il secondo composto dei *battelli adibiti alla pesca di mezza altura e d'altura*, di stazza compresa da 10 a 100 t. e di potenza compresa tra 30 e 150 HP; e infine il terzo costituito da *battelli esercitanti la pesca costiera* di tonnellaggio inferiore alle 10 t. e con motore sviluppante meno di 30 HP. Tenendo presente questa suddi-

(1) Riguardo all'età dei piro e motopescherecci si può consultare utilmente la tav. X del Censimento che classifica il naviglio da pesca per categoria e per anno di costruzione.

visione, al 31 dicembre 1937 la nostra flotta per la pesca meccanica era così composta :

	N°	Stazza (T. l.)	Potenza (HP.)
Battelli per la pesca oceanica	40	12.155 (29,7 %)	17.950 (17,8%)
Battelli per la pesca d'altura e di mezza altura mediterranea	992	25.655 (62,8 %)	73.836 (73,5 %)
Battelli per la pesca costiera	561	3.018 (7,5 %)	9.274 (9,2%)
Totali (1)	1.593	40.828	101.060

Attualmente dunque il nerbo della flotta esercitante la pesca meccanica in Italia è formato da poco meno di un migliaio di battelli per la pesca di mezza altura e di altura di cui appena una sessantina sono a vapore mentre la grande maggioranza è provvista di motore a combustione interna. Essi rappresentano quasi il 63 % del tonnello globale e più del 73 % della potenza complessiva ed hanno caratteristiche notevolmente differenti a seconda dello scopo per cui vengono adoperati, della zona dove operano e talvolta perfino delle consuetudini della regione. Così per es. nell'alto Adriatico prevale ancor oggi la pesca a strascico a coppia fatta sia con battelli a vela che con motopescherecci e perciò questi sono in generale dei vecchi bragozzi forniti di motori di potenza limitata, tanto che per es. a Chioggia, che è il più importante porto peschereccio italiano per la pesca a vela e notevole anche per la pesca meccanica, su 61 battelli esercitanti quest'ultima, 46 hanno motore di potenza uguale o inferiore a 30 HP e ciò si spiega con la scarsità di capitali e la tradizione radicatissima e inoltre considerando che le zone frequentate dai pescatori chioggiotti sono pescose e i fondali sono scarsi ; per conseguenza non solo la motorizzazione è rimasta in proporzioni modeste rispetto al grande numero di battelli a vela che danno ancora un buon rendimento, ma inoltre si usano motori di piccola potenza che bastano per la pesca a coppia. La stessa osservazione fatta per Chioggia si può estendere a Cattolica e ad Isola d'Istria. Invece nei grandi centri pescherecci dell'Adriatico centrale e meridionale, del mar di Sicilia e del Tirreno, avendo le zone di pesca sfruttate dei fondali elevati anche oltre i 500 m., i motopescherecci sono forniti di motori potenti: così a S. Benedetto del Tronto, la maggiore tra le basi della pesca meccanica del medio Adriatico che spinge i suoi navigli fino alle coste dalmate e albanesi, su 54 battelli, 27 hanno motore di 100 e più cavalli, a Bari altra base importante su 44 battelli, 27 sono nelle stesse condizioni, e l'identica osservazione si fa per Mazara del Vallo (dove su 34 motopescherecci 20 hanno motore della potenza suddetta), per Porto S. Stefano (dove su 36 battelli 11 hanno 100 e più HP di

(1) Compresi i moto e piropescherecci di Tripoli e Bengasi, poichè la Tripolitania e la Cirenaica sono provincie del Regno.

forza) ecc. Ciò prova quanto abbiamo già detto e cioè che in relazione con il notevole aumento dei fondali sfruttati dalla pesca meccanica e con l'allontanarsi progressivo delle zone di pesca, gli armatori si sono trovati nella necessità di aumentare la potenza dei motori che si vengono sostituendo ai vecchi, cosicchè oggi il tipo di motopeschereccio per la pesca di media altura tende sempre più ad avere circa 50 tonnellate di stazza lorda o poco meno e motore di potenza compresa tra 100 e 200 HP.

Dei sessanta battelli a vapore esercitanti ancora la pesca di mezza altura bisogna dire che si vanno riducendo sempre più, perchè danno uno scarso rendimento: basta accennare che i due terzi di essi hanno età superiore ai vent'anni e quindi dovrebbero essere demoliti. Nuclei di questi piropescherecci si trovano soprattutto a Genova, Civitavecchia, Cagliari, Terranova, Trapani e Palermo.

La parte migliore e più redditizia della nostra flotta per la pesca meccanica è però costituita dai grandi piropescherecci esercitanti la pesca oceanica o di grande altura mediterranea. Si tratta di quaranta piroscafi il cui nucleo primitivo è formato di 18 unità costruite espressamente per la pesca circa 10 anni fa dalla Germania e inviateci in conto riparazioni. Ad essi se ne sono aggiunti altri più moderni e più potenti, appartenenti a varie società come la Genepesca, la Sapri, la Saipa e la Merital per complessive 12.155 t. di stazza, pari al 29,7 % del tonnellaggio globale della flotta meccanica e con una potenza totale di 17.950 HP pari al 17,8 %. Come vedremo in seguito, solo dieci di questi piroscafi esercitano la grande pesca nell'Oceano Atlantico, mentre 13 di dedicano alla pesca di grande altura nel Mediterraneo, specie nel Mar di Sicilia e infine gli altri 18, pur essendo attrezzati per la pesca, esplicano un'attività un po' diversa che si è iniziata nel 1934 e che ha assunto grande importanza: il trasporto del tonnetto (palamita) catturato nel Mar di Marmara, Bosforo e Dardanelli da pescatori turchi e concentrato ad Istanbul. Per valutare nel suo giusto valore questa attività basterà dire che dal settembre 1937 al giugno 1938 sono state trasportate dalla Turchia oltre 6000 t. di queste palamite destinate soprattutto alle ditte conserviere di Trieste che le mettono in scatola per sostituire o ridurre al minimo l'importazione del tonno sotto olio.

La parte di minor valore della nostra flotta a motore è costituita dai battelli che si dedicano alla pesca costiera, i quali, se pur numerosi (oltre un terzo del totale), non rappresentano che il 7,5 % del tonnellaggio globale e il 9,2 % della potenza complessiva, perchè il tonnellaggio per unità ascende a poco più di 5 tonnellate lorde e la potenza media non arriva a 17 HP. Si tratta di battelli dalle caratteristiche più varie, sparsi più o meno lungo tutte le coste italiane e in prevalenza là dove la pesca costiera è per tradizione più sviluppata e cioè nell'Italia meridionale e insulare, lungo la costa campana, quella siciliana e soprattutto lungo quella sarda (Carloforte infatti possiede il massimo numero di queste unità piccole) e poi lungo la costa adriatica, in Puglia e specialmente nel medio e alto Adriatico (Marche, Emilia, Istria). La diversità delle condizioni di ambiente in cui questi piccoli battelli vengono adoperati, che si riflette anche

sulla notevole differenza degli attrezzi da pesca usati, fa sì che essi siano di dimensioni diverse e della forma più varia. Molte svelte bilancelle, menaide, guzzi, lampare, ragni e vari bragozzi sono stati forniti di piccoli motori ausiliari e hanno aumentato la propria attività, utilizzando in caso di vento favorevole anche la vela e continuando ad usare i caratteristici attrezzi di ogni tipo che l'esperienza millenaria dei pescatori ha creato e perfezionato sempre più e cioè le reti da posta dalle fogge più varie nonchè i caratteristici palangresi o conzi e le nasse nell'Italia meridionale e insulare mentre lungo le spiagge dell'Adriatico troviamo usati, sempre dai battelli a motore, i cosiddetti capasfoglie, che, trascinati sul fondo, consentono la cattura delle sogliole. Questi piccoli battelli a motore non hanno le esigenze dei motopescherecci, perchè consumando poco, non hanno bisogno di rifornimenti frequenti e inoltre perchè, essendo di piccolo tonnellaggio, possono fare anche a meno di un porto ove rifugiarsi, giacchè facilmente vengono tirati in secco. Ecco la ragione per cui essi sono più sparpagliati dei grossi motopescherecci che invece tendono sempre più ad accentrarsi in un numero relativamente esiguo di località. L'impianto dei motori ha consentito a questi piccoli battelli dediti alla pesca costiera una maggiore velocità e libertà di movimento, facilitando così alcune migrazioni periodiche tradizionali che i pescatori compiono nei diversi mari italiani anche con battelli a vela. La stessa osservazione si deve fare per i motopescherecci da media altura, che numerosi si recano all'estero per fare la stagione lungo le coste egiziane, greche, ecc. come vedremo in seguito.

Riguardo al valore del complesso dei battelli a propulsione meccanica, siano piro o motopescherecci, si può ritenere che esso si aggiri sui 200 milioni, e a questa cifra va poi aggiunto il valore degli attrezzi, impianti a terra ecc., pari ad almeno 20 milioni, sicchè si raggiunge un valore globale minimo di 220 milioni di lire.

ZONE DI PESCA SFRUTTATE E LORO IMPORTANZA. — Esaminate le caratteristiche, la consistenza e l'importanza dei tre grandi gruppi di navigli che compongono la nostra flotta per la pesca meccanica, per studiare con miglior cognizione di causa la loro distribuzione lungo le coste italiane bisogna prima accennare alle principali zone di pesca sfruttate dalle unità motorizzate.

Come è stato più volte ripetuto, il Mediterraneo non è molto pescoso, rispetto alle ricchissime zone del mar del Nord e si dice generalmente che ciò dipende dal piccolo sviluppo che vi ha la piattaforma continentale. Ma dicendo questo si accenna a uno solo dei lati della questione che non è forse il più importante, perchè abbiamo già detto che i nostri piro e motopescherecci immergono le loro reti assai più in basso dei 200 m., profondità che si prende come limite della piattaforma continentale; essi pescano infatti comunemente a 500 m. e i più potenti arrivano a 700 m. È chiara perciò la tendenza che essi hanno a svincolarsi sempre più dalla piattaforma continentale. Sono invece le condizioni naturali del Mediterraneo in generale e dei nostri mari in particolare a impedire una grande moltiplicazione di individui e perciò a tenere bassa o modesta la

pescosità (1). Sappiamo infatti che quest'ultima è grande solo in acque vicine alla terraferma, fresche e perciò ricche di ossigeno e a bassa salinità, poco trasparenti e di colore verdastro, e invece la maggior parte del Mediterraneo è profonda, calda e quindi povera di ossigeno e salata, trasparente e di colore azzurro. Tutti questi fatti, cui si unisce una notevole povertà di sali nutritivi (1) e di fosforo assimilabile (2) producono una scarsità di plancton che, se permette una notevole ricchezza di specie, impedisce invece che gli organismi si moltiplichino in quell'immenso numero che si riscontra nei mari freschi. A riprova di ciò basterà dire che mentre nel mar del Nord si sono determinate 216 specie di pesci, nel Mediterraneo se ne trovano 450 (3), ma d'altra parte, secondo il Demangeon (4) nel primo si catturano in media all'anno 3500 kg. di pesce per ogni chilometro quadrato di superficie delle zone di pesca e nel secondo solo 390 kg., cioè quasi dieci volte di meno. Però non è possibile fare in questo modo il paragone tra la pescosità dei due mari, dato che l'attività peschereccia vi si svolge con intensità molto diversa. In ogni modo la cifra di 390 kg. data per il Mediterraneo è oggi molto inferiore al vero perchè nel frattempo la pesca meccanica in Italia si è sviluppata assai, quadruplicando gli effettivi del 1926, ma tuttavia è certo che il rendimento medio per kmq. è nel Mediterraneo assai più basso, anche a parità di mezzi adoperati.

Ma anche nell'ambito del solo Mediterraneo le condizioni naturali variano notevolmente da bacino a bacino e da mare a mare perchè, a prescindere da ogni altra considerazione riguardo alla piattaforma continentale e alla distanza dalla terraferma, la temperatura delle acque aumenta in complesso man mano che si va da nord a sud, e da ovest ad est e in relazione con questo fatto la salinità e la trasparenza aumentano pure, mentre diminuisce sempre più il contenuto in ossigeno (5). Il M. Nero, per le particolari caratteristiche delle sue acque, fa parte a sè, e non è quindi il caso di prenderlo qui in considerazione. Si può dire dunque che in generale nel Mediterraneo anche la pescosità, rispetto alla maggior parte delle specie commestibili, diminuisce via via che ci si sposta da occidente ad oriente e da nord a sud. Intervengono poi condizioni locali che fanno accentuare in un senso o nell'altro questa tendenza e principalmente la configurazione

(1) BRUNELLI G. La pauvreté de la vie dans la mer Méditerranée. Le stock biologique et l'étud: des nitrates et de phosphates, X volume degli atti della: *Commissione Internaz. per l'esploraz. scientifica del mare Mediterraneo*. Pag. 73-78.

(2) BERNARD F., Recherches récentes sur la densité du plancton méditerranéen. Vol. XI della: *Commissione Internaz. per l'esploraz. scientifica del mare Mediterraneo*. Pag. 289-97.

(3) FELS E., *Das Weltmeer in seiner wirtschafts und verkehrsgeographischen Bedeutung*. Leipzig 1932, pag. 49.

(4) DEMANGEON A., *Les îles Britanniques*. Géographie Universelle. Parigi 1927, pag. 51.

(5) Cfr. SCHOTT G., *Die Gewässer des Mittelmeeres*. Ann. der Hydrographie und maritimen Meteorologie, gennaio-febbraio 1915, Tav. 4 e 6.

delle coste e gli apporti di acque dolci fluviali: la prima perchè coste articolate favoriscono con i loro specchi d'acqua tranquilli, la deposizione delle uova, i secondi in quanto portano al mare grande quantità di sostanze organiche che servono di nutrimento ai pesci e abbassano in molti casi la salinità. Il complesso della maggior parte delle condizioni naturali favorevoli, si verifica nell'alto e medio Adriatico, con ampio sviluppo di bassi fondali, temperatura fresca, notevole contenuto in ossigeno, scarsa salinità, colore tendente al verdastro (1) e grandi apporti fluviali: tutti fattori che fanno di esso uno dei mari più pescosi e forse il più pescoso di tutto il Mediterraneo, ma la parte più ricca di ittiofauna è quella nord-orientale e orientale, al largo delle coste dell'Istria, del Quarnero e della Dalmazia perchè essa è riccamente articolata e fronteggiata da arcipelaghi di isole che determinano valloni riparati e tranquilli preferiti dai pesci per la riproduzione. La maggiore pescosità della parte orientale dell'Adriatico ha attirato fin dall'antichità i pescatori italiani che negli ultimi anni sono accorsi con i loro motopescherecci, svolgendo quivi un'attività assai proficua. Perciò queste zone di pesca, indicate nella cartina (fig. 2) con i numeri I e II, sono forse le più importanti di tutte e vi accorrono non solo i pescatori dei principali porti adriatici (Chioggia, Fano, Ancona, S. Benedetto, Molfetta, Bari, Mola), ma anche diversi del Tirreno, come quelli di Procida e Ponza.

Segue nell'Adriatico meridionale un terza zona di pesca (III) che però non è estesa e continua come le precedenti, ma limitata a due fasce lungo la costa pugliese, uniforme, ad ovest e lungo quella albanese, più articolata, ad est: quivi prima di scendere a 1251 m. a nord-ovest del golfo del Drin, la piattaforma continentale si estende di più che non dinanzi alla Puglia e inoltre vi sboccano numerosi e ricchi corsi d'acqua offrendo un migliore campo di attività ai motopescherecci di Molfetta, Bari e Mola, che la frequentano assiduamente ed hanno anche delle basi e dei centri di raccolta del pesce in vari punti della costa albanese.

Lungo le coste calabresi e della Sicilia orientale, i fondali aumentano rapidamente e non permettono altra attività che quella della pesca costiera, del resto assai proficua, specie lungo il litorale siciliano.

Invece, come è noto, a sud e sud-ovest della Sicilia la piattaforma continentale assume un ampio sviluppo congiungendosi quasi con quella africana, da cui è separata più a sud-est da un ampio canale in cui sorge l'isola di Pantelleria. È proprio tra Sicilia e Africa che sorgono altre due importanti zone di pesca; quella indicata sulla nostra carta col numero V, corre al largo della costa siciliana espandendosi in corrispondenza dei banchi di Sciacca e delle Egadi e protendendosi verso le isole Maltesi, e soprattutto l'altra indicata col numero VI, da pochi anni assunta a grande importanza, la quale si estende intorno e specialmente a sud dell'isola di Lampedusa tra essa e la costa della Tunisia. La presenza di questi

(1) Cfr. anche la Memoria III del Comitato Talassografico Italiano: DE MARCHI L., *Risultati fisico chimici delle cinque crociere adriatiche* (agosto 1909-febbraio 1911), pag. 39-48.

banchi relativamente ricchi di ittiofauna nella parte meridionale del Mediterraneo centrale si può spiegare solo pensando che il Mar di Sicilia e più che altro la sua parte centro-meridionale è percorsa da due correnti

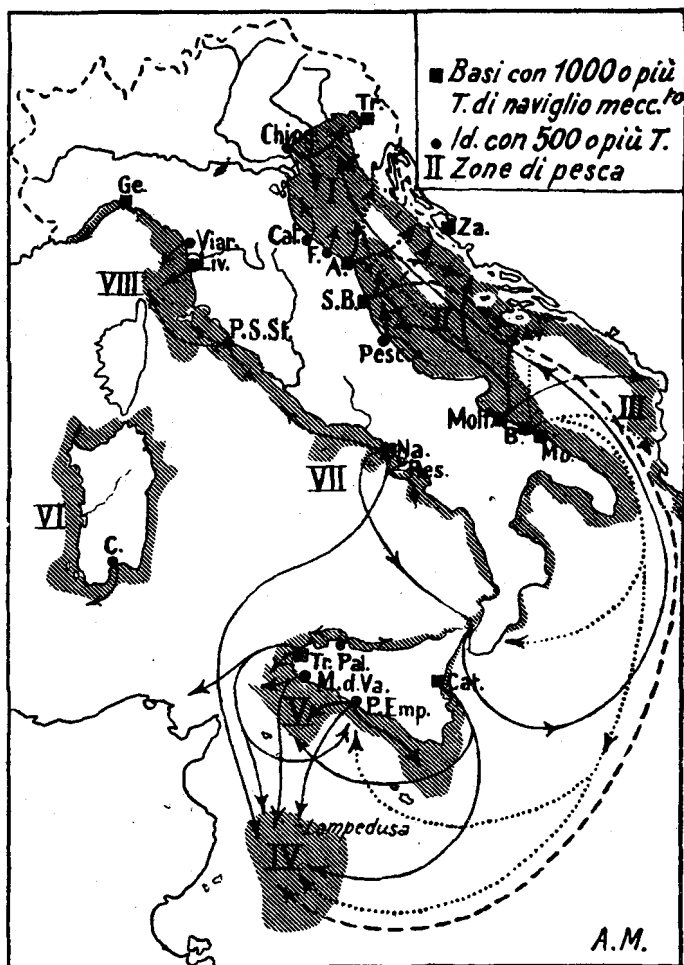


FIG. 2 - Le zone di pesca frequentate dal naviglio a propulsione meccanica, i principali itinerari da esso seguiti e le maggiori basi effettive della pesca meccanica.

di cui una superficiale con direzione nord-ovest sud-est che è il seguito di quella che lambisce le coste algerine e l'altra profonda che ha direzione opposta (1). Queste due correnti di senso inverso valgono a modificare

(1) Cfr. SCHOTT G., *Op. cit.*, pag. 71 e seg. e tav. 4.

le condizioni naturali locali e in modo particolare la prima che influenza appunto le acque di Lampedusa contribuendo verosimilmente, dato che è formata da acque di origine atlantica più fresche e meno salate, ad abbassare la temperatura e la salinità e apportando inoltre nuovi elementi planctonici. Data la loro notevole pescosità i banchi di Lampedusa, che appartengono alla piattaforma continentale africana, sono molto frequentati da grossi piropescherecci e motopescherecci che vi si recano non solo da Porto Empedocle e da Mazara del Vallo, ma anche da Trapani, Palermo, Napoli, Catania, Bari e perfino da S. Benedetto del T. Il pesce da essi catturato viene trasportato a P. Empedocle e da qui inviato nei centri dell'interno e a Roma, oppure viene sbarcato direttamente a Catania, a Napoli, a Trapani e a Bari. È inoltre da tenere presente che i banchi di Lampedusa costituiscono una zona ideale per la pesca del pesce turchino (in gran parte sgombri, ma anche alaccie) cui si dedicano battelli a vela e a remi. Per dare un'idea dell'importanza che hanno acquistato questi specchi d'acqua basterà dire che nel 1936 essi sono stati frequentati da 141 moto e piropescherecci che hanno catturato circa 29.000 q.li di pesce e inoltre da 40 armamenti (in tutto 120 battelli a vela e remi) (1) che hanno pescato ben 36.060 q.li di pesce turchino : un totale quindi di 65.000 q.li per un valore di almeno 12 milioni di lire.

La Sardegna riposa sopra una piattaforma continentale esigua lungo la costa orientale e assai più ampia dalla parte occidentale e a sud ; è proprio qui, e cioè lungo il mar di Sardegna, che si trova un'altra zona di pesca, indicata nella carta con il numero VI, zona però che ha importanza limitata ed è sfruttata solo dai pescherecci di Cagliari che si dedicano alla pesca di mezza altura nella sua porzione sud-occidentale, e per il resto da numerose piccole barche a motore di Carloforte, S. Antioco e Alghero, che esercitano esclusivamente la pesca costiera. La costa orientale è frequentata dalle golette-vivaio di cui varie a motore e dai battelli degli aragostari di Ponza che vi fanno la stagione, mentre alcuni piropescherecci di Terranova e di Porto Torres e anche di Civitavecchia sfruttano la piattaforma continentale a nord e a nord-est dell'isola.

La costa tirrenica e ligure della penisola ha valore assai ineguale per quanto riguarda la pesca meccanica, perchè gli alti fondali che si notano a poca distanza dalla costa nelle sue estremità meridionali e settentrionali, non permettono altro che l'esercizio della pesca costiera lungo la Calabria e, oltre questa, una limitata attività dei motopescherecci lungo la costa ligure. Ma a nord del golfo di Policastro la piattaforma e lo zoccolo continentale assumono un'estensione maggiore, in modo particolare fra il Cilento e il M. Circeo, costituendo così una buona zona di pesca, indicata in figura col numero VII e che potremmo chiamare salernitano-pontina. Quivi, parallelamente alla pesca meccanica, si svolge intensamente la pesca costiera, la quale ha tradizioni antichissime tanto che gli arditi marinai che

(1) Nel 1938 hanno pescato nelle acque di Lampedusa 250 lampare in parte locali e in parte della Sicilia, di Sfax e di Tunisi.

vi si dedicano (Ponzesi, Pozzolani, Resinati, Gaetani, Torresi) non solo frequentano assiduamente tutte le coste italiane, specie tirreniche, ma si recano anche lungo vari altri tratti di coste mediterranee. Perciò come vedremo, in questa zona vi sono alcuni dei più notevoli centri di armamento di barche a motore per la pesca costiera, il più importante dei quali è Cetara, ma prevalgono di gran lunga quelli a vela e a remi.

Finalmente l'ultima zona di pesca, la più vasta e importante di tutto il Tirreno è quella indicata dalla figura col numero VIII che si estende al largo della costa toscana e che ha forma di un grande trapezio, sul quale sorgono le isole dell'arcipelago toscano da Giannutri a Gorgona e che ha la base maggiore appoggiata alle costa da Capo Linaro a la Spezia e quella minore che si spinge verso la Corsica, congiungendosi a nord con la piattaforma continentale di quest'ultima (1). Questo ampio imbasamento dell'arcipelago toscano è diventato il teatro dell'attività di quasi 140 motopescherecci, quasi tutti assai potenti, che nelle crociere di pesca si spingono fino al Capo Corso ed oltre. Invece la pesca costiera, prima tanto importante, è oggi passata in secondo piano.

Riassumendo le più importanti zone di pesca particolarmente sfruttate dalla flotta a motore sono: la zona dell'alto Adriatico che si continua con quella del medio Adriatico, la zona apulo-albanese, i banchi di Lampedusa, la zona siciliana e la zona dell'Arcipelago Toscano; importanza minore ha la zona salernitano-pontina e ultima viene la zona sarda che però è sfruttata solo in piccola parte. La pesca in tutte queste zone, esercitata tanto dai motopescherecci che dai battelli a vela e a remi e con impianti vari, rende all'ingrosso ogni anno circa 1.700.000 q.li di ottimo pesce, per un valore che si aggira sui 600 milioni di lire.

DISTRIBUZIONE DEI PIRO E MOTOPESCHERECCI. — In possesso di tutti gli elementi necessari, ci è possibile ora esaminare particolarmente la distribuzione dei moto e dei piropescherecci lungo le coste della penisola e delle isole.

A tale scopo ho costruito i due cartogrammi delle figg. 3 e 4, riferentisi entrambi al 31 dicembre 1937. Il primo di essi rappresenta la distribuzione del naviglio a motore per sedi di armamento e per tonnellate di stazza lorda; il secondo prende di mira la potenza complessiva dei motori nelle singole località. Dall'osservazione dei due cartogrammi risultano

(1) Nell'*Atlante fisico-economico d'Italia*, già citato, c'è una carta rappresentante le zone di pesca frequentate dai moto e piropescherecci, ma non si può fare a meno di notare che, almeno per certi distretti, i dati della carta rispecchiano uno stato di cose ormai sorpassato, come per es. nel caso delle zone di pesca nelle acque dell'arcipelago toscano e della regione salernitano-pontina, assai più estese di quanto non appaia dalla carta. Che questa in qualche caso rappresenti dei fatti non più corrispondenti allo stato attuale è dimostrato anche dall'uso di certe fonti oggi già invecchiate rispetto al rapido evolversi della pesca meccanica. Per es. il lavoro del MANCINI: *L'arcipelago toscano* (Seconda crociera di pesca marittima, Genova 1922) è ormai sorpassato e le sue carte, a detta degli stessi pescatori toscani, non possono esser più prese per base.

egualmente due fatti essenziali: l'accentramento dei navigli a motore in un numero relativamente modesto di porti e la differenza sostanziale esistente a questo proposito tra il Tirreno e l'Adriatico.

Che accentramento vi sia è chiaramente messo in evidenza da un semplice sguardo alle due carte, dalle quali risulta che solo 12 porti hanno moto o piropescherecci per 1000 t. o più di stazza lorda, raccogliendo complessivamente oltre la metà del tonnellaggio dell'intera flotta a motore e altri 11 hanno 500 t. e più di naviglio meccanizzato, sicchè in 23 porti è concentrato circa il 79 % del tonnellaggio globale. La loro distribuzione lungo le coste della penisola e delle isole è tutt'altro che regolare perchè di contro a 7 che si affacciano sul Tirreno, 10 si trovano nell'Adriatico, 4 gravitano verso il M. di Sicilia, e uno è sulla costa ligure.

Ma tra le basi del Tirreno non va compresa Roma che, pure apparendo per importanza come la seconda base di armamento di tutta Italia con 3586 t., lo è in modo del tutto nominale, perchè vi figurano nove grandi piropescherecci della società Sapri, altri tre minori, nonchè nove motopescherecci i cui proprietari, risiedendo nella capitale, hanno trovato più comodo iscriverli in quel compartimento, pur facendoli pescare sempre altrove. Così i nove vapori della Sapri hanno in realtà per base d'armamento Zara, la cui importanza ho già messo in evidenza in un mio precedente lavoro (1) perchè vi hanno effettiva sede 2695 t. di naviglio con una potenza di 4050 HP.

Ciò porta a 11 il numero delle grandi basi dell'Adriatico e a 6 quello delle basi tirreniche.

Tranne casi particolari, le ragioni per le quali l'industria della pesca meccanica si è andata e si va accentrando sempre più, sono, a mio parere, riducibili alle seguenti:

- 1° Vicinanza relativa alle zone di pesca.
- 2° Vicinanza di grandi centri consumatori, che permettano di smerciare rapidamente e a prezzo conveniente i prodotti della pesca.
- 3° Presenza di un porto bene attrezzato che non solo dia ricovero ai battelli, ma soprattutto offra ad essi i necessari rifornimenti e officine per la riparazione dei motori.

La vicinanza delle zone di pesca è forse il principale di questi tre motivi e per avere una chiara idea della sua importanza basta osservare oltre ai cartogrammi, la cartina della fig. 2 nella quale, insieme alle zone di pesca, sono rappresentati quei centri che posseggono 500 o più tonnellate di naviglio motorizzato. La corrispondenza tra i due fatti è veramente cospicua perchè i centri sono tanto più numerosi e grandi, quanto maggiore è l'importanza e l'estensione delle zone di pesca tanto è vero che i 12 porti con oltre 1000 t. di navi a motore sono così distribuiti: 7 nell'Adriatico, 2 gravitanti verso il Mar di Sicilia, 2 nel Tirreno e 1 nel Mar Ligure. La netta prevalenza

(1) MORI ALBERTO, *La pesca a Zara e a Lågosta e l'emigrazione peschereccia nell'Adriatico*, Boll. della Soc. Geografica Italiana, settembre-ottobre 1933.

dell'Adriatico è in stretta relazione con le ampie e ricche zone di pesca, già da noi illustrate, che si trovano in questo mare, mentre il numero relativamente esiguo di grossi centri pescherecci nel Tirreno e nel Mar di Sicilia, corrisponde alla minore importanza ed estensione delle rispettive zone di pesca, la cui influenza è messa ancor meglio in evidenza da un esame più approfondito dell'ubicazione nei singoli porti. A questo proposito quelli dell'Adriatico si distaccano da tutti gli altri perchè, in relazione con la grande estensione delle zone di pesca della parte mediana e settentrionale di questo mare, essi formano una serie quasi ininterrotta da S. Vito fino oltre Rimini, e solo il tratto di costa garganica importuosa impedisce che essi si riuniscano a sud con la serie dei grandi centri pescherecci pugliesi che si affacciano sulla zona di pesca dell'Adriatico meridionale e la sfruttano intensamente.

Invece nel Tirreno le zone di pesca sono due sole e distanti tra loro, sicchè quivi le grosse basi di naviglio motorizzato sono riunite in due soli gruppi in corrispondenza con ciascuna zona di pesca: il gruppo toscano, di fronte alla zona dell'arcipelago toscano e il gruppo napoletano prospiciente la zona salernitano-pontina. Una costellazione pure assai importante di centri è infine quella rivolta verso la zona di pesca della Sicilia meridionale e i banchi di Lampedusa, ma tuttavia proprio in Sicilia si nota con maggiore evidenza che altrove un'anomalia della distribuzione delle basi rispetto alle zone di pesca, anomalia che si spiega solo ammettendo l'influenza notevole di un altro fattore: la necessità di trasportare rapidamente il prodotto in grossi centri di consumo, dove si può vendere a prezzo più alto. Voglio accennare al fatto che le basi pescherecce siciliane con più di 1000 t. di naviglio non sono situate di fronte alla principale zona di pesca, come avviene per Mazara del Vallo e P. Empedocle, ma corrispondono invece ai centri relativamente periferici di Trapani e di Catania. È evidente che in tal caso, tra le due condizioni antagoniste della vicinanza alle zone di pesca e delle necessità dello smercio e del trasporto rapido, ha prevalso quest'ultima, poichè non solo i due grossi centri assicurano una buona vendita, ma inoltre lo sbarco del prodotto a Catania permette dei trasporti più facili per l'Italia centrale e settentrionale, dove appunto viene inviata buona parte del pesce catturato dai piropescherecci catanesi. D'altra parte invece sappiamo che a P. Empedocle e Mazara del Vallo il prezzo medio di vendita del prodotto rimane molto basso per la difficoltà di inviare il prodotto all'interno dell'isola e nel continente.

Questi esempi bastano a mettere in evidenza gli stretti rapporti esistenti tra la tendenza all'accentramento della pesca meccanica in determinati porti e l'organizzazione commerciale. Si può ritenere che se in un primo tempo ha avuto influenza predominante per la localizzazione di questa industria la vicinanza alle zone di pesca e alcune volte anche la presenza di un buon porto sede di numerose industrie sussidiarie (fabbriche di reti, di corde, di ghiaccio, officine, ecc.), è certo che in un secondo tempo ha esercitato un influsso definitivo la relativa vicinanza di grandi centri consumatori riuniti con una comoda rete stradale al porto, dotato anche di un grande mercato all'ingrosso. Quando le due condizioni enunciate sono con-

comitanti, i porti riescono a raggiungere e a mantenere stabilmente un'importanza maggiore degli altri. Tale è appunto il caso di tutte le più notevoli basi dell'Adriatico che da una parte possono sfruttare zone di pesca facilmente raggiungibili e dall'altra hanno assicurato lo smercio del prodotto a tutti i principali centri dell'Italia peninsulare e continentale per mezzo di una fitta rete di trasporti soprattutto automobilistici. Così si spiega il rapido affermarsi e il predominio raggiunto da S. Benedetto del Tronto che, malgrado sia dotato di un cattivo porto artificiale, sfrutta con la sua potente e moderna flotta di motopescherecci (per complessive 1883 t.) il medio Adriatico, specialmente nella sua parte orientale (al largo delle isole di Pomo, Lissa, Sant'Andrea, Lagosta, ecc.) e rovescia sul mercato migliaia di quintali di pesca che immediatamente viene caricata su autotreni e trasportata durante la notte nei maggiori centri della penisola: in questo modo nel 1937 sono stati catturati ben 45.000 q.li di pesce, di cui circa una metà è stata avviata a Roma, raggiunta dopo cinque ore di autotreno, un terzo a Milano, dopo 10 ore di marcia, e poi a Napoli, Torino, Venezia, Firenze, ecc. Condizioni di poco inferiori sono quelle di Ancona, che pure rifornisce più o meno gli stessi centri. Altra condizione privilegiata è quella di Chioggia, in cui, se la motorizzazione non ha raggiunto per le ragioni anzidette le proporzioni degli altri porti, i 1225 battelli da pesca (di cui 61 a motore), su cui sono imbarcati 6080 pescatori (1), sciamano da padroni in tutto l'Adriatico settentrionale, portando nei principali porti della regione (Venezia, Trieste, Fiume, Pola, P. Garibaldi, P. Corsini, Cesenatico, Rimini) almeno 80.000 q.li annui di pesca che trova immediato smercio in tutti i maggiori centri dell'Italia settentrionale e centrale.

Anche le grosse basi pescherecce della Puglia si trovano in buone condizioni, ma al loro sviluppo, che oggi è veramente cospicuo, ha contribuito soprattutto la vicinanza alle ricche zone di pesca albanesi, e il cui prodotto, in parte pescato direttamente e in parte incettato, affluisce specialmente a Bari e a Molfetta, e qui una eccellente organizzazione commerciale permette di inviarlo non solo in tutta l'Italia meridionale, ma anche, per quanto in minor misura, in quella centrale e settentrionale. È evidente in ogni modo che qui siamo già in una regione periferica, in cui si fa sentire la distanza dei maggiori centri di consumo, gravitanti piuttosto sulla parte

(1) I dati sul numero dei battelli da pesca e dei pescatori sono stati ricavati dalle relazioni della Capitaneria del Porto e da una minuta indagine effettuata nel 1934 dalla Federazione Nazionale Sindacati Fascisti dell'Industria della Pesca. In un recentissimo articolo (*Un centro peschereccio: Chioggia*, in Ann. del R. Ist. Sup. Nav. di Napoli, vol. VIII, 1939, pag. 7), L. Candida dà invece per il 1937 le cifre di 1810 battelli per 8149 tonn. di stazza e di 6.769 pescatori, ma non cita le fonti da cui ha attinto questi dati, abbastanza differenti da quelli riferiti sopra. Però il Censimento della pesca, eseguito dall'Istituto Centrale di Statistica, conferma piuttosto le cifre più limitate da me accettate, perchè dà per Chioggia un totale di 1.059 battelli (di cui 1.046 attivi) e di 3.345 pescatori. Questo ultimo dato è però certamente assai inferiore al vero e rispecchia la poca esattezza della rilevazione nei riguardi dei pescatori.

mediana e settentrionale sia dell'Adriatico che del Tirreno. È probabilmente per questa ragione che i numerosi motopescherecci di Bari, Molfetta e Mola, non trovando quivi compensi adeguati alle fatiche di tutti i loro equipaggi, si recano in buon numero a pescare per intere stagioni non solo negli altri compartimenti marittimi dell'Adriatico, dell'Ionio, del Tirreno e del Mar di Sicilia (Lampedusa) ma anche in acque estere,

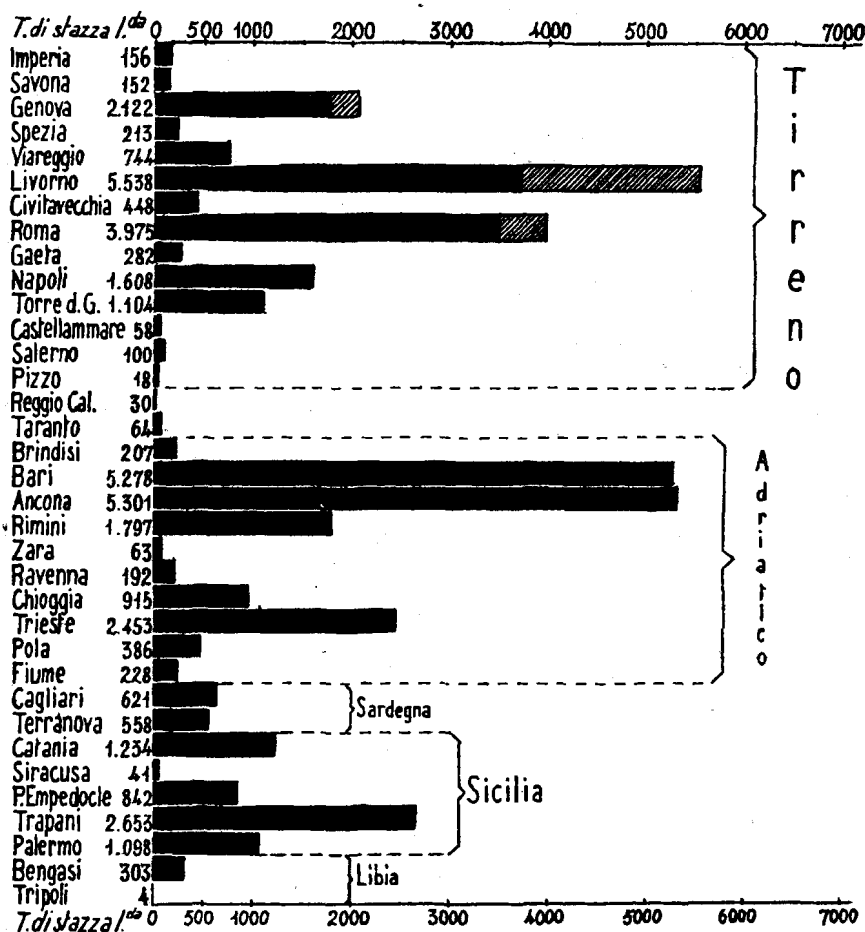


FIG. 5 - Ripartizione del naviglio da pesca a propulsione meccanica per compartimento marittimo (per tonn. di stazza lorda).

segundo una antica consuetudine. Infatti solo dai due porti di Bari e di Molfetta partirono nel 1936, 56 motopescherecci: quelli di Bari risiedettero di preferenza a Porto Said e in minor misura a Catacolo (Morea)

a Limassol (Cipro) a Caifa e a Giaffa : invece i molfettesi pescarono per la grandissima maggioranza ad Alessandria d'Egitto.

Altri grandi centri in posizione particolarmente felice si trovano sul Tirreno e cioè il gruppo intorno a Napoli che ha a portata di mano sia la zona di pesca salernitano-pontina sia il grosso centro consumatore di Napoli stesso, e soprattutto i centri toscani di Viareggio, Livorno e P. S. Stefano, contigui alla zona di pesca dell'arcipelago toscano e a breve distanza da grandi città dove possono collocare agevolmente il prodotto. Mentre Viareggio e Livorno riforniscono in modo particolare i centri della Toscana settentrionale e della Liguria, Porto S. Stefano si dedica quasi interamente al rifornimento di Roma perchè gli autotreni, impiegano appena quattro ore per raggiungere la capitale (1).

La prevalenza del naviglio motorizzato accentrato nell'Adriatico sulle altre aliquote risiedenti negli altri mari italiani è messa in chiara evidenza dai due diagrammi delle figure 5 e 6, il primo dei quali rappresenta la ripartizione del tonnello globale del naviglio a propulsione meccanica

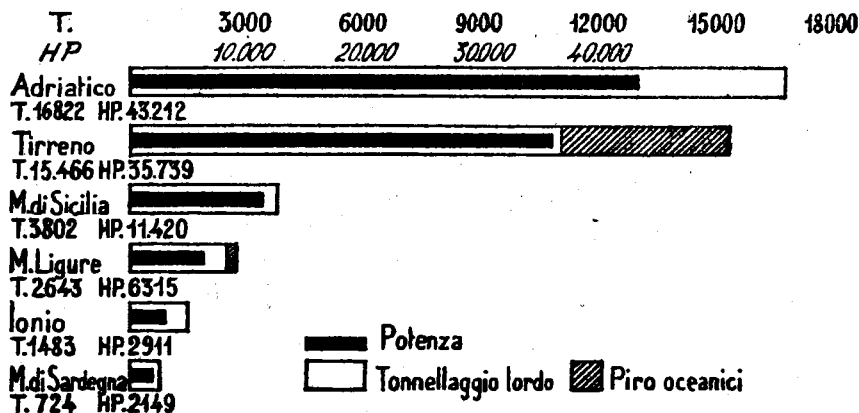


FIG. 6 - Distribuzione del naviglio da pesca a propulsione meccanica, per tonnello e potenza, nei diversi mari italiani.

per ogni compartimento marittimo, il secondo la sua distribuzione per tonnello e potenza nei diversi mari italiani. E la importanza dell'Adriatico risulterebbe ancora di più se, aderendo alla realtà, si considerassero appartenenti alla base di armamento di Zara i 9 grandi piroscherecci della società Sapri, i quali, come abbiamo detto, sono iscritti solo nominalmente al compartimento di Roma. Quindi nell'Adriatico hanno sede *effettiva* ben 19.517 t. lorde di naviglio meccanizzato, con una potenza di 47.362 HP, entrambi pari all'incirca al 47 % del totale.

(1) A questo proposito si può vedere utilmente un mio precedente articolo su : *I centri pescherecci dell'Argentario*. Ann. dell'Ist. Sup. Navale di Napoli, 1938.

Tenendo conto di ciò, nel Tirreno si trovano in realtà battelli da pesca a motore per 12.771 t. e 31.689 HP corrispondenti per entrambi al 31 % del totale. Il rimanente 22 % è suddiviso principalmente e in parti pressochè uguali nel Mar di Sicilia e nel Mar Ligure. In generale la potenza complessiva dei navigli esistenti in ogni mare diminuisce proporzionalmente col tonnello globale, ma in proposito il diagramma della fig. 6 mostra una eccezione per il Mar di Sicilia perchè quivi, mentre è raggruppato solo il 9 % del tonnello totale, si trova l'11 % della potenza complessiva: si conclude che in questo mare pescano battelli in media più potenti di quelli che si trovano negli altri mari, e ciò è confermato anche dal confronto tra i cartogrammi delle figg. 3 e 4.

Altra differenza notevole che si riscontra tra l'Adriatico e il Tirreno è che in quest'ultimo è concentrata buona parte dei piroscafi che esercitano la pesca oceanica e ciò si spiega con la migliore posizione delle basi, che sono prima di tutto Livorno e molto alla lontana Genova, rispetto alle zone di pesca situate, come vedremo, lungo le coste dell'Africa nord-occidentale; inoltre Livorno si trova in posizione felicissima per la distribuzione del prodotto ai maggiori centri di consumo. Particolari contingenze, principalissima la condizione di porto franco, hanno contribuito a fare di Zara la base di armamento della flottiglia di piropescherecci oceanici della Sapri, mentre Trieste, dove pure risiedono dei grossi vapori della Saipa, non può considerarsi base per la pesca oceanica perchè queste navi svolgono un'attività ben diversa, come vedremo parlando della pesca atlantica.

Infine è da notare che quasi tutti i piropescherecci esercitanti la pesca di media altura e di altura si trovano in porti del mar Tirreno, ed è logico pensare che questa localizzazione sia da mettere in rapporto con la maggiore facilità dei rifornimenti di carbone che, com'è noto, perviene in buona parte via mare soprattutto ai porti tirrenici.

(Continua)