

IL MOVIMENTO DEL PORTO, L'ATTIVITÀ PESCHERECCIA E L'INDUSTRIA TURISTICA A TERMOLI

Il porto di Termoli. — Termoli è situata là dove una scarpata dai 12 ai 20 m. di altezza interrompe il litorale basso e sabbioso che corre da Ortona a Manfredonia. Il suo porto è l'unico scalo della regione molisana, che si affaccia al mare per un tratto di 34 km., tra la foce del fiume Trigno e quella del torrente Saccione.

La città sorge tra la marina di Sant'Antonio e quella di San Pietro, su una penisola rocciosa (1) che per circa 800 m. si protende nel mare con la punta rivolta a nord-est, per cui le acque dell'approdo restano riparate dai venti del IV quadrante (2). Con il reticolato di vie strette, con le case basse, raggruppate intorno alla cattedrale che domina la piazza centrale, con le mura di cinta, con il castello e le torrette di avanguardia, questo vecchio

(1) Il promontorio su cui poggia Termoli è costituito da una formazione pliocenica a banchi ciottolosi (essenzialmente calcarei, spesso nummuliferi, con frammento qualche ciottolo granitico) talora potenti, che scendono a picco sul mare. (F. SACCO, *Il Molise. Schema geologico*, in « Boll. Soc. Geol. Ital. », Roma, 1908, pp. 491-539; cfr. pp. 522-524).

(2) I venti di particolare interesse sono quelli meridionali, soprattutto lo scirocco, che solleva violenti marosi all'entrata del porto e provoca risacca all'interno, e il libeccio. Sulla base delle osservazioni registrate per il decennio 1946-1955 dal Ministero della Difesa Aeronautica (Ispettorato delle Telecomunicazioni e dell'Assistenza al Volo, Servizio Meteorologico) si può stabilire per Termoli una media annua di 73 giornate di calma. Per quanto riguarda i valori di frequenza, i quattro settori direzionali sono, nell'ordine, IV, III, II e I quadrante, con assoluta prevalenza del IV. Si ha infatti un massimo di 63 giornate in cui soffia il vento di ponente. Poche (37) sono le giornate di forte vento, e in massima parte concentrate nel IV quadrante (25), seguito a grande distanza dal I e, successivamente, dal II e dal III, nei quali l'alliquota del vento forte diventa addirittura trascurabile (per i venti, come del resto per il clima in generale, v. anche L. RANIERI, *La media ed alta valle del Biferno. Studio antropogeografico*, « Mem. di Geogr. Antropica », XII, Roma, C.N.R., 1956, pp. 183; cfr. pp. 35-48).

centro marittimo ci ricorda la cittadella medioevale (3). Ad esso, oggi, si unisce, come gemmazione, il nuovo centro (4), che si è sviluppato in piano con strade ampie, lastricate, tagliantisi ad angolo retto (5). Sono due fasi di sviluppo, cui corrispondono due parti della città nelle loro diverse strutture e nelle loro diverse caratteristiche.

Assai discussa è l'origine del nome Termoli che, a cominciare dal XVII secolo, avrebbe sostituito il toponimo *Termini* o *Termine* (6), il quale, accanto a quello di Termoli, compare, ad esempio, nella carta dell'atlante maginiano *Capitanata olim Mesapiae et Japigia pars*, nonché nelle carte *Provincia di Capitanata* e *Province del Contado di Molise e di Principato Ultra*, entrambe delineate anch'esse dal Magini e successivamente ampliate (furono date in luce da Domenico de Rossi).

Alcuni vorrebbero far derivare Termoli da « *termulana civitas*, quasi *terminus Apuliae dicta*, in regione *Frentanorum*... » (7); altri vi scorgono una corruzione di *Interamnina*, a significare città posta tra due fiumi (8) ed altri ancora vorrebbero riconnettere il nome ad alcune sorgenti termali, nonché a piccole terme che un tempo erano nella zona circostante alla foce del Riovivo (9). Senza addentrarmi a tentare di dipanare questa intricata matassa etimologica,

(3) L. RAGNI, *Origine di Termoli. Studio storico critico*, in « Rlv. Abruzzese di Sc., Lett. ed Arti », Teramo, 1907 (estr. di pp. 36; cfr. pp. 3-4); F. BONASERA, *Alcune considerazioni sui centri abitati del litorale molisano e garganico*, in « Ann. di Ricerche e Studi di Geogr. », Genova, 1954, pp. 71-76.

(4) Si dette inizio alla costruzione del nuovo centro di Termoli dopo il 1847, allorché Ferdinando II di Borbone concesse ai termolesi di estendere l'abitato oltre le mura di cinta.

(5) E. A. PATERNO, *Città e paesi d'Abruzzo e Molise*. Pescara, Arte della Stampa, 1962, pp. 286; cfr. pp. 71-72.

(6) G. MASCIOTTA, *Il Molise dalle origini ai nostri giorni*, voll. 4; v. vol. IV, *Il Circondario di Larino*. Cava del Tirreni, E. Di Mauro, 1952, pp. 561; cfr. p. 456.

(7) F. UGELLI, *Italia Sacra sive de Episcopis Italiae et insularum adiacentium*. Venezia, S. Coleti, II ediz., voll. 10, 1717-1722; cfr. vol. VIII; G. PERROTTA, *La città di Termoli. Soggiorno balneare*. Forlì, Soc. Edit. Guide Regionali Italiane, 1928, pp. 37; cfr. p. 5.

(8) D. ROMANELLI, *Scoverte patrie di città distrutte e di altre nella regione frentana oggi Abruzzo Citeriore nel Regno di Napoli con la loro storia antica e de' bassi tempi*, voll. 2. Napoli (vol. I, presso V. Cava, 1805, pp. 377; vol. II, presso V. Orsino, 1809, pp. 376); cfr. vol. I, p. 144.

(9) L. PIGNORIO, *Symbolarum Epistolicarum Liber*. Padova, G.B. De Marinis, 1628, pp. 222; cfr. pp. 135-136; N. CORCIA *Storia delle due Sicilie*, voll. 6; v. vol. I, Napoli, Virgilio, 1843, pp. 532; cfr. p. 200.

cosa che del resto esorbiterebbe dal mio assunto, aggiungo solo che, se discussa è l'origine del nome, non meno discusso è il sito del vecchio centro marittimo. Alcuni lo vorrebbero frentano, sorto sulle rovine di *Interamnina* (10), altri nel luogo dove è l'attuale Termoli (11), mentre per altri ancora dovrebbe corrispondere all'antica *Buca* (12). Quest'ultima ipotesi, però, sembra definitivamente scartata, in quanto pare ormai provato che *Buca* fosse a breve distanza da Vasto, nel luogo detto Penna (13).

Alterne e varie sono state le vicende storiche di Termoli e quindi anche del suo porto. Questo, fiorente per i traffici già al tempo dei Greci e dei Longobardi (14), acquistò maggiore importanza, sia marittima che militare, in epoca normanna (15) ed ancora più sotto il dominio svevo, perché, insieme con altre località dell'Adriatico, garantiva le relazioni commerciali e la sicurezza del Regno (16). Vi salparono non solo le galee per le imprese di Terra

(10) P. ALBINO, *Corografia Molisana. Parte Prima. Descrizione generale della provincia di Molise*. Campobasso, D. De Nigris, 1876, pp. 424, XI; cfr. p. 91; L. GIUSTINIANI, *Dizionario geografico ragionato del Regno di Napoli*, voll. 10. Napoli, Manfredi, 1797-1805; cfr. vol. IX, Napoli, 1805.

(11) T. MOMMSEN, *Corpus Inscriptionum Latinarum*, cfr. vol. IX.

(12) J. J. HOFMANN, *Lexikon Universale*. Basilea, Widerbold, 1677, voll. 4; cfr. voce *Buca*; C. A. LEVI, *I porti antichi dell'Adriatico*. Sta in MIN. DELLA MARINA, *Monografia storica dei porti nell'antichità della penisola italiana*. Roma, 1905, pp. 341-388; cfr. p. 348; *Min. Lav. Pubbl., Commissione per lo studio del Piano regolatore dei principali porti del Regno*. Decreto Min. 26 genn. 1904 (Relat. D. Lo Gatto). Roma, 1905, pp. 12; cfr. p. 3; I. RAIMONDI, *I Frentani. Studio storico-topografico*. Camerino, Savini, 1906, pp. 155; cfr. pp. 129-132; L. RAGNI, *op. cit.*, cfr. pp. 12-14; A. RAGNI, *Termoli, Rassegna storico-geografica*. Casalbordino, N. De Arcangelis, 1947, pp. 37; cfr. pp. 11-16.

(13) D. ROMANELLI, *Antica topografia istorica del Regno di Napoli*. Napoli, Stamperia Reale, 1815-1819, voll. 3, pp. 444, 536, 642; cfr. vol. III, p. 37; G. DEL RE, *Descrizione topografica fisica economica politica de' Reali domini al di qua del Faro nel Regno delle due Sicilie con cenni storici fin da' tempi avanti il dominio de' Romani*. Napoli, dentro la Pietà de' Turchini, voll. 2 (vol. I, 1830, pp. 563; vol. II, 1835, pp. 507); cfr. vol. I, p. 277; P. ALBINO, *op. cit.*, cfr. p. 95.

(14) Prima di appartenere al Contado di Molise, Termoli fece parte del Ducato di Benevento (L. GIUSTINIANI, *Cenno storico sul Sannio. Storia dei popoli che hanno abitato quella regione dai tempi più remoti ai giorni nostri*. Napoli, F. Masi, 1846, pp. 71; cfr. pp. 70-71).

(15) G. MASCIOTTA, *Termoli nelle sue memorie*. Conferenza tenuta al Politeama Bontempo il 23 maggio 1915. Larino, N. Morrone, 1916, pp. 15; cfr. pp. 12-14; ID., *Il Molise dalle origini ai nostri giorni*, *cit.*, cfr. p. 456.

(16) Fu l'imperatore Enrico VI che, nel 1196, estese anche a Termoli i regolamenti portuali già emanati per la giurisdizione di Ortona, dal che è facile dedurre che anche il porto di Termoli avesse allora ampliato la sua zona d'influenza commerciale ed avesse allacciato relazioni con l'estero (A. L. ANTINORI, *Raccolta*

Santa, ma anche i navigli per i traffici con la Grecia e con il lontano Oriente (17).

Dopo i gravi danni sofferti a seguito dei terremoti del 1117 e del 1125 Termoli fu, nel 1194, devastata dai Crociati con le truppe di Enrico VI (18) e nel 1323 subi decimazione e desolazione portate dalla peste (19).

Dal XIII al XVI secolo, sotto la dinastia degli Angioini e degli Aragonesi il suo porto continuò, sia pure in tono minore, ad avere rinomanza, soprattutto come emporio di cereali ed in prevalenza di grano (20); distrutto successivamente dal terremoto

di memorie storiche delle tre provincie degli Abruzzi. Napoli, G. Campo, tomi 4, 1781-1783; cfr. t. II, p. 84).

(17) G. TORTI, *La Torre di Capua*, Milano, V. Ferrario, 1829, pp. VIII, 96; cfr. canto III; G. D'ANDREA, *Cenni storici sulla città di Termoli. Dalle origini ai nostri giorni*, Termoli, Tip. Adriatica, 1929, pp. 132; cfr. pp. 128.

(18) G. e A. MAGLIANO, *Larino, Campobasso*. N. Colitti, 1895, pp. 447; cfr. p. 89.

(19) G. e A. MAGLIANO, *op. cit.*, cfr. p. 319.

(20) Al tempo di Carlo I d'Angiò il porto, oltre che utilizzato per rifornimento di vettovaglie agli eserciti (N.F. FARAGLIA, *Saggio di corografia abruzzese medioevale*. Napoli, F. Giannini e Figli, 1892, pp. 74; cfr. p. 65, in base al Reg. Ang. 1269 B, n. 4, f. 66 t.), serviva per il trasporto di cereali, in linea di massima grano, che, spesso, veniva imbarcato anche furtivamente (TESTI E DOCUMENTI DI STORIA NAPOLETANA PUBBLICATI DALL'ACCADEMIA PONTANIANA. *I Registri della Cancelleria Angioina ricostruiti da Riccardo Filangieri con la collaborazione degli Archivi Napoletani*. Napoli, presso l'Accad., vol. XV, 1961, in base al Reg. 26, f. 21 e t.; ID., vol. XVI, 1962, in base al Reg. 25, f. 83). Sempre soddisfacente è stata la produzione del grano nel territorio di Termoli, tanto che, durante la carestia che nel 1289 colpì la Puglia ed altri luoghi del Regno, esso veniva mandato nei centri più bisognosi; anzi i « Portolani » (che sovrintendevano alle cose del porto) ed i « Credenzieri » (che avevano l'ufficio di controllare tutto quanto inerente alle dogane ed alle gabelle) di Termoli ebbero addirittura l'ordine di non riscuotere neppure lo *jus exiturae* sul grano che doveva essere imbarcato in aiuto delle popolazioni colpite (A. PERRELLA, *Effemeridi della Provincia del Molise (già antico Sannio)*. Isernia, F. De Mattels, voll. 2 (vol. I, 1890, pp. 460; vol. II, 1892, pp. 324); cfr. vol. I, p. 216). Ed ancora, nel 1847 si decise di devolvere il ricavato dalla vendita dei grani a favore della ricostruzione delle mura (ARCH. S.N., *Part. Cam. Summ.*, vol. 27, f. 44 t.; *ibid.*, vol. 2040, f. 24). Al tempo di Carlo V il commercio granario del porto di Termoli era notoriamente piuttosto vivace (G. CONIGLIO, *Il regno di Napoli al tempo di Carlo V. Amministrazione e vita economico-sociale*. Napoli, Ediz. Scientif., 1951, pp. 290; cfr. alle pp. 124, 126, 132, 133, 135, 136) e molti erano quelli che, allora, a Termoli si interessavano di partite di grano da imbarcare prevalentemente per l'annona di Napoli (ARCH. S.N., *Part. Cam. Summ.*, vol. 404, f. 265 e f. 266; *ibid.*, vol. 404, f. 251; *ibid.*, vol. 323, f. 110 t.; *ibid.*, vol. 323, f. 146).

Nessun cenno al porto di Termoli troviamo nelle pagine di Yver, che pur ricorda altre località come Giulianova (il *portus Sancti Flaviani*), Pescara, Vieste e Manfredonia dove si svolgeva il commercio del grano (G. YVER, *Le commerce et les marchands dans l'Italie méridionale au XII et au XIV siècle*. Parigi, A. Fontemoling, 1903, pp. VIII, 437; cfr. p. 165).

del 1456 (21), saccheggiato dai Turchi nel 1566 (22), fu infine completamente devastato da un nuovo terremoto nel 1627 (23).

Da allora, dei suoi antichi commerci e della sua antica fioridezza non rimase, e per lungo tempo, che il ricordo (24). Nella piccola rada termolese approdavano soltanto barche da pesca e natanti da cabotaggio (25), che determinavano un certo movimento commerciale, specialmente di grano (26), tanto che i Borboni

(21) G. A. TRIA, *Memorie storiche civili ed ecclesiastiche della città, e diocesi di Larino metropoli degli antichi Frentani*. Roma, Tempel, presso Monte Giordano, 1744, pp. 688; cfr. p. 23 e p. 308; D. ROMANELLI, *Scoverte patrie*, ecc., cit., cfr. vol. I, p. 160; A. DE COSTANZO, *Storia del Regno di Napoli*. Napoli, Borel e Bemporad, 1839, pp. 388; cfr. p. 341; G. e A. MAGLIANO, *op. cit.*, cfr. p. 101 e p. 211; G. MASCIOTTA, *Il Molise dalle origini ai nostri giorni*, cit., cfr. p. 454; D. PRIORI, *La Frentania*, voll. 3 (vol. I. Lanciano, G. Carabba, 1942, pp. 386; vol. II. Lanciano, Coop. Edit. Tipogr., 1959, pp. 444; vol. III, Lanciano, Coop. Edit. Tipogr., 1962, pp. 510); cfr. vol. II, pp. 433.

(22) G.B. PACICHELLI, *Il Regno di Napoli in prospettiva diviso in dodici provincie*, voll. 3 (vol. I. Napoli, L. Mutio, 1703, pp. 340; vol. II. Napoli, A. Parrino, 1703, pp. 256; vol. III. Napoli, A. Parrino e L. Mutio, 1703, pp. 267); cfr. vol. III, p. 109; D. ROMANELLI, *Scoverte patrie*, ecc., cit., cfr. vol. I, pp. 160-161; A. PERRELLA, *Effemeridi della provincia del Molise (già antico Sannio)*, cit., cfr. vol. II, p. 63; ID., *Ricordi storici. I Turchi nella provincia di Molise*. Campobasso, De Gaglia e Nebbia, 1911, pp. 96; G. MASCIOTTA, *Il Molise dalle origini ai nostri giorni*, cit., cfr. p. 454.

(23) A. PERRELLA, *Effemeridi della provincia del Molise (già antico Sannio)*, cit., cfr. vol. II, p. 56; A. CAVASINO, *Note sul catalogo dei terremoti distruttivi dal 1501 al 1929 nel bacino del Mediterraneo*. R. Acc. Naz. Lincei, Pubbl. Commiss. Ital. per lo studio delle grandi calamità, vol. II, Mem. scientif. e tecn. Roma, G. Bardi, 1931, pp. 29-60; G.B. ALFANO, *Gli epicentri sismici dell'Italia con particolare riguardo a quelli rovinosi, disastrosi e disastrosissimi, con Carta delle zone dei terremoti disastrosi in Italia*, in «Boll. Soc. Naturalisti», Napoli, 1934, pp. 51-120; M. BARATTA, *I terremoti in Italia*. Firenze, Le Monnier, 1936, pp. 181; cfr. p. 79 e p. 91.

(24) Molti sono i documenti che ci provano l'esistenza del porto. Questo si trova ricordato, ad esempio, in un atto del 1496 relativo alla conferma fatta ad Andrea di Capua della vendita della città di Campobasso e di altre terre (G. e A. MAGLIANO, *op. cit.*, cfr. p. 422). Provate sono le opere di fortificazione che Federico II fece innalzare a difesa del porto e della città. Ed ugualmente provata è la contesa tra i vastesi e gli amministratori del porto di Termoli sulla esazione del «portorio» a beneficio della Corte per le derrate esportate: contesa che terminò con la vittoria dei vastesi, perché il re confermò ad essi e alle altre popolazioni vicine il diritto, fruito fin dai tempi di Guglielmo I il Normanno, di trarre dal porto di Termoli, senza alcun pagamento di diritto, vettovaglie ed altre derrate, prodotte nel territorio e superflue al proprio fabbisogno (P. ALBINO, *op. cit.*, cfr. pp. 91-92; G. e A. MAGLIANO, *op. cit.*, cfr. p. 100; D. PRIORI, *La Frentania*, cit., cfr. vol. I, p. 296; G. MASCIOTTA, *Il Molise dalle origini ai nostri giorni*, cit., cfr. p. 456).

(25) G. PERROTTA, *op. cit.*, cfr. p. 8; G. MASCIOTTA, *Il Molise dalle origini ai nostri giorni*, cit., p. 455.

(26) Il grano del retroterra di Termoli che, anche durante la seconda metà del '600 veniva imbarcato nella rada per rifornire i paesi del reame nuovamente

vi istituirono un ufficio del cosiddetto Regio Portolano. Nel 1809 nella cittadina fu impiantato anche un *burò* per la ricezione ed il controllo dei dazi indiretti, per le dogane, per i sali (27) ed ogni altra esazione di imposta, e nel 1826, a seguito degli ordinamenti emanati « per la divisione e la qualità delle dogane », vi fu istituita una dogana di secondo ordine, cioè di cabotaggio e di esportazione (28).

Già durante il regno di Francesco I di Borbone si cominciò a parlare della opportunità di dotare nuovamente Termoli di un porto e ad un certo momento fu anche nominata una commissione che esaminasse il problema e, nello stesso tempo, studiasse il modo di disciplinare le acque del Biferno, nonché quelle impaludate nella pianura circostante (29). Ma la cosa non ebbe alcun seguito. Soltanto nel 1905 la Commissione governativa per lo studio del piano regolatore dei principali porti del Regno concretò un progetto di massima per quello di Termoli (30).

colpiti dalla peste (G. CONIGLIO, *Il vicereame di Napoli nel sec. XVII*. Roma, Ediz. di Storia e Lett., 1955, pp. 371; cfr. p. 82) continua ad essere uno dei principali prodotti di commercio anche nella seconda metà dell'800. Così da un *Notamento de' Bastimenti*, da e per Fiume, si apprende che nei mesi di maggio e di giugno del 1851 alcuni *pielegghi*, appartenenti al porto di Trani, ma provenienti da quello di Termoli, esportavano a Fiume diverse cantala di grano, di granturco e di avena. Ed ancora, dai prospetti rilasciati dall'Intendenza di Termoli e relativi ai cereali imbarcati per il Regno, risulta che grano, avena e fave, nel 1853 e nel 1854, ad esempio, si caricavano a Termoli ed avevano come prevalente destinazione Pescara, Giulianova, Bari, Vieste (ARCH. S.N. *Fondo Min. Ind. e Comm.*, fascio 187 e fascio 187 bis).

(27) Termoli è stata un fondaco di sale (L. BIANCHINI, *Della Storia delle finanze del Regno di Napoli. Libri sette*. Napoli, Stamperia Reale, III ediz., 1859, pp. 566; cfr. p. 323; TESTI E DOCUMENTI DI STORIA NAPOLETANA PUBBLICATI DALL'ACCADEMIA PONTANIANA, ecc., cit., vol. XI, 1958, in base al Reg. 14, f. 260 e vol. XIX, 1964, in base al Reg. 31, f. 109 e t.).

(28) Le precarie condizioni finanziarie del Regno di Napoli, causate da un invilimento della industria e quindi anche da un certo ristagno del movimento commerciale, portarono ad una riforma daziaria, che sfociò in una nuova ripartizione, sul litorale, delle dogane: Termoli fu una delle ventisei dogane del gruppo di secondo ordine (L. BIANCHINI, *op. cit.*, cfr. pp. 457-458).

(29) P. ALBINO, *op. cit.*, cfr. p. 89; A. PERRELLA, *Effemeridi della Provincia del Molise (già antico Sannio)*, cit., cfr. vol. II, p. 134; G. MASCIOTTA, *Il Molise dalle origini ai nostri giorni*, cit., cfr. p. 457.

(30) Il progetto comprendeva un molo di difesa alla piccola ansa di San Pietro, una banchina o calata di commercio ed una strada di accesso all'abitato. Nel maggio 1907 si programmò la costruzione di un porto rifugio di prima categoria ed i relativi lavori vennero dati in appalto nel 1910. Poi, però, il R.D. del 3 novembre 1921 declassò il porto iscrivendolo nella IV classe di seconda categoria, sia per la mutata situazione strategica dell'Adriatico, sia perché le opere portuali previste erano state condotte con tanta lentezza che al momento della guerra contro l'Austria non ne

Oggi questo porto che, realizzato attraverso alterne fasi, è stato distrutto durante la seconda guerra mondiale, è completamente riassetato nelle sue opere essenziali e nelle sue sovrastrutture. Ed anche se, come si vedrà, le sue funzioni commerciali si sono ridotte, per non dire quasi annullate, risulta potenziata però la sua attività sotto il profilo peschereccio e turistico, benché, per questo secondo aspetto, essa sia limitata al solo transito per le isole Tremiti.

Nella sistemazione attuale un unico bacino racchiuso tra due moli, molo nord e molo sud (31), costituisce il porto, la cui imboccatura, rivolta verso levante-scirocco, è ampia circa 140 m.; una scogliera, con direzione greco, lo protegge dalle mareggiate particolarmente violente nei mesi di febbraio e di marzo, provocate dai venti di maestro, di tramontana e di greco, che formano la traversia principale della zona.

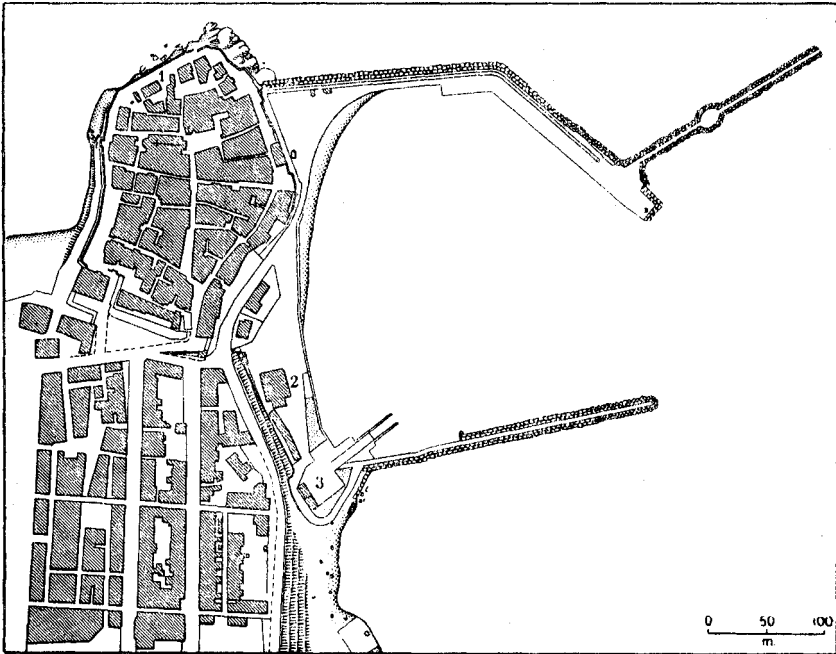
A breve distanza dal porto sboccano, verso ovest, il torrente Sinarca (32) ed il fiume Trigno e, verso est, il fiume Biferno: tutti, ma specialmente il Trigno ed il Biferno, apportatori di torbide. Se le torbide del Sinarca e del Trigno, parzialmente trattenute dal promontorio sul quale sorge il vecchio centro di Termoli, solo in minima parte raggiungono il mare, quelle del Biferno, invece, non incontrando alcun ostacolo, invadono agevolmente, ed in modo anche notevole, l'ansa della costa tra la foce ed il promontorio stesso, nonché il bacino portuale, che va perciò soggetto ad insabbiamento. Tale inconveniente richiede periodiche escavazioni allo scopo di mantenere un tirante d'acqua sufficiente per l'accosto nella zona ridossata, lungo, cioè, la sponda interna del molo (33).

fu possibile l'utilizzazione (*I Congr. Molisano - Campobasso, 21-22 maggio 1922. Relazione sul porto di Termoli*, Campobasso, Colitti, 1922). Nell'ultimo conflitto mondiale la Marina lo adibì ugualmente a scopi militari e, poggiandosi su tale dato di fatto, nel maggio 1953 l'On. Colitto avanzò nuovamente la proposta, rimasta senza esito, di classificare Termoli come porto-rifugio (*Atti Parlamentari. Camera dei Deputati n. 3276*).

(31) Il molo nord di sopraflutto, completamente banchinato, inizia dal prolungamento dello scoglio di Santa Caterina (formante il promontorio sul quale sorge la vecchia città di Termoli) ed è costituito da due bracci, lunghi uno 120 m. in direzione O-E e l'altro 180 m. con direzione NO-SE. L'altro molo, che si innesta sulla Punta Campolieto, si sviluppa per 230 m. con orientamento greco-levante.

(32) Presso la foce del torrente Sinarca si vede ancora la omonima torre, triste ricordo delle incursioni e della pirateria; questa torre in seguito, per disposizione dell'amministrazione generale, venne abbandonata perché distante due miglia da Termoli (ARCH. S. N., *Fondo Dogane*, fascio n. 4755).

(33) Lo specchio d'acqua del bacino portuale copre una superficie di 68.000 mq.,



IL PORTO DI TERMOLI.

1, faro e radiofaro; 2, mercato ittico; 3, scalo di alaggio.

Ai fini di un riferimento a terra per i natanti, e quindi per poter assicurare un tempestivo rifugio, il porto è servito da un faro di recentissima installazione, la cui gittata luminosa è di 18 miglia, se a funzionamento elettrico, e di 14 miglia, se a funzionamento a gas (usato come riserva).

Dalla radice del molo nord e sino al molo sud si sviluppa un piazzale piuttosto ampio, che rende agevoli le comuni operazioni portuali (34). La zona di servizio del porto è pure dotata di adeguati impianti elettrici ed idrici, di distributori di carburanti e di un efficiente scalo di alaggio con annesso cantiere di raddobbo (ge-

con fondali che da -4,50, in prossimità della banchina, arrivano a -6,50 all'imboccatura e che, essendo costituiti di sabbia e di fango, sono buoni tenitori per l'ancoraggio.

(34) Nel piazzale si trovano gli edifici del demanio marittimo, oltre a tutti i fabbricati inerenti alle attività portuali.

stato dalla Cooperativa « Motopesca »), attrezzato per i normali lavori di carenaggio e per le riparazioni di natanti fino a 150 tonn. di stazza (35).

Dall'esame dei dati statistici che mi è stato possibile consultare (36) ho potuto farmi un'idea sufficientemente indicativa del volume del traffico che, per oltre un secolo, ha caratterizzato l'approdo di Termoli. Ho detto indicativa, in quanto, durante il lungo periodo che ho voluto esaminare, le statistiche sono state eseguite con criteri assai diversi, per cui non ho avuto a disposizione sempre elementi di giudizio comparabili. La statistica riguardante le merci, ad esempio, ha avuto inizio nel 1881, mentre quella relativa ai passeggeri è stata iniziata nel 1864 (con omissione però del periodo 1879-1894) e dal 1895 è stata limitata alle persone trasportate da navi a propulsione meccanica che, peraltro, nel porto di Termoli hanno costituito per diverso tempo una entità trascurabile rispetto ai velieri (37).

La ripresa dei rilevamenti in modo regolare e integrale si è avuta solo nel 1946, epoca in cui però la funzionalità del nostro porto era gravemente compromessa dai dissesti della guerra da poco terminata.

(35) Il cantiere, invero di vecchia data, era rimasto a lungo in disuso per mancanza di personale qualificato. Solo di recente ha ripreso a funzionare con un maestro d'ascia e cinque o sei operai che, normalmente, raddoppiano o costruiscono barche sino a 60 tonnellate.

(36) Per lo studio del traffico del porto di Termoli ho tenuto presente tutta la serie dei dati statistici cui attesero gli Uffici di Porto e che furono curati, dal 1861 al 1871, dal Ministero della Marina e poi, sino al 1880, dal Ministero della Agricoltura, Industria e Commercio. Con il 1881, trasferito il servizio statistico dagli Uffici di Porto alle Dogane, della pubblicazione del movimento della navigazione del Regno si interessò il Ministero delle Finanze (Direzione Generale delle Gabelle) ed allora venne distinta la navigazione per operazioni di commercio internazionale e di cabotaggio da quella degli approdi per rilascio. Nel gennaio 1935, poi, il servizio statistico del movimento della navigazione è passato all'Istituto Centrale di Statistica. Mi è stato possibile consultare i dati relativi sino al 1965, pubblicati nel 1967. Dal 1954 al 1966 ho avuto modo di tener presente anche i rilevamenti, gentilmente fornitimi dall'Ufficio Locale Marittimo di Termoli, nonché dalla Capitaneria di Porto di Pescara, ai quali uffici debbo anche le notizie concernenti le caratteristiche portuali.

(37) Questo fatto non mi ha consentito che di poter fruire di pochissimi dati, per cui resta difficile rendersi conto dell'effettivo movimento dei passeggeri che, d'altro canto, relativamente a quei pochi anni che ho potuto esaminare, e neppure in serie continua, ha dato scarti enormi da un anno all'altro. Tanto per citare un esempio, dai 345 passeggeri (tra quelli in arrivo e quelli in partenza) del 1865 si è passati ai 562 del 1866 e poi si è scesi addirittura a 41 nel 1910 e a 6 nel 1912, per ritornare a 149 nel 1919.

Tuttavia, a conclusione della mie ricerche, penso di poter affermare con sufficiente esattezza che fino al 1940 il movimento portuale ha riguardato prevalentemente navi di piccolo cabotaggio, per lo più a vela, battenti pressoché esclusivamente bandiera italiana. Nel complesso, la navigazione verso i porti esteri, sia pure con variazioni da periodo a periodo, mi è risultata, nei confronti di quella di piccolo cabotaggio, nel rapporto di 1 a 4. La spiegazione del fenomeno è da ricercare nella relativa facilità che il mare offriva ai commerci litoranei e nella necessità di ricorrere alla via marittima per la mancanza di vie terrestri o per le difficoltà frapposte dalle poche esistenti.

Nel 1861 (anno dei primi rilevamenti statistici) lo scalo di Termoli aveva un modesto traffico marittimo. Ma modesto era, allora, pure quello dei porti vicini, quali Ortona e Pescara, anche perché le condizioni morfologiche del retroterra, come rilevò il Toschi (38), sono da ritenersi di ostacolo alla funzione mediatrice dei traffici fra le aree interne della penisola e l'Adriatico e tra questo e il Tirreno. Infatti, all'epoca, i tracciati viari, più che seguire il fondovalle, lo attraversavano.

Nel 1861 il porto di Termoli ebbe un movimento marittimo, fra arrivi e partenze, di 715 velieri, per una stazza lorda complessiva di circa 15.000 tonn. Soltanto il 2,7% dei natanti arrivati batteva bandiera estera.

Fino al 1870 il movimento annuo, in media, si aggirò sui 300 natanti fra arrivi e partenze, con un massimo, nel 1862, di 671 in arrivo (per complessive 14.475 tonn. di stazza). Nel 1865 erano entrate 480 unità (per 7291 tonn. di stazza) e ne erano partite 469. Una notevole flessione si manifestò nel 1867. Ciò in connessione con il colera riapparso, nel 1866, sulle coste del Mediterraneo, con conseguente chiusura degli scali per alcune provenienze e con la contemporanea interdizione, causa le quarantene, per alcune destinazioni. Al colera si unirono la guerra contro l'Austria e la crisi finanziaria. E si giunse così, nel 1870, a 267 bastimenti (per 3613 tonn. di stazza) in arrivo e a 260 in partenza.

Nel decennio la bandiera nazionale prevalse quasi incontra-

(38) U. TOSCHI, *I porti dell'Abruzzo e della Puglia* (« Ricerche di Geografia economica sui porti italiani » a cura del C.N.R.). Bologna, Zanichelli, 1942, pp. 166; cfr. pp. 6-7.

stata su quelle estere, così come la navigazione di piccolo cabotaggio superò di gran lunga quella internazionale che, all'incirca, rappresentò, in media, l'8% del movimento marittimo.

Pure tra il 1871 ed il 1880 il movimento, modesto, presentò costante prevalenza del piccolo cabotaggio, anche in relazione alla persistente scarsità delle vie terrestri, nonché alle loro cattive condizioni. Ma in questo decennio la navigazione internazionale costituì il 28% del movimento totale, che fu di 1488 navi complessivamente, onde ne risultò una media annua di circa centocinquanta navi ed il movimento delle merci riguardò, in prevalenza, sia pure modesta, gli sbarchi.

Situazione simile, più o meno, nel decennio 1881-1890: arrivarono 1081 navi (9944 tonn. di stazza), di cui il 13% in navigazione internazionale. Il movimento merci, fra imbarchi e sbarchi, mostrò una media annua di 1580 tonn.

Nel successivo decennio (1891-1900) il movimento marittimo scese ad una media di 50 natanti l'anno (ne arrivarono 529 complessivamente) con un forte calo della navigazione di piccolo cabotaggio, ridotta ormai al solo 39% del totale. Del traffico in partenza, anche esso modesto, il 31% era diretto fuori d'Italia. Quanto alla media annua del movimento commerciale si ebbe, nei confronti del decennio precedente, un aumento di circa il 67%.

Agli inizi di questo secolo lo scalo termolese, tra sbarchi e imbarchi, registrò in media appena 3000 tonn. annue: difficili ed insicure risultavano infatti le necessarie manipolazioni. Era più conveniente per il legname diretto al Molise usare un porto più lontano, come Barletta, con l'onere di un maggiore percorso ferroviario (179 km. da Campobasso), anziché tentare lo scarico a Termoli tra una mareggiata e l'altra. Nel 1904 si ebbe così un movimento complessivo di circa 3500 tonn., per quattro settemila legname in arrivo e per il resto cereali in partenza.

Tra il 1901 ed il 1910 il movimento delle navi si aggirò, in media, sulle 60 l'anno, fra arrivi e partenze, con un movimento merci attorno alle 2900 tonn. annue, in media, tra sbarchi ed imbarchi. La navigazione di piccolo cabotaggio in questo periodo fu quasi nulla.

Dal 1911 al 1920, la media annua dei natanti in navigazione di piccolo cabotaggio fu di 40, sia in arrivo che in partenza.

La navigazione internazionale, cessata invece con il 1915, costituì, tra il 1911 ed il 1914, circa il 50% del complessivo movimento marittimo. Solo a guerra ultimata essa riprese, ma con valori molto modesti: nel decennio 1921-1930 si ebbe, all'incirca, ogni anno, l'arrivo di 5-6 navi. Il movimento di piccolo cabotaggio, invece, registrò, in media, 24 navi l'anno, sia in arrivo che in partenza.

Fino alla seconda guerra mondiale il movimento del porto di Termoli fu molto limitato: si può calcolare in 60-70 navi l'anno, fra arrivi e partenze, con una media di circa 3000 tonn. sbarcate e di 2500 imbarcate negli anni più vicini allo scoppio del conflitto.

In linea generale, per il periodo 1940-1950 non si può parlare di movimento a proposito del porto di Termoli, sconvolto dai bombardamenti ed in più danneggiato, nel 1943, dallo scoppio di mine che aprirono varie brecce nelle sovrastrutture del molo. Poche furono le imbarcazioni scampate in quel periodo, anche fra i pescherecci, e quelle poche, causa le mine vaganti, non arrischiavano più neppure la pesca lontana; ma si diedero al piccolo cabotaggio, sicuramente più redditizio in quel momento, trasportando nelle regioni più meridionali grano e laterizi e riportando dalla Puglia soprattutto olio e vino.

Per molto tempo, anche dopo la fine della guerra, il bacino portuale rimase completamente abbandonato e per ripristinarne l'agibilità fu necessario l'intervento del Servizio Escavazione Porti, che alla fine del 1953 stava conducendo a termine i lavori di rimozione di circa 80.000 mc. di sabbia (39).

Attualmente, come già accennato, il movimento del porto di Termoli è tutto in funzione delle Tremiti (40), per le quali, particolarmente in periodo estivo, si caricano generi alimentari, nonché

(39) XVIII CONGRES INTERNATIONAL DE NAVIGATION (Roma, sett. 1953), *La reconstruction des ports maritimes nationaux*. Roma, Castaldi, 1954, pp. 667; cfr. pp. 391-393.

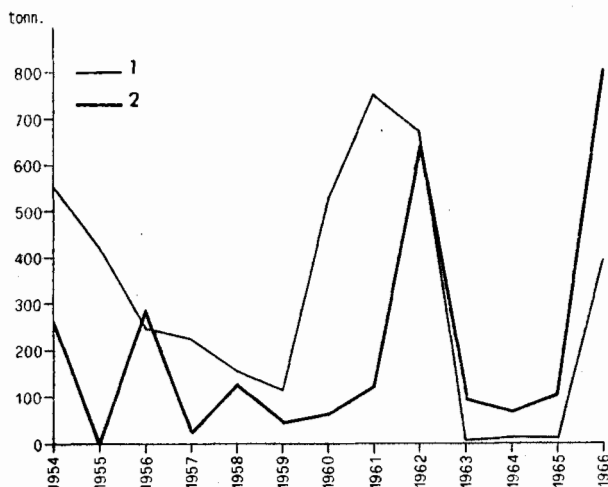
(40) Le Tremiti sono dotate di una potenziale e svariata ricchezza di attrattive: «archetievoli», marmitte costiere, piccole cale che si aprono nel calcare eocenico e grotte marine quali, ad esempio, nell'isola di San Domino, sulla costa orientale, la grotta delle Viole (indicata sulle carte come *grotta Menichello*) e, sulla costa occidentale, quella del Bue Marino (O. BALDACCI, *Ricerche geografiche sulle isole Tremiti*, in «Boll. Soc. Geogr. Ital.», Roma, 1953, pp. 341-410; cfr. pp. 343-346 e p. 367).

materiale ed attrezzature varie atti a migliorare l'ambiente recettivo.

Per contro, dalle Tremiti vanno a Termoli motori da riparare, bottigliame vuoto e, sporadicamente, anche qualche partita di pesce.

Un raffronto quantitativo tra merci in partenza e merci in arrivo nell'ultimo quinquennio dà, per il porto di Termoli, una prevalenza media delle prime di circa 120 tonn. l'anno, con una variazione molto notevole rispetto al quinquennio precedente, nel quale le merci in partenza costituirono, in media, annualmente, meno del 22% di quelle in arrivo.

Il grafico sotto riportato, relativo al movimento commerciale



TERMOLI: MOVIMENTO COMMERCIALE DEL PORTO DAL 1954 AL 1966.
1, merci sbarcate; 2, merci imbarcate.

dopo la seconda guerra mondiale, denuncia infatti in questi ultimi anni, per le partenze, due notevoli punte, da collegarsi alla grande quantità di materiale edile imbarcato, nel 1961-1962, per la costruzione dell'Albergo Eden nell'Isola di San Domino e, nel 1966, per la costruzione del molo di attracco nell'Isola di San Nicola.

Quanto al movimento dei passeggeri, esso ha raggiunto il maggiore livello, sia per gli arrivi che per le partenze, nei mesi di luglio e di agosto, con punta massima in agosto, allorché, in media,

si hanno circa 5700 sbarchi e 5300 imbarchi (periodo 1960-1965). Nel mese di luglio tale media, sia per gli arrivi che per le partenze, si aggira invece intorno a 3000. Grande è il calo nel mese di settembre (1100 sbarchi e 900 imbarchi), per poi scendere ancora a valori di poco conto nei mesi successivi, con una certa ripresa a partire dalla fine di marzo, soprattutto per il movimento turistico pasquale (41).

Durante l'inverno il movimento passeggeri riguarda per lo più isolani, ed anche i servizi di navigazione per le Tremiti si riducono allora a due soli viaggi settimanali con una motonave che proviene da Manfredonia (42).

Concludendo, dunque, la media annua del movimento merci di Termoli si aggira sulle 70 tonn. in arrivo e sulle 225 in partenza; la media annua del movimento passeggeri attorno agli 11.000 (43).

Anteguerra, il movimento marittimo verso le leggendarie isole di Diomede si aggirava sui 200-220 natanti (per tre quarti piroscafi di linea e per il resto velieri), che scaricavano quantitativi di merce molto vari da anno ad anno (ad esempio, 2363 tonn. nel 1936 ed 828 nel 1938), imbarcandone una variabile, ma sempre modestissima quantità (57 tonn. nel 1936 e 294 nel 1938). Il numero dei passeggeri era invece piuttosto alto (2500-3000, sia in arrivo che in partenza) per motivi però diversi dagli attuali, in quanto riguardava esclusivamente lo stabilimento penale di San Nicola, dove numerosi erano i confinati politici (ad es., 850 nel 1931). Una volta abolita questa destinazione penale, tutto è cambiato per le isole Tremiti, ed in conseguenza anche per il porto di Termoli. Il richiamo delle Tremiti è diventato oggi fattore di primo piano non solo

(41) Solo nel dicembre 1962 c'è stato un transito di 410 passeggeri, ma questo è sempre da riconnettere alla costruzione ed all'attrezzatura dell'Albergo Eden a San Domino.

(42) Il porto di Termoli viene toccato il martedì nel viaggio di andata ed il venerdì in quello di ritorno.

(43) Al movimento su indicato si può aggiungere quello di natanti che, per fortuali o mareggiate, cercano rifugio nel porto di Termoli, nel quale l'accesso è molto più facile di quanto non lo sia nel vicino porto di Vasto. Nell'ultimo quinquennio, tra navi mercantili e pescherecci di transito, complessivamente si è trattato di 185 unità, per una stazza lorda di 14.800 tonn. e netta di 7400. Più numerosi sono sempre i motopescherecci (da 60 a 250 HP) in quanto costituiscono i natanti da pesca più diffusi nel tratto San Benedetto del Tronto-Molfetta: negli ultimi cinque anni hanno totalizzato 751 unità (per 48.000 tonn. di stazza lorda e 20.950 netta). Non mancano poi i natanti da diporto, che nello stesso periodo sono stati 44, per complessive 320 tonn. di stazza lorda.

nello sviluppo economico di quelle isole, ma anche della stessa Termoli. Questa infatti va assumendo una funzione portuale di rilevanza ogni anno maggiore, sia perché ne costituisce lo scalo più vicino, sia per le molte possibilità connesse con le sue funzioni come punto di incrocio delle direttrici, stradali e ferroviarie, Milano-Lecce e Termoli-Campobasso-Napoli (44).

Dopo la seconda guerra mondiale un regolare servizio di linea fra Termoli e le Tremiti riprese solo nel 1955. Soltanto qualche peschereccio che si spingeva per la pesca fin nelle acque antistanti alle isole acconsentiva a trasportare qualche persona. Nel giugno del 1956 entrò in funzione per trasporto anche di passeggeri il motoveliero *Saverio Maro* (di 19 tonn. di stazza netta) sul percorso Termoli-Tremiti, indubbiamente senza comodità ed anche con poca sicurezza. Nel 1957 poi, la Pro Loco di Termoli ottenne che la motonave *Pola* (450 tonn. di stazza lorda e velocità di 13 nodi e mezzo, adibita al servizio postale e merci ed atta a trasportare oltre 500 passeggeri), già funzionante sulla linea 46 della S.p.A. « Adriatica » (Manfredonia-Vieste-Peschici-Rodi Garganico-Tremiti), prolungasse la rotta sino a Termoli (45). Anzi, durante la stagione estiva, sempre nel 1957, il servizio della motonave *Pola* fu sussidiato, e ciò sino al 1961, dalla motonave *Ebe* (di 50 tonn. di stazza netta) di una piccola società privata. Dopo il 1961 rimase in servizio la sola motonave *Pola*, sostituita poi, nel 1965, dalla *Dauria* (46). Intanto, nel 1964, la Società « Adriatica », a mezzo dell'aliscafo *Nibbio*, tuttora in funzione nel solo periodo estivo (47), collegava Termoli alle Tremiti in 45 minuti, dando un forte impulso alla industria turistica (48).

(44) Termoli si trova sull'arteria ferroviaria di grande comunicazione Milano-Lecce, è terminale della ferrovia Termoli-Benevento-Napoli ed è attraversata dalla statale Adriatica, per cui è facilmente raggiungibile sia in treno che in automobile.

(45) Successivamente la linea venne ancora prolungata sino ai porti di Vasto e di Ortona.

(46) Questa motonave stazza 820 tonn. lorde e può trasportare fino a 600 passeggeri in classe unica. Ha una velocità di 15,5 nodi ed è dotata di radiotelefono, di radar e di ogni più moderno ritrovato della tecnica navale.

(47) L'aliscafo *Nibbio*, costruito nel cantiere navale Rodríguez di Messina nel 1964, stazza 113 tonn. lorde, sviluppa una velocità di crociera di 32 nodi (circa 60 km./h.) e può trasportare sino a 120 passeggeri. Esso, da giugno a settembre, ha una periodicità bigiornaliera (MIN. MARINA MERC., UFFICIO STUDI ECONOMICI, *La Marina Mercantile nel 1965. Relazione*. Roma, Ist. Poligr. dello Stato, 1966, pp. 363; cfr. p. 76 e p. 80).

(48) Indubbiamente questo movimento turistico avrà ancora ulteriore sviluppo

Come ho già avuto occasione di far presente, Termoli nei suoi rapporti con le Tremiti si trova avvantaggiata dal fatto che è il punto di imbarco più vicino (la separano appena 23 miglia di mare). Dai porti di Ortona e di Vasto (49), infatti, in media non parte più del 30% dei turisti che si imbarcano dal porto di Termoli.

Da quanto si è venuto sin qua esponendo è chiaro che praticamente inesistente è ora il traffico internazionale, anche perché il porto manca di qualsiasi attrezzatura atta a ricevere grossi scafi (50). Se dopo la seconda guerra mondiale, ed ancora fino al 1962, in provenienza dalla Jugoslavia sbarcava a Termoli qualche partita di legname e di lignite (nel periodo 1954-1962, in media si sono avute circa 390-400 tonn. l'anno), oggi di tale traffico è rimasto soltanto il ricordo.

E se sono finiti dal 1962 i rapporti con la Jugoslavia, del resto già da molto tempo prima discontinui, ora neppure esiste più la navigazione di piccolo cabotaggio, rimpiazzata dagli automezzi e, subordinatamente, dalla ferrovia (51), per il trasporto dei prodotti delle industrie locali.

La modestia di questo movimento di merci, così ridotto da potersi dire quasi nullo, trova nello stesso porto le sue cause quali,

se si risolveranno alcuni problemi, vitali per le Isole Tremiti, ma, implicitamente, vitali anche per Termoli. Alludo, tra i più essenziali, al potenziamento della rete elettrica e dell'approvvigionamento dell'acqua, al miglioramento delle attrezzature ricettive, per ora assicurate solo da un grande albergo, da un campeggio e da possibilità di alloggio in alcune case di pescatori.

(49) In dettaglio: Ortona è collegata con le Tremiti dal 1958 ed il movimento si risolve in una media annua (1958-1965) di 1503 passeggeri imbarcati e di 1858 sbarcati. Il porto di Vasto è servito da una linea di collegamento con le Tremiti dal 1960. Il movimento (1960-1965) mostra un valore medio annuo di circa 575 passeggeri in partenza e altrettanti in arrivo. In entrambi i casi si tratta di un traffico passeggeri di gran lunga inferiore a quello del porto di Termoli.

(50) Non sarebbe neppure possibile l'attracco per le navi cisterna che, sin dal 1960, cariche di oli minerali, giungono, sempre da mercati interni, a Ortona e a Pescara.

(51) Agli inizi del nostro secolo dall'Istria e dalla Dalmazia alcuni trabaccoli importavano legname, ed alcuni barconi erano addetti al trasporto degli agrumi che, caricati a Rodi Garganico, venivano poi sbarcati o tutti a Termoli oppure, in parte, anche sulla costa abruzzese e marchigiana (ARCH. S.N., *Fondo Min. Ind. e Comm., fascio 179*). Con questi trabaccoli, in concorrenza con la ferrovia (nell'aprile 1864 era stato aperto all'esercizio il tronco ferroviario Ortona-Foggia e nel febbraio 1882 quello Termoli-Larino) si facevano anche trasporti di granturco e di avena, soprattutto per le località della costa marchigiana. I marittimi addetti a questo traffico, oltre al vitto, per ogni traversata (andata e ritorno) ricevevano un pagamento di lire 30 il capitano e di lire 20 gli altri.

principalmente, la insufficienza di fondali, la conseguente impossibilità di consentire l'attracco in porto a navigli di una certa stazza (52), nonché la mancanza delle attrezzature portuali necessarie, intese a facilitare le operazioni di carico e di scarico, limitate ora alla sola parte terminale del molo nord, dove sono possibili l'accosto e le operazioni di scarico e di carico con i soli mezzi dei natanti.

Alla creazione delle altre indispensabili infrastrutture sono strettamente collegati l'ampliamento ed il potenziamento del retroterra del porto di Termoli e, quindi, la valorizzazione dell'apparato industriale e commerciale (53) non solo di Termoli, ma di tutto il Molise.

L'attività peschereccia. — Attualmente il porto è frequentato anche da numerosi battelli da pesca a motore.

L'attività peschereccia, pur avendo risentito della crisi, determinatasi un po' dovunque, sia per scarsità di personale qualificato, sia per mancanza di scafi modernamente attrezzati, essendo quelli disponibili ormai invecchiati e superati, è oggi di notevole rilievo e si può dire che, unitamente all'economia rurale, alla vitalità di Termoli contribuisce proprio l'utilizzazione del mare nei suoi vari aspetti. E ciò è dovuto anche alla recente ristrutturazione di tutta la marineria peschereccia. Infatti, dopo la stasi che fece seguito alla

(52) Attualmente il porto può ospitare soltanto la flottiglia locale dei moto-pescherecci e, limitatamente ad una zona dello specchio d'acqua, qualche nave di piccolo tonnellaggio.

(53) Alla base dell'attività industriale di Termoli esistono diverse realizzazioni. Nel complesso, però, si tratta di impianti che non superano, per struttura e dimensioni, il carattere delle medie aziende. Si ricordano: una industria di confezioni (che occupa circa 45 operai), una di profilati metallici e di infissi in ferro (l'unica del genere esistente per ora nel Molise e che assorbe 55 operai), uno stabilimento di vetro lavorato, laboratori per marmi, segati e marmette, fabbriche di laterizi, di mobili, di concimi chimici, un impianto di estrazione e di frantumazione di pietrame (proveniente dai dragaggi dei fiumi e particolarmente adatto per pavimentazioni stradali), uno stabilimento per la molitura della bentonite (che si trova soprattutto nella zona orientale del Molise, a ridosso dei primi rilievi collinari e ai limiti della provincia di Foggia), una impresa dell'Ente Nazionale per la cellulosa e per la carta, oleifici, cantine, molini. Nel processo di industrializzazione assumono poi particolare rilevanza le ricerche petrolifere ed il metanodotto, in corso di costruzione, che dovrà convogliare a Termoli, per la utilizzazione, il metano estratto dalla piana di Larino. In tal senso Termoli verrà a giovare anche di alcune opere di costruzione relative ad un altro metanodotto, quello progettato dall'E.N.I. per il trasporto nella zona di Napoli del metano estratto dai giacimenti di Vasto, ed il cui asse dovrebbe interessare la fascia costiera del Molise, oltre ad una piccola zona entroterra, ai limiti con la provincia di Foggia.

seconda guerra mondiale, nella pesca si sono avuti i primi sintomi di ripresa con la motorizzazione dei mezzi pescherecci, a cominciare dalla utilizzazione di motori, residui di guerra, dei carri armati. Si è trattato, beninteso, di una ripresa lenta e graduale, che ha portato però oggi ad un livello discreto le condizioni di vita di tutti coloro che, direttamente o indirettamente, sono legati alla pesca.

Si aggiunga che, per la guerra, molte delle vecchie imbarcazioni erano andate distrutte od erano mal ridotte, e per di più le poche scampate preferivano, come già detto, la piccola navigazione di cabotaggio alla pesca, sia quella d'altura, resa pericolosa dalle mine vaganti, sia quella costiera, risultando il pescato di difficile smercio a causa delle comunicazioni terrestri dissestate dagli eventi bellici.

Termoli, sorta, come si è visto, su un ripiano roccioso per rispondere forse a ragioni di difesa, si è affermata attraverso i secoli come centro marinaro e nel mare ha trovato sempre una sua ragione di vita, anche se in tale settore si ebbero a rilevare periodi di stasi o comunque di affievolimento.

Varî fattori hanno contribuito ad ostacolare, nel corso della storia della città, lo sviluppo della pesca e del commercio dei suoi prodotti verso i principali mercati di consumo: tra questi le numerose scorrerie ed il diffondersi della pirateria nell'Adriatico, la malaria, la difficoltà di comunicazioni con l'interno e con le altre località della costa.

Ciò nonostante oggi, ripeto, le sorti della pesca si possono dire risollevate e in continuo e crescente sviluppo perché, grazie alla laboriosità della gente, ai progressi tecnici del settore, al rammodernamento quasi totale del naviglio, si sono raggiunti rendimenti tali da consentire che notevoli partite di pescato possano essere vantaggiosamente esitate nei mercati extra-regionali.

Né al riguardo si può dimenticare che tutta l'attività peschereccia molisana è concentrata a Termoli, l'unico porto della regione, come è stato già detto.

Nel vecchio borgo, con le case fitte sulla penisola che domina l'insenatura del porto, hanno sempre abitato i pescatori, tanto che esso tuttora mantiene il colore inconfondibile dell'ambiente peschereccio. Da qualche anno, poi, è sorto, a sud della città, nella zona della spiaggia di levante, detta di Riovivo, un « Villaggio del pesca-

tore », dove una trentina di famiglie abita in altrettanti alloggi. Altre famiglie infine hanno potuto beneficiare di confortevoli abitazioni dell'I.N.A.-Casa.

Né è mancata l'iniziativa privata di alcuni che, assecondando l'impulso del rinnovamento edilizio, diffuso ormai in tutti i centri litoranei e determinato dall'affermazione del turismo balneare, hanno costruito linde casette dalle quali, con l'affitto estivo, traggono un certo reddito che va ad integrare i guadagni, pur sempre precari, della pesca nel periodo invernale.

Secondo i dati ottenuti presso la Direzione Generale della Pesca del Ministero della Marina Mercantile ed in base ad una mia indagine *in loco*, posso dire che attualmente circa 500 persone vivono dell'attività peschereccia. In dettaglio, senza tener conto di quanti si occupano della parte commerciale, 260 sono gli addetti al settore vero e proprio della pesca (240 naviganti e una ventina a terra ai servizi sussidiari ed agli impianti fissi), pari al 13% degli addetti alle attività extra-agricole ed al commercio (54). Essi corrispondono al 5,3% del personale occupato in tutto il compartimento nel settore della pesca (55).

Dura è la vita di questa gente marinara. I pescatori di altura lasciano la loro casa il lunedì mattina, all'albeggiare, e vi rientrano il giovedì per poche ore; salpano di nuovo e sbarcano la sera del sabato portandosi a casa il rituale cesto di pesce, loro spettante, per il fabbisogno famigliare. Quelli invece che praticano la pesca costiera, stanno in mare un giorno, o, al massimo, quarantotto ore.

Si tratta, comunque, in entrambi i casi, di un'attività condotta sempre in modo artigianale, anche in rapporto al tonnellaggio ed alla potenza dei natanti.

Diciotto motopescherecci, trenta motobarche e quarantaquattro removelici costituiscono attualmente la flottiglia da pesca di Termoli. I diciotto motopescherecci (per 312 tonn. complessive di stazza lorda), con una stazza unitaria compresa tra le 15 e le 80 tonn., sono tutti azionati con motori che vanno dai 60 ai 270 HP.

(54) ISTAT, *X Censimento Generale della popolazione, 15 ottobre 1961, Vol. III. Dati sommari per Comune. Fasc. 70. Prov. di Campobasso*. Roma, 1965.

(55) La giurisdizione del compartimento marittimo comprende, oltre a Termoli, i centri di Pescara, Ortona, Giullanova, Vasto, Martinsicuro, Tortoreto, Silvi Marina, San Vito Chietino e Francavilla.

Essi corrispondono al 6,5% dei motopescherecci registrati nel compartimento. Le trenta motobarche che, complessivamente, hanno una stazza lorda di 45 tonn., sono pari a un ottavo del totale del compartimento. Le quarantaquattro unità removeliche, infine, costituiscono il cosiddetto pulviscolo peschereccio, in quanto praticano la pesca con i sistemi più modesti e più tradizionali ed usano come mezzo di propulsione il remo e la vela (56).

Ogni natante ha, in media, un equipaggio formato da tre a sei persone, cointeressate con il proprietario al commercio del pescato. Del ricavato lordo, tolti i diritti di mercato (7% circa), nonché le spese per olio, nafta, ghiaccio, viveri, il 53% spetta all'armatore, su cui gravano anche gli oneri assicurativi e previdenziali, ed il 47% circa è diviso in parti uguali fra i componenti l'equipaggio.

Per la pesca d'altura i motopescherecci si spingono fino ai banchi posti ai limiti delle acque territoriali iugoslave (57) ed utilizzano, per lo più, una rete a strascico con i divergenti.

Ad una distanza fra trenta e venti miglia dalla costa, nei limiti di autonomia delle motobarche, si effettua la pesca delle sogliole. Questa un tempo era praticata con il *carpasfogle* (il tradizionale tipo di rete a trave usato in tutto l'Adriatico), oggi comunemente sostituito da una rete (sempre del tipo a strascico) montata su una gabbia di ferro chiamata *rapido*, che presenta un netto miglioramento in confronto degli attrezzi prima in uso (58). Ogni peschereccio manovra da due a quattro *rapidi*.

Sempre con reti a strascico si pescano merluzzi, triglie (ricercate sono le triglie termolesi, per le quali al mercato di Genova c'è

(56) La differenza diventa rilevante nel tonnellaggio, se pensiamo che Termoli rappresenta appena il 7,3% rispetto a Pescara. In particolare, mentre i motopescherecci sono il 10% di quelli di Pescara, come tonnellaggio non superano il 4,5% delle 6894 tonn. che totalizzano i 180 pescherecci di base a Pescara.

(57) M. TROVA, *Il mare territoriale e lo sfruttamento delle risorse marine*, in « Boll. di Pesca », Roma, 1953, n. 5-6, pp. 4-8.

(58) Il *rapido*, di introduzione piuttosto recente, sembra originario di Pescara, dove, per la prima volta, fu messo in funzione col nome di *gabbia* o *caiola*. Poi, intorno al 1959, si diffuse nelle Marche e specialmente ad Ancona, tradizionale base di pesca delle sogliole, imponendosi in breve per i suoi pregi. Con tale rete, infatti, in egual tempo di lavoro, la zona di fondo dragata risulta molto più vasta di quella coperta dal *carpasfogle*. Inoltre, per l'azione dei denti del *rapido* sul fondo, i pesci nascosti nel fango vengono sollevati ed assorbiti dalla bocca della rete che, avanzando a grande velocità (3 nodi e mezzo ed anche un po' di più), impedisce che gli stessi sfuggano, come è invece possibile col *carpasfogle*, che avanza lentamente.

addirittura nel listino una voce apposita), razze e pesce azzurro. Relativamente a quest'ultimo, la cattura viene eseguita anche con reti di circuizione del tipo cianciolo o saccoleva, per lo più però da pescatori forestieri, in prevalenza molfettesi, che da generazioni esercitano attività marinara (59) e che, disponendo di idonei mezzi frigoriferi, possono spostarsi liberamente in tutte le zone dell'Adriatico senza dover essere troppo vincolati al porto di armamento. I pescatori di Termoli invece usano poco il cianciolo, perché il suo impiego richiede molto personale (in media dodici uomini per ogni motopeschereccio).

Lungo la costa, ad una distanza variabile da 500 a 2000 m., abbastanza diffusa è la pesca delle vongole (non vi si dedicano però più di 7-8 battelli).

Ci sono ancora alcuni *trabucchi*, impianti fissi installati per lo più sulla banchina, per la cattura di cefali, di spigole, di seppie, di sgombrì e di goatti. Per la pesca con il sistema del calo, si usa un'ampia fascia di rete fermata ai due estremi (a circa 70 m. di distanza tra loro) da un'ancora; si tratta della cosiddetta rete da *impiccio* per la pesca delle seppie, delle sogliole, dei palombi e delle ombrine. Tale sistema, che localmente viene detto *pesca dei retini*, ha quasi completamente sostituito quello delle nasse, utilizzate insieme con le reti da imbrotto dai pochi nassaioli rimasti e soltanto nei mesi di marzo, di aprile e di maggio per la pesca primaverile delle seppie.

Si fa ricorso anche alla lenza per la cattura di cefali e di qualche capitone, ed alla *pedarola*, che è una sciabica manovrabile a mano dalla spiaggia, preferibilmente per la pesca di spigole, di muggini e di aguglie.

(59) I molfettesi passano per i più esperti marinai dell'Adriatico; esercitano attività peschereccia e marinara da antica tradizione ed ancora oggi, spesso, effettuano campagne a largo raggio (L. BIANCHINI, *op. cit.*, cfr. p. 37; V. DE SALIS MARSCHALIS, *Nel Regno di Napoli. Viaggio attraverso varie provincie nel 1789*. Trani, 1906; cfr. pp. 36-37; L. CANDIDA, *Un centro peschereccio. Chioggia*, in « Annali R. Ist. Sup. Nav. », Napoli, vol. VIII, 1939 (estr. di pp. 19; cfr. p. 4); L. CANDIDA e A. MORI, *La pesca in Italia nei suoi caratteri economici e antropogeografici*, in « Atti XVI Congr. Geogr. Ital., Padova-Venezia, 1954 », pp. 321-348; cfr. p. 328; L. RANIERI, *L'attività peschereccia nei suoi riflessi antropogeografici in Puglia*, *ibid.*, pp. 421-430; cfr. p. 426; P. CHORLEY, *Oil, Silk and Enlightenment. Economic Problems in XVIII Century Naples*. Napoli, Ist. Ital. per gli Studi Storici, 1965, pp. 288; cfr. pp. 52-53.

La pesca con la lampara, forse a causa delle correnti (60), non ha mai avuto qui fortuna ed oggi è completamente in disuso. Al riguardo occorre aggiungere poi che, se l'uso di luci artificiali, in modo diretto o indiretto, secondo le condizioni meteorologiche e le fasi lunari, riesce a concentrare banchi di pesce che normalmente si troverebbe più disperso e quindi non sarebbe suscettibile di essere catturato con facilità ed in quantità, pur permettendo lauti guadagni in caso di pesche favorevoli, è però un sistema dispendioso come capitale di reti e di lampade e come impiego di personale. Bisogna calcolare infatti una quindicina di persone tra quelle addette, a bordo del peschereccio, al salpaggio della grossa rete di circuizione e quelle che stanno sulle barche con i lumi.

A Termoli, come in tutta la giurisdizione del compartimento marittimo, la pesca, normalmente, viene esercitata con il seguente calendario: dal 1° aprile al 30 giugno si pratica la pesca delle seppie, con nasse e reti da imbrotto calate nelle vicinanze della costa; in estate prevale la pesca delle triglie e del pesce azzurro e durante i mesi di ottobre, di novembre e di dicembre domina la pesca del cefalo a mezzo di *trabucchi*.

La sempre crescente richiesta di prodotto fa da incentivo alla continua ricerca di fondali più pescosi di quelli sublitoranei. In prevalenza la pesca, attualmente, si svolge a nord ed a sud delle isole Tremiti (61) sino alla fascia di delimitazione delle acque

(60) Durante il semestre invernale, piuttosto burrascoso, piovoso ed accompagnato dai venti del N, la corrente ha direzione SE con una velocità variabile, ma che può raggiungere anche le 4 miglia orarie. Nel semestre estivo la corrente, diretta a SE fin verso le ore 10, inverte la direzione e la sua velocità non supera mai le 2 miglia. Insieme, certo, con la direzione del moto ondoso e con la traslazione delle sabbie sotto l'azione dei venti regnanti settentrionali, tale corrente costiera NO-SE contribuisce a mantenere viva la rientranza sul lato NO della sporgenza costiera di Termoli, che invece a SE tende a raccordarsi col restante profilo costiero (B. CASTIGLIONI, *Ricerche morfologiche nei terreni pliocenici dell'Italia centrale*. Pubbl. Ist. Geogr. Univ. di Roma, S. A, n. 4. Roma, 1935, pp. 160; cfr. p. 63).

Le maree hanno un ritmo, in linea di massima, semidiurno ed un'ampiezza che, sulla base dei valori riscontrati alle stazioni mareografiche di Ortona e delle isole Tremiti, si può valutare a 19 cm. (F. VERCELLI, *Ciò che sappiamo delle maree dell'Adriatico*, in « La Ricerca Scientifica », Roma, 1932, pp. 553-567; cfr. p. 553 e p. 556; IST. IDROGR. DELLA MARINA, *Portolano del Mediterraneo*, vol. I c: *Mare Adriatico*. Genova, 1957, pp. 101-102; S. POLLI, *Sull'ampiezza delle maree nell'Adriatico*, in « Atti VIII Conv. ann. dell'Assoc. Geofis. Ital., Roma, 1959 », pp. 91-93; cfr. p. 92; E. MOSETTI, *Oceanografia*, Udine, Del Bianco, 1964, pp. 463; cfr. pp. 374-376.

(61) Le zone di pesca normalmente più frequentate sono il « Banco » nello specchio d'acqua antistante al tratto di costa Ancona-San Benedetto del Tronto, 1 « Fanghi », a non meno di 25-30 miglia dalla costa tra Pescara e le isole Tremiti,



Veduta aerea di Termoli e del suo porto.



La spiaggia di Termoli trent'anni fa.



La spiaggia di Termoli oggi.

territoriali iugoslave, che i motopescherecci frequentano soprattutto per la cattura delle sogliole, degli scampi e dei molluschi. Altra zona battuta è presso Pianosa, un po' ad est dell'arcipelago delle Tremiti. Sono questi tutti buoni fondi di pesca, ricchi di fauna ittica, anche pregiata, per cui vengono percorsi pure da motopescherecci di notevole tonnello, provenienti dai porti di Molfetta e di San Benedetto del Tronto, che utilizzano Termoli come porto-rifugio, sia perché a metà strada tra Ortona e Manfredonia, sia perché possono tanto ormeggiarsi alla banchina del molo nord quanto ancorarsi al centro del porto stesso (62).

Il pescato, per la quasi totalità, affluisce al mercato ittico locale, gestito dalla Cooperativa di pescatori e di armatori, associati nella « Motopesca » sin dal 1948. Tale mercato è frequentato da commercianti di Vasto, di Ortona, di San Severo, di San Benedetto del Tronto e di Pescara, che trattano principalmente il pesce pregiato, e da diversi grossisti locali, che lo acquistano per inoltrarlo a Torino, a Milano, a Venezia, a Genova, a Firenze, a Roma, che sono le piazze di smercio più redditizie (63).

Alla direzione del mercato è preposto un veterinario per il controllo sanitario del prodotto. Di interessante si può aggiungere che detto mercato è l'unico dell'Abruzzo e del Molise ad essere dotato di astatore elettronico (64) per la vendita all'ingrosso, che si effettua attraverso un sistema di asta discendente automatica a pulsanti.

Della produzione ittica, poco meno del 10% va al consumo

e il « Fondale » che si estende a mezzogiorno di San Benedetto del Tronto ed è limitato dalla isobata di 200 m. (F. SACCHI, *La pesca italiana nell'Adriatico nel dopoguerra*, in « Il Politico », Nuova Serie degli Annali di Scienze Politiche, Pavia, Univ. degli Studi, 1951, pp. 60-66).

(62) Nel medio Adriatico diverse condizioni biofisiche contribuiscono ad una buona pescosità: allo sviluppo di bassi fondali ed alla costanza di venti dominanti si uniscono una salinità oscillante tra il 33 e il 38‰ ed una temperatura media non troppo alta. Infatti dopo i primi 10-20 m. di profondità, la temperatura diminuisce molto lentamente, e comunque, non è mai superiore a 12-13° oltre i 200 m. di profondità.

(63) Solo parte del pesce sbarcato dai piccoli battelli viene direttamente venduto a grossisti ed a privati per evitare i diritti del mercato.

(64) Si tratta di un *monitor* azionato dall'astatore che, una volta stabilito il prezzo base, mette in moto un congegno ad orologeria su cui figura una serie di numeri. La partita di merce viene aggiudicata all'acquirente che, per primo, interrompe il circuito e quindi ferma l'asta. Tale sistema ha di recente sostituito quello dell'asta alla voce.

locale, il 30-40% ai centri limitrofi della provincia ed il rimanente 50-60% alle grandi città (Roma, Firenze, Venezia, ecc.). Scambi commerciali avvengono poi, ad esempio, con il centro di Chioggia, cui vanno cassette di astici, di merluzzi, di polpi, in cambio di pesce azzurro, e con il centro di Napoli, dove si mandano naselli, scampi, ecc., in cambio di cozze.

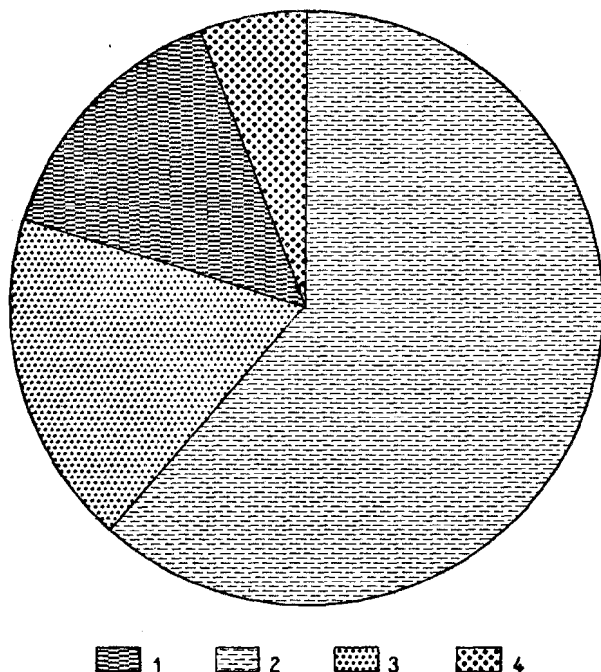
Non è possibile ridurre in cifre esatte il quantitativo spedito fuori piazza, trattandosi di spedizioni effettuate in prevalenza con automezzi frigoriferi e sui quali il prodotto viene caricato con gli stessi contenitori di plastica usati nell'ambito del mercato all'ingrosso (65). Solo per quantità assai modeste si ricorre alla ferrovia, conveniente unicamente per trasporti a forti distanze ed a carro completo.

Se esaminiamo il pescato di questi ultimi anni, e precisamente dal 1960 al 1966 (66), si vede che la parte preponderante è data da sogliole, triglie, merluzzi e naselli, per circa il 62% del peso totale; notevole è la produzione dei molluschi, con una media del 18%; seguono il pesce azzurro, con circa il 14% (67), ed i crostacei, che normalmente oscillano intorno al 6%. In particolare, la produzione dei molluschi è salita dai 100 q. del 1949 ai 4410 del 1966, con una media annua di 3000 q. nell'ultimo quadriennio: cifre che significano, rispetto al 1960, un aumento del 380%. Rilevante

(65) Oggi le cassette di legno, usate un tempo per l'imballaggio, sono state sostituite da contenitori di materiale plastico, più leggeri e più igienici. Le tradizionali cassette sono utilizzate ancora soltanto per le spedizioni per ferrovia, sempre in collettame, che, in media, costituiscono annualmente appena il 2% del quantitativo di pesce che viene spedito fuori. Da un controllo delle bollette di spedizione il movimento ferroviario del prodotto ittico è risultato di soli 360 q. nel 1965 e di 280 nel 1966.

(66) Circa l'entità del pescato, oltre ai dati gentilmente messi a disposizione dall'ufficio « Locamare » di Termoli, per il periodo 1954-1960, ho tenuto presenti anche quelli pubblicati dall'Istituto Centrale di Statistica nell'*Annuario Statistico della caccia e della pesca* (Roma, tutti i voll. dal 1949 al 1966) e dall'Unione Italiana delle Camere di Comm., Ind. e Agricolt. nel volume *Monografie regionali per la programmazione economica. Molise* (a cura della Camera di Comm., Ind., Agricolt. e Artig. di Campobasso, Milano, Giuffrè, 1965, pp. 81; cfr. pp. 66-67).

(67) La pesca del pesce azzurro presenta un andamento di produzione assai variabile, in quanto le migrazioni di esso vanno normalmente soggette a notevoli variazioni da un anno all'altro. Nel periodo 1960-1966 la sua produzione si è aggirata in media sui 1580 q. l'anno, con una punta massima di 2258 q. nel 1960 ed una minima di 824 nel 1962 (peso, quest'ultimo, oltrepassato, in tutto l'arco di tempo per il quale dispongo di dati di produzione, solo nel 1951, allorché si ebbero soltanto 266 q., cioè appena il 3,2% di quella che, sempre nel 1951, è stata la produzione ittica).



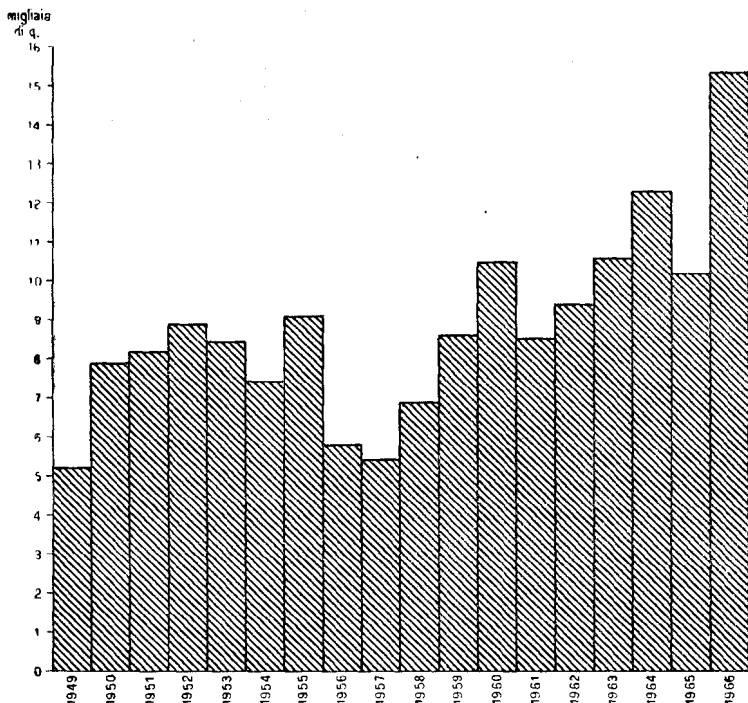
TERMOLI: RIPARTIZIONE DEL PESCATO (MEDIA 1960-1966).

1, pesce azzurro; 2, altri pesci; 3, molluschi; 4, crostacei.

è stata anche la produzione dei crostacei, saliti dai 118 q. del 1949 ai 680 del 1966, dopo aver dato a volte valore nulli (come nel 1956) o irrilevanti (appena 3 q. nel 1955 e 12 nel 1957). Ora la produzione media si è stabilizzata sui 580-600 q.; il suo valore rappresenta il 10% del totale del pescato, mentre un altro 20% è costituito da quello dei molluschi.

Sulla media dei prezzi praticati nel mercato distributore si può considerare il valore medio annuo della pesca a Termoli in circa 450 milioni di lire. Cifra non davvero trascurabile e che giustifica le iniziative di potenziamento che da qualche anno si vanno attuando in tale settore di attività economica. Questa invero riesce a tenersi desta nonostante la preminenza concorrenziale, nello stesso compartimento, del mercato di Pescara, nonché di quello di Giulianova, che è uno dei più importanti dell'Adriatico e

nel quale, annualmente, vengono trattati e poi smistati nei vari centri di consumo italiani cospicui quantitativi di pesce. Nel 1966, ad esempio, sono state immesse a Giulianova 2934 tonn. di pesce per un valore di oltre 700 milioni di lire. Nello stesso anno il peso del prodotto affluito al mercato di Termoli è stato pari a poco più della metà di quello affluito al mercato di Giulianova (68).



TERMOLI: ANDAMENTO DELLA PRODUZIONE ITTICA DAL 1949 AL 1966.

Dal grafico è facile riconoscere l'incremento registrato nella produzione ittica. Dal 1949 (anno da cui sono disponibili i primi dati statistici), e cioè subito dopo il periodo bellico, ad oggi, si è

(68) Nel 1966 la Società per Azioni «Giulianova Tortoreto Oceanica Pesca», con sede a Giulianova Lido e proprietaria di due unità del tipo da pesca atlantica iscritte nel compartimento di Pescara, vi ha implantato un grosso magazzino dotato delle più moderne attrezzature per refrigerazione, conservazione e lavorazione del prodotto pescato dalle due motonavi, il cui porto di base è però quello di San Benedetto del Tronto.

verificato un aumento del 194%, corrispondente ad un accrescimento medio annuo del 10%. Attualmente la produzione è pari al 70,5% di quella data da Pescara e al 18% di quella del compartimento.

Come già accennato, l'incremento è da attribuirsi a vari fattori: a) motorizzazione dei natanti da pesca; b) maggiore stazza unitaria di essi, con conseguente spostamento delle zone di pesca e sfruttamento di banchi lontani dalla costa e quindi non toccati in precedenza dai pescatori termolesi; c) installazione a bordo di apparecchiature moderne (impianti frigoriferi, radioscandaglio, radar), con vantaggio per la sicurezza della vita umana in mare, oltre che della individuazione, qualitativa e quantitativa, del prodotto ittico.

Vent'anni fa la produzione ittica era sensibilmente inferiore e ciò, a mio parere, per causa dell'uomo che, il più delle volte, insisteva a pescare nella stessa zona, a poca distanza dal porto. Un lieve miglioramento produttivo si è constatato, abbiamo avuto modo di vederlo, subito dopo la fine della seconda guerra mondiale, con l'applicazione del motore ausiliario alla barca a vela, mentre un notevole, deciso incremento, a tutto vantaggio dei pescatori, si è determinato con l'entrata in servizio dei moderni motopescherecci.

Infatti la meccanizzazione non ha ridotto il numero dei pescatori occupati, e le aumentate possibilità di sfruttamento oltre la zona solcata dai battelli a vela hanno naturalmente portato abbondanza di prodotto con riduzione di prezzo ed allargamento di consumo. Né sono da trascurare, come altri fattori positivi, l'attività della Cooperativa « Motopesca », i diversi interventi e le sovvenzioni di vario genere a favore delle aziende pescherecce, nonché quel complesso di leggi che, sotto il nome di « Piano azzurro », mira al miglioramento della classe dei pescatori, in ogni senso.

A conclusione si può affermare che rapida è stata, nel dopoguerra, la ripresa della pesca, incentivata anche dal naturale arricchimento dei fondali, rimasti non sfruttati per qualche anno a causa delle contingenze belliche (69).

(69) Nel periodo 1949-1966 la produzione ha toccato la punta massima di 15.360 q. nel 1966, pari al 70,5% della produzione ittica di Pescara ed al 17,8% di quella ottenuta in tutto il compartimento marittimo, e la punta minima di 5222 q. nel 1949, oscillando sino al 1959 attorno a 7360 q. medi annui e dal 1960 intorno agli

Tra la fine dell'Ottocento (70) e i primi del Novecento, appena un centinaio di famiglie viveva della pesca praticata con qualche trabucco (che riusciva ad avere rese discrete nei mesi di aprile e di maggio) e con una quindicina di barche. Questo era tutto (71). Ma il guadagno era ben poco (poche centinaia di lire l'anno), la vita era disagiata e molte erano le difficoltà che si incontravano per smerciare il pescato, sia per la scarsità di comunicazioni, sia per la presenza di avidi mediatori sui mercati di consumo (72).

Già intorno al 1920 la produzione dell'attività peschereccia, alla quale si dedicavano una cinquantina di barche, alcuni battelli da sciabica e diversi velieri, assorbiva dai 300 ai 350 pescatori e dava una produzione media annua di 2000 q., per un valore di circa un milione di lire. Comunque erano tempi assai difficili. Molti

11.000 q., con un valore complessivo di circa 400 milioni di lire in media l'anno, cioè pari ad un valore unitario medio a kg. di lire 360.

(70) Nulla di concreto si sa in merito al periodo precedente. Solamente dallo spoglio delle «rivele», dichiarazioni rilasciate dai cittadini in occasione della formazione del Catasto Onciario di Termoli (ARCH. S.N., *Catasto Onciario dell'anno 1741-1750*), è emerso che alla fine del '700 su 206 capifamiglia (1008 ab.) 12 erano qualificati marinali, vale a dire il 5,8%. Porterel però questo valore a 7,8%, in quanto mi sembra opportuno togliere dal numero globale delle «rivele» la cifra corrispondente alle 21 vedove capifamiglia ed a quante unità (circa 20) formavano il Capitolo e la Mensa Vescovile. Mi sembra dunque un numero non trascurabile di personale qualificato, specie se inserito in un panorama di vita economica essenzialmente agricola (le «rivele» ci denunciano infatti quasi tutti «bracciali» e massari). L'agricoltura allora, in tutto il Molise, era la base economica della vita e con ogni mezzo si cercava di avere terra da seminare che, purtroppo, per scarsità di tecniche agricole e per le imposizioni della vecchia struttura feudale (nel Regno di Napoli sulla proprietà feudale vigeva ancora l'uso civico), dava risultati impari all'estensione. Il grano rimaneva sempre il principale oggetto di commercio, ma il suo prezzo, anche per le difficoltà delle comunicazioni, si manteneva alto. Un miglioramento si ebbe soltanto allorché si aprirono i caricatoi di grano sulle spiagge di Termoli e di Campomarino (G.M. GALANTI, *Descrizione dello stato antico e attuale del Molise*. Napoli, Gabinetto Lett., 1781, voll. 2, pp. 236, 126; cfr. vol. II, p. 41 e p. 52; F. LONGANO, *Viaggio dell'Abate Longano per lo contado di Molise nell'Ottobre del 1786*. Napoli, A. Settembre, 1788, pp. VI, 140, 12; cfr. p. 33; V. CUOCO, *Viaggio in Molise, 1812*. Sta in «Scritti vari», a cura di N. Cortese e F. Nicolini. Bari, Laterza, 1924, voll. 2, pp. 353, 455; cfr. vol. II, pp. 182-228, e in particolare, pp. 187-188; R. LALLI, *L'economia del Molise nel Settecento*, in «Samnium», Napoli, 1965, fasc. 1-2, pp. 17-37; cfr. p. 26).

(71) Solo consultando la seriazione statistica del movimento dei natanti, a vela ed a vapore, nel porto di Termoli per operazioni di commercio, ho potuto appurare che alla fine del secolo scorso (e precisamente negli anni 1891, 1892, 1893, 1894 e 1897) in media due battelli l'anno, per complessive 12 tonn. di stazza lorda, e con a bordo 9-10 uomini, salpavano da Termoli alla volta di Spalato per esercitare la grande pesca.

(72) E. PRESUTTI, *Tra il Trigno ed il Fortore*. Napoli, Tocco, 1907, pp. 204; cfr. pp. 121-122.

pescatori non tentavano nuove zone di mare per non correre il rischio di vedere le reti danneggiate dai delfini (73) o dai banchi di celenterati e di ostriche che ricoprivano il fondo dei campi di pesca ancora inesplorati, e preferivano, con rendimento minore, ma sicuro, ripercorrere le zone battute.

Prima della seconda guerra mondiale la flottiglia peschereccia di base a Termoli (allora sede soltanto di delegazione di spiaggia) contava 82 unità (più precisamente 50 barche a remi e 32 velieri), delle quali il 92% attivo (74), con un coefficiente di utilizzazione oscillante intorno al 60%. Tale indice, benché calcolato considerando l'attività media del naviglio da pesca in 200-210 giorni, come è rilevabile solo dal censimento industriale del 1937, al quale ho accennato nella nota 74, possiamo ritenerlo valido anche attualmente, in quanto l'attività marinara resta sempre subordinata alle condizioni atmosferiche (75); e, durante l'inverno, normalmente, si pesca dai 16 ai 17 giorni in media al mese.

(73) G. PERROTTA, *op. cit.*, cfr. pp. 18-20.

(74) ISTAT, *Censimento industriale e commerciale 1937-1940*. Vol. II, *Industria della pesca e della conservazione del pesce. Fabbricazione delle reti*. Roma, 1940.

(75) La quantità media annua delle precipitazioni nel periodo 1921-1965 risulta di 669 mm., distribuiti in 77 giorni, con una media massima di 100 mm. in 9 giorni nel mese di dicembre ed una media minima di 20 mm. in due giorni nel mese di agosto (MIN. LAV. PUBBL., SERV. IDROGR., *Precipitazioni medie mensili ed annue e numero dei giorni piovosi per il trentennio 1921-1950. Bacini con foce al litorale Adriatico dal Salinello al Fortore*. Pubbl. n. 24, fasc. VI, Roma, Ist. Poligr. dello Stato, 1957, pp. XXVI, 193; ID., *Sezione Autonoma del Genio Civile con sede in Pescara per i bacini con foce al litorale Adriatico dal Salinello al Fortore, Annali Idrologici*, Parte I. Roma, Ist. Poligr. dello Stato (tutti i volumi dal 1951 al 1965).

I mesi più piovosi sono dicembre, novembre e gennaio, nei quali si hanno, rispettivamente, 100, 93 e 78 mm.; i mesi meno piovosi, oltre ad agosto, durante il quale si verifica qualche pioggia a carattere torrenziale, localmente detta *matizia*, sono luglio (23 mm.) e giugno (26 mm.). Le stagioni più piovose sono l'autunno, con 235 mm. di pioggia in 20 giorni, e l'inverno, con 230 mm. in 25 giorni. Con uno stacco piuttosto sensibile seguono la primavera, durante la quale cadono 129 mm. in 20 giorni, e l'estate, con 69 mm. in 7 giorni.

Abbastanza notevoli sono gli scarti dalle medie annuali generali. Così, ad esempio, dai 988 mm., quanti ne caddero nel 1955, si passa ai 446 del 1935 e ai 396 del 1965. Anche per i vari mesi gli scostamenti sono piuttosto forti. Tali oscillazioni, naturalmente, oltre a determinare conseguenze nella vita economica del territorio termolese in genere per i riflessi che possono avere sulle colture, incidono anche, e segnatamente, sull'attività della pesca, strettamente legata alle condizioni atmosferiche.

In via normale, quasi ogni anno si verifica una precipitazione nevosa in gennaio o in febbraio; più raramente in dicembre (1961) e perfino in marzo (1962). E' fenomeno, comunque, di breve durata, per cui solo raramente la neve ricopre

Come ho già avuto modo di far presente, le persone attualmente assorbite nell'attività della pesca sono all'incirca 500 (il 9,2% della popolazione, che, al censimento del 1961, ammontava a 9324 ab.). Infatti, oltre ai marittimi direttamente imbarcati, circa 150 persone esercitano il commercio nel mercato ittico (dove il meccanismo per l'asta è appunto per 150 acquirenti e dove, spesso, commercianti forestieri non trovano posto) ed un'altra trentina di persone, tra manovali di fatica, chiamati *sbalzocchi*, e trasportatori, lavora nell'ambito del porto.

Esiguo è invece il numero degli addetti ad attività sussidiarie della pesca. Solo alcuni dei pescatori pensionati (che attualmente sono una quarantina) per arrotondare la loro magra pensione (21-22 mila lire al mese) si occupano della riparazione artigianale delle reti.

Queste oggi non vengono più lavorate sul posto, ma importate da industrie che le producono con fibra sintetica ed a macchina. E' ben noto che la recente introduzione delle fibre sintetiche nell'allestimento delle reti è un fattore nettamente positivo: facilità di manovra, consentita dalla leggerezza del filato, maggiore resistenza all'azione corrosiva delle acque e rapidità di asciugamento si risolvono infatti in un risparmio, di fatica e di tempo, a tutto vantaggio dell'incremento produttivo della pesca.

Tra le attività complementari sono infine da ricordare l'esercizio di due celle frigorifere di limitate capacità e di una fabbrica di ghiaccio della già citata « Motopesca », che sta raddoppiando le proprie attrezzature: vicino all'impianto attuale per la produzione rapida del ghiaccio entrerà in funzione quanto prima un nuovo reparto per la fabbricazione continua secondo il sistema tradizionale. Ne verranno minor consumo di forza motrice, minore impiego di manodopera (praticamente, quella oggi in servizio sarà sufficiente per entrambi gli impianti) e costante disponibilità di ghiaccio immagazzinato, sì da poter fronteggiare ogni esigenza (76).

il terreno per qualche giorno. Si ricordano in proposito il marzo 1962, con 7 giorni di precipitazione nevosa (19 cm.) e 10 di permanenza al suolo, ed il gennaio 1963, in cui i 10 cm. di neve, caduti in sei giorni, sono rimasti al suolo per otto giorni.

(76) Infatti, mentre nel sistema a produzione rapida gli operai sono costretti a sorvegliare costantemente l'impianto per evitare che esso resti in moto senza produrre, nel sistema tradizionale sarà sufficiente intervenire ogni dodici ore per effettuare il prelevamento e la deposizione nelle celle frigorifere del ghiaccio maturo.

L'industria turistica. — Termoli, affermata prima come scalo marittimo, perdutà poi questa sua funzione e ridottasi ad un semplice, naturale approdo, si è successivamente ripresa, come si è visto, quale centro peschereccio.

Ed oggi, accanto alla pesca, nel settore del porto si va determinando una nuova attività, interessante per l'economia locale: è in crescente sviluppo, infatti, l'industria del forestiero. Ci si trova di fronte ad un porto di pesca che, gradualmente, diventa anche porto turistico. E' questo un fenomeno di grande rilevanza, perché conduce ad un connubio tra due attività industriali che devono integrarsi a vicenda.

Dopo la seconda guerra mondiale, come si è già osservato, è stata potenziata l'attività della pesca ed anche il consumo locale del pesce si è intensificato proprio in conseguenza della graduale trasformazione della zona sotto il profilo turistico e specialmente, per non dire quasi esclusivamente, del turismo estivo. Come è già avvenuto per altri centri lungo l'Adriatico e lungo il Tirreno, lo sviluppo del centro in senso balneare-turistico determina una maggiore richiesta di pesce e quindi ne facilita lo smercio in un periodo in cui il trasporto è reso più problematico dalla facile deperibilità del prodotto. Il tutto, con conseguente, naturale incentivo al potenziamento dell'attività economica della pesca.

Già tra la fine del XIX secolo e gli inizi del XX, con la incipiente moda della talassoterapia, la spiaggia di Termoli cominciò ad ospitare una colonia di bagnanti (77). Si trattava di un afflusso alquanto numeroso, richiamato anche dalla larga prevalenza di giorni del tutto, o quasi del tutto, sereni (circa l'85%) durante la stagione estiva. Ma era una corrente turistica a livello economico modesto e che aveva quindi scarsa incidenza sulla vita economica del centro. Erano per lo più persone poco abbienti e poco propense a spendere, tra le quali figuravano solo pochi professionisti e proprietari medi provenienti da Larino, da Campobasso, da Isernia e da San Severo (78).

Sotto il profilo turistico, la spiaggia di Termoli sarebbe favorevole ad uno sviluppo di turismo popolare a respiro europeo.

(77) Per ora è frequentata soltanto la spiaggia di ponente, la quale, partendo dalle mura che cingono ad est la vecchia città, continua per lungo tratto verso nord-ovest, in direzione di Vasto.

(78) E. PRESUTTI, *op. cit.*, cfr. p. 123.

Ormai Termoli appare infatti in via di decisa sistemazione come soggiorno balneare (79) anche perché, di fronte alle altre località costiere, sempre molisane, di Petacciato, di Montenero di Bisaccia, di Campomarino, dove attualmente funzionano solo dei campeggi, è l'unico centro che disponga di attrezzature ricettive.

Oggi sulla spiaggia di Termoli funzionano cinque stabilimenti balneari per complessive 400 cabine; vi sono inoltre due concessioni per altre 130 cabine, in corso di sistemazione e di miglioramento.

Nel complesso, trattandosi di zona turisticamente assai giovane, ancora poco efficiente per un vero *boom* turistico è l'organizzazione ricettiva, il cui tasso di funzionalità, sulla base della formula di Defert (numero dei posti-letto moltiplicato per 100, e il prodotto diviso per la popolazione residente), raggiunge appena il valore di 10,6. Attualmente essa è assicurata da quattro alberghi di seconda categoria con 219 posti-letto, da uno di terza categoria, di nuovissima costruzione, con 130 posti-letto, da due pensioni di seconda categoria con 59 posti-letto e da quattro pensioni di quarta categoria con 77 posti-letto. E' ovvio che a questi 485 posti-letto se ne devono aggiungere molti altri (più di 500) in case private, per buona parte di recente costruzione, che ogni anno vengono date in affitto, o a mese o per l'intera stagione. Funziona inoltre un campeggio per un centinaio di tende.

L'Azienda Autonoma di Soggiorno e Turismo si è costituita a Termoli solo nel febbraio del 1962, e quindi non mi è possibile disporre di molti dati relativi al movimento turistico, alberghiero ed extra-alberghiero (80). Comunque, benché pochi, mi sembrano

(79) La vicina spiaggia di Campomarino, dove è in progetto la costruzione di oltre cento appartamenti, di alberghi e di impianti sportivi, dà un'idea della valorizzazione in senso turistico che si intende dare a tutta la zona. In questi ultimi anni terreni lungo la costa sono stati oggetto di una compra-vendita a catena, in cui figurano anche privati ed enti tedeschi, i quali ritengono la zona atta ad assorbire il più intenso turismo popolare tedesco (G. CAMPOPIANO, *Contributo allo studio di un piano economico per il Molise*. Lanciano, C.E.T., 1962, pp. 49; cfr. pp. 37-38).

(80) Per il movimento turistico mi sono basata su quanto ho potuto appurare presso la Camera di Commercio, Industria, Agricoltura e Artigianato di Campobasso e presso l'Azienda Autonoma di Soggiorno e Turismo di Termoli, nonché sui dati pubblicati dall'E.N.I.T. in *Statistica del Turismo* (Roma) per gli anni dal 1962 al 1965.

ugualmente sufficienti a dimostrare come la cittadina sia ormai da considerarsi un centro dinamico, destinato ad una sicura affermazione nel settore turistico. Attualmente la sua spiaggia, anche se dotata di limitate attrezzature, viene tuttavia ricercata per il suo arenile ampio, soffice e dolcemente declive verso il mare, per le favorevoli condizioni climatiche (81) e perché il suo porto costituisce, come ho già notato, il punto di imbarco più comodo per le isole Tremiti che, in base alle esperienze di questi anni, formano ormai un'attrattiva indiscutibile. Così turismo di transito e turismo balneare si affiancano ed insieme contribuiscono al potenziamento ed alla vitalità economica del centro.

Complessivamente, si può calcolare che avvengano, in media, tra italiani e stranieri, nei vari esercizi alberghieri ed extra-alberghieri, 25.000 arrivi annui, dei quali circa il 10% rappresentato da stranieri, provenienti per lo più dall'Austria, dalla Germania, dalla Svizzera e, solo per un'aliquota minima, dalla Gran Bretagna.

Negli alberghi, annualmente, la punta massima delle presenze si registra nel mese di agosto (5000) e la minima nel mese di febbraio (650); nelle locande, dalle due punte massime, quella di agosto (640) e quella di maggio (580), si scende alla minima, con 230 presenze, in febbraio.

Un'analisi dettagliata dei dati denuncia, per questi ultimi due anni, una certa diminuzione negli arrivi, ma registra, in compenso, un aumento per la durata del soggiorno. La flessione riguarda soprattutto gli stranieri.

Comunque, nel 1965 Termoli, per numero di arrivi, ha supe-

(81) Termoli ha un clima mite. La temperatura media annua (media del periodo 1926-1965) si mantiene sul 16°, quella del trimestre invernale su 8°,3 e quella del trimestre estivo su 26°,3. L'escursione termica media annua è di circa 18°. In tutto il periodo che ho preso in esame (MIN. LAV. PUBBL., SERV. IDROGR., *Distribuzione della temperatura dell'aria in Italia nel decennio 1926-1935*. Pubbl. n. 21 del Serv. Roma, Ist. Poligr. dello Stato, 1942; ID., *Distribuzione della temperatura dell'aria in Italia nel trentennio 1926-1955*. Italia centrale. Pubbl. n. 21, fasc. II, Roma, Ist. Poligr. dello Stato, 1966; ID., *Annali Idrologici*, cit. nella nota 75) il massimo assoluto è stato di 41°,8 il 1° agosto 1945 ed il minimo assoluto di -6°,0 il 23 gennaio 1963. Nel trimestre luglio-settembre la temperatura media mensile oscilla intorno al 25° e la media delle minime non scende mai sotto zero. Il mese più freddo, febbraio, ha una media di 3°,2. Le medie stagionali sono le seguenti: 13°,4 in primavera, 23°,6 in estate, 13°,7 in autunno e 6°,7 in inverno.

L'umidità relativa media annua raggiunge il valore del 68%, con una media massima di poco più del 72% in inverno ed una minima del 62% in estate; 70% è, più o meno, la media dell'autunno e della primavera.

rato località di villeggiatura vicine, quali Vasto, Manfredonia, Francavilla, Ortona, Silvi Marina, Roseto.

L'indice medio di permanenza, sia per i connazionali che per gli stranieri, è di due giorni, lo stesso valore che si registra a Pescara. In dettaglio, però, esso è di poco superiore nel campeggio (frequentato per lo più da stranieri), dove non presenta eccessive variazioni da un anno all'altro. Ovviamente, invece, e questo riguarda quasi esclusivamente gli italiani, l'indice di soggiorno medio si sposta a valori più alti nelle abitazioni private, preferite dai villeggianti.

In complesso, nell'andamento turistico del quinquennio che mi è stato possibile esaminare non ho riscontrato brusche oscillazioni, e ciò perché l'indiscutibile notevole incremento è dato da quel tipo di turismo che facilmente sfugge ad un rigoroso controllo, poiché rappresentato dalla massa degli ospiti degli alloggi privati. Ed oggi, in linea generale, si è accentuata nei villeggianti, sia italiani che stranieri, una preferenza più marcata per la sistemazione extra-alberghiera, massimamente in abitazioni private, le quali, oltre ad una certa economia, consentono una maggiore indipendenza, sia per quel che riguarda l'alloggio, sia per l'alimentazione.

Sintetizzando, si può dire che il fenomeno turistico ha ormai assunto per Termoli un andamento concretamente favorevole e, se anche si è notata una lieve recessione nel numero degli arrivi, questa è stata però compensata, come ho avuto modo di rilevare, da un accrescimento delle presenze.

Il flusso turistico ha portato con sé un aumento delle attività produttive locali, per cui vanno sorgendo nuovi esercizi alberghieri e si costruiscono appartamenti privati da dare in affitto. Parallelamente a questo progresso nella possibilità ricettiva, a mano a mano dovranno aprirsi nuovi ristoranti, bar, stabilimenti balneari, stazioni per carburanti, insomma tutte quelle infrastrutture, tutto quell'insieme di servizi sussidiari che costituiscono la cosiddetta *offerta turistica*.

E così Termoli al vecchio centro, culla di ricordi medioevali, va contrapponendo una espansione edilizia a carattere moderno ed in continuo progresso, nonché una organizzazione ricettiva in crescente, notevole miglioramento (82).

(82) Per di più il turismo si avvantaggerà molto del fatto che l'area, oltre ad

Conclusioni. — Prima di chiudere queste brevi note, mi sembra di massimo interesse richiamare un momento l'attenzione sul fatto che lo sviluppo economico, avendo esercitato un notevole influsso sulla demografia di questo centro, ed implicitamente anche sulla sua topografia, contraddistingue sempre di più la zona di Termoli da quello che è, demograficamente, il panorama generale del Molise. Infatti Termoli, come tutta la fascia costiera, non ha risentito della diminuzione di popolazione che, ancora nel periodo 1951-1961, ha interessato ben 126 comuni (su 136) ed anche in modo piuttosto notevole come, tanto per fare qualche esempio, Montorio dei Frentani, dove il calo ha raggiunto il 41%, e Montelongo, Casacalenda, Guardiaregia, Ripabottoni ed altri, dove ha superato il 30%. Anzi, nel decennio ricordato, Termoli ha registrato un incremento del 12,4%, divenuto del 28% tra il 1962 e il 1966 (83).

Per la sua posizione Termoli, oltre ad essere centro di attrazione zonale nei settori turistico ed industriale (sia per le industrie a carattere manifatturiero, sia per quelle connesse con l'agricoltura), lo è anche in quello commerciale. Benché non vi esista grosso commercio, tuttavia notevole è la prevalenza degli addetti alle attività commerciali (84) sul totale degli addetti alle attività extra-agricole. Numerose sono le licenze di commercio (ben 516) per cui, nella regione, Termoli è al terzo posto dopo Campobasso, che ne ha 717, e Isernia, che ne ha 619. Si tratta certamente però di medie e di piccole aziende, in gran parte a conduzione familiare e che difficilmente assorbono personale subalterno retribuito (85).

essere raggiunta dalla strada statale Adriatica e dalla variante costiera di tale strada, già in gran parte costruita come arteria a scorrimento veloce, sarà, nei prossimi anni, toccata anche dall'autostrada Rimini-Canosa. Con il completamento, poi, dei restanti tratti della strada «Fondovalle del Biferno», Termoli vedrà aumentate le sue capacità di scambio ed attuato l'allacciamento dell'Adriatico con il Tirreno: valida premessa per uno sviluppo che interesserà, oltre il turismo, anche altri rami dell'economia.

(83) ISTAT, *X Censimento generale della popolazione, 15 ottobre 1961*, ecc., cit.; ID., *III Censimento generale dell'industria e del commercio, 5 nov. 1951*. Vol. I, *Risultati generali per comune*. Roma, 1954; ID., *IV Censimento generale dell'industria e del commercio, 16 ott. 1961*. Vol. II, fasc. 70, *Prov. di Campobasso*. Roma, 1963; ID., *Popolazione e movimento anagrafico dei comuni*, vol. XII, 1966. Roma, 1967.

(84) Da dati rilevati presso la Camera di Commercio, Industria, Agricoltura e Artigianato di Campobasso.

(85) MIN. LAV. PUBBLI., PROV. OO. PP. CAMPANIA E MOLISE, *Piano Re-*

E' bene mettere in rilievo come sempre il territorio di Termoli abbia avuto una forte densità di popolazione e ciò per un complesso di fattori, tra i quali, innanzi tutto, la sua posizione sulla fascia costiera ed il suo collegamento con la ferrovia sin dalla fine del secolo scorso.

Sono proprio l'ambiente e la posizione del centro, del resto, i motivi primi che esercitano un ruolo di fondamentale importanza sugli abitanti e, direi quasi, ne condizionano e ne determinano il genere di vita. La vocazione per il mare è quindi naturale nei termolesi, anche se il mare non è riuscito ad avere una posizione di primo piano, principalmente per due motivi, concomitanti e contrastanti: le incursioni, le rapine ed i saccheggi da un lato, la fertilità del territorio (86), che assicurava una buona produttività, dall'altro.

A questi poi, con una influenza negativa sull'aspetto antropogeografico della pesca, per diverso tempo si sono aggiunti altri fattori, quali la scarsità di vie di comunicazione e di mezzi di trasporto, che certo non contribuivano ad agevolare Termoli nella sua funzione di mercato.

SUMMARY. — Termoli is the only seaport in Molise. The Author first analyzes in some detail the traffic of the port especially from 1861 up to the present time; he then deals with the fishing business — which is now booming again, giving work to about 500 people — and with the tourist industry as it has gradually developed in the last few years. Even though its possibilities of accomodation are still limited, Termoli is definitely becoming an established summer resort, especially since it is the most convenient port of embarkment for the Tremiti Islands.

giornale del Molise. Studio urbanistico economico, voll. 3 e atl. Napoli, Arte Tipogr., 1964, cfr. vol. 3.

(86) Tuttora il territorio di Termoli è caratterizzato da una buona agricoltura con indirizzo in gran parte cerealicolo (oltre il 50% dei seminativi sono a grano, all'incirca la stessa superficie del 1929). Attualmente, mercé la realizzazione di un vasto piano di irrigazione si va sempre più affermando anche l'ortofrutticoltura (che nel 1929 copriva appena il 7% della superficie agraria e forestale) con l'abbinamento di colture industriali, come tabacco, barbabietola da zucchero e soprattutto pomodoro che, a parte il consumo locale, viene assorbito sia dall'industria conserviera regionale (con sede a Venafro), sia dai conservifici abruzzesi e campani. L'affermazione di questo indirizzo ortofrutticolo (principalmente viti ed ortaggi invernali) alimenta una corrente di esportazione che raggiunge non solo i mercati extra-regionali dell'Abruzzo e della Puglia, ma anche quelli della Germania, della Svizzera e della Francia (CAMERA DI COMMERCIO INDUSTRIA, AGRICOLTURA E ARTIGIANATO DI CAMPOBASSO, *Lineamenti economici della provincia di Campobasso*, Milano, Giuffrè, 1964, pp. 27; cfr. p. 14 e p. 18).