

LA PESCA MECCANICA IN ITALIA

ALBERTO MORI

CARATTERISTICHE DEI GRUPPI DI BASI DELLA PESCA MECCANICA. — Sintetizzando e tenendo sott'occhio i due cartogrammi delle figg. 3 e 4, si possono riunire le basi di moto e piropescherecci in nove grandi gruppi che sono, partendo dall'Istria: il *gruppo istriano-triestino*, il *gruppo dell'Adriatico centrale*, il *gruppo pugliese*, il *gruppo campano*, il *gruppo toscano*, il *gruppo ligure*, il *gruppo siciliano* e il *gruppo sardo*. Ognuno di questi raggruppamenti ha delle caratteristiche talvolta assai spiccate che verremo brevemente elencando.

Il *gruppo istriano-triestino* spicca subito per il numero notevole di medi e piccoli centri pescherecci dediti soprattutto alla pesca costiera con piccoli battelli forniti di motore ausiliario che tendono le loro reti da posta lungo tutto il litorale da Fiume a Monfalcone e Grado: emergono su tutti gli altri centri Fiume, con numerosi pescherecci di piccola potenza che esercitano la pesca nel Quarnero, Rovigno, in cui predomina la pesca costiera, Lussino, dove invece ha importanza la pesca di altura, compresa quella VANGATIVA del tonno e infine Isola d'Istria con una flottiglia di 27 motopescherecci che tendono lungo la costa le loro reti da posta. È da notare che molte lampare sono di Procida. La maggiore base di questo gruppo è Trieste, perchè, come ho detto, vi risiedono i sette grandi piroscafi della Società Saipa, la quale li adibisce quasi esclusivamente al trasporto del tonnetto da Istanbul a Trieste, per rifornire gli stabilimenti conservieri di questa città.

Tra il gruppo dell'Adriatico centrale e quello istriano-triestino, in relazione con la importuosità della costa piatta e paludosa, vi sono solo due centri pescherecci di cui uno molto importante: Chioggia e l'altro di modeste proporzioni: P. Garibaldi. Tralasciando di prendere in considerazione il gran numero di battelli a vela, già ricordati prima, diremo che la flotta a motore chioggiotta, esigua rispetto all'importanza del centro peschereccio e della flotta velica, ha una fisionomia tutta particolare, perchè molti motopescherecci si dedicano alla cattura del *pesce da semina* e vari altri sono adibiti al trasporto del pesce raccolto dalle coppie di bragozzi che pescano per più giorni al largo (*portolate*): insomma il motore è sfruttato soprattutto per la sua velocità, e cioè per portare a terra al più presto possibile i prodotti deperibili catturati. Gli altri bragozzi

motorizzati sono forniti di piccolo motore perchè esercitano quasi esclusivamente la pesca a strascico a coppia.

Segue verso sud da Bellaria a Termoli, cioè dalla costa emiliana all'estremità meridionale dell'Abruzzo, l'importante *gruppo di basi dell'Adriatico centrale*, formato da una serie pressochè continua di grandi porti pescherecci sorti qui per la concomitanza delle condizioni particolarmente favorevoli già rammentate. Per comprendere l'enorme importanza di questa che è la prima zona peschereccia d'Italia basta pensare che vi si trovano circa 7000 t. di soli motopescherecci (quasi 1/6 del totale) con una potenza complessiva di 18.562 HP che catturano ogni anno almeno 220.000 quintali di pesce pari a un quarto di tutto quello pescato dalla flotta a motore e del valore di una sessantina di milioni di lire. Lungo circa 285 chilometri di costa sorgono due grandi basi di motopescherecci come S. Benedetto del Tronto, che è la maggiore di tutta Italia, e Ancona, e intorno a loro una costellazione di porti d'importanza notevole, cioè Cattolica, Fano e Pescara o discreta come P. S. Giorgio, Ortona e poi Bellaria, Rimini, Pesaro, Senigallia, senza contare altri undici piccoli centri. Però si deve osservare che nella composizione delle flottiglie di naviglio meccanico nei singoli porti vi è una sensibile disparità, sorta sia in seguito alla diversità di condizioni naturali sia per contingenze locali. I porti più protetti o meglio organizzati per i rifornimenti, le industrie sussidiarie, ecc. posseggono il maggior numero di battelli grossi e potenti dediti in prevalenza dalla pesca di altura: tali sono in prima linea S. Benedetto e Ancona e inoltre Porto S. Giorgio e Ortona. Invece i piccoli porti-canale e specialmente le località situate lungo la spiaggia aperta posseggono barche piccole, con semplice motore ausiliario, che esercitano sia la pesca a strascico a coppia, sia la pesca a strascico a sfoglie (sogliole) lungo gli estesi litorali sabbiosi, caratteristica della costa italiana dell'Adriatico a settentrione di Pescara. L'impiego notevole di queste barche a piccolo tonnello si spiega con la necessità che hanno i pescatori delle marine adriatiche in spiagge aperte di tirare in secco la barca tutte le sere e in caso di cattivo tempo. I centri maggiori di pesca prevalentemente costiera sono Cattolica, Fano, Pescara e Senigallia.

Infine per valutare in tutta la sua importanza l'attività peschereccia di questa regione bisogna ricordare che qui risiede una buona parte delle industrie che vi sono connesse. Infatti vi si trovano due importanti cantieri che si dedicano alla costruzione di motopescherecci e cioè P. Civitanova e Ortona che forniscono navigli anche ai porti del Tirreno e del mar di Sicilia; oltre ad essi vi sono altri 15 cantieri di raddobbo. Altra industria di importanza fondamentale è quella della fabbricazione di reti e cordami, per la quale S. Benedetto è uno dei maggiori centri di tutta Italia. Essa ha carattere familiare perchè le reti vengono lavorate tutte a mano e a domicilio dalla maggioranza delle donne del paese e in tal modo se ne producono circa 4000 q.li sicchè il sovrappiù può venire esportato in Egitto, Jugoslavia, Algeria e Tunisia, Francia, ecc. Si notano inoltre tintorie per le reti, officine per la riparazione dei motori, importanti fabbriche di ghiaccio e infine, sempre a S. Benedetto, un piccolo stabili-

mento ha iniziato l'utilizzazione degli scarti del pesce, fabbricando con essi farine di pesce (circa un migliaio di q.li annui).

Subito a sud del Gargano, da Manfredonia a Mola, si estende il gruppo di potenti *basi pescherecce pugliesi* in cui spiccano a breve distanza tre grandi porti (Molfetta, Bari e Mola), ciascuno dei quali raduna in media un 1500 t. di motopescherecci, mentre nel gruppo dell'Adriatico centrale ve ne sono solo due di questa importanza.

Caratteristica del gruppo pugliese è invece la concentrazione di gran quantità di navigli in spazio relativamente ristretto: infatti lungo soli 74 chilometri di costa si trovano battelli per oltre 5100 t. e 15.571 HP. È proprio per questo che il compartimento di Bari è il secondo d'Italia per la potenza (fig. 5), essendo preceduto solo da quello di Livorno, ed il terzo per il tonnellaggio perchè è superato sempre da Livorno e per poche decine di tonnellate da Ancona; ma bisogna notare che l'importanza di Livorno è aumentata di circa un terzo della flottiglia di grossi vapori che esercitano la pesca atlantica e che hanno ivi la propria base.

I motopescherecci pugliesi sono quasi tutti di grande potenza e di forte tonnellaggio ed esercitano la pesca di altura specialmente al largo delle coste del Gargano, di Lågosta e di Pelagosa, nonché lungo le coste albanesi e dalmate fino a Fiume (1).

Moltissimi, come abbiamo detto, si recano a fare la stagione all'estero, anzi a questo riguardo i pescatori pugliesi e in particolar modo i molfettesi hanno un vero primato perchè molti di essi si sono trapiantati oltre che lungo gran parte delle coste mediterranee, anche nei paesi più lontani come in California, Alasca, Australia, ecc. L'antica tradizione marinara e peschereccia dei molfettesi ha dato vita ad una potente organizzazione che va dalla costruzione delle navi nei cantieri della città, all'organizzazione del commercio all'ingrosso e al minuto nonché alla fabbricazione dei più disparati oggetti e sostanze da parte di una quantità di industrie sussidiarie, come si è osservato nei porti dell'Adriatico centrale. Così sono prodotti da stabilimenti locali: ghiaccio, colori, attrezzi, catene, ancore e soprattutto cordami e reti, la cui fabbricazione ha anche in Molfetta, come a S. Benedetto, carattere familiare.

Però i risultati pratici dell'intensa attività delle basi pugliesi sono meno appariscenti di quelli degli altri porti pescherecci adriatici perchè buona parte di questa attività si svolge per l'intero anno in acque di altri compartimenti ed anche all'estero: si pensi infatti che quasi la metà dei motope-

(1) L'*Atlante fisico-economico d'Italia* contiene anche una carta rappresentante le rotte di pesca dei motopescherecci, che però è incompleta perchè vi manca una qualsiasi indicazione sulle rotte dei motopescherecci di Molfetta, Mola e Barletta (anzi il nome di Mola non è neppure segnato mentre si tratta di una delle maggiori basi di pesca meccanica di tutta Italia) sicchè sembra che in questi tre porti vi siano solo delle barche da pesca a vela e a remi. Invece molti motopescherecci di Molfetta e di Mola si recano anche all'estero. Inoltre mancano nella carta in questione le rotte dei motopescherecci di S. Benedetto verso i banchi di Lampedusa.

scherecci fa le campagne nel Mediterraneo, vendendo naturalmente il prodotto nei porti di appoggio. Inoltre siamo già in una zona un po' periferica che, se può distribuire abbastanza bene e facilmente nell'Italia meridionale il pesce catturato, trova qualche difficoltà a farlo arrivare alle città del centro e del settentrione; tuttavia esso raggiunge frequentemente i mercati di Roma, Bologna e Firenze ed altri anche più lontani.

Particolare interessante è a Manfredonia la presenza di una flottiglia di piccoli motopescherecci con motore ausiliario esercitanti la pesca costiera, specialmente alle seppie, insieme ad alcune centinaia di battelli a vela e a remi. E la pesca costiera è pure esercitata a Brindisi (specie con i palangresi), mentre a Gallipoli si trova l'unica flottiglia di motopescherecci di una certa importanza che lavorano nel Mar Ionio.

A Taranto i battelli per la pesca meccanica sono in numero assai ridotto e questa forma di attività è esercitata soprattutto dai molfettesi. Dal punto di vista peschereccio, questa città deve l'importanza che ha unicamente alla mitilicoltura e alla ostricoltura che danno rispettivamente 35.000 q.li annui di mitili per un valore di due milioni di lire e 7 milioni di ostriche per un valore di circa mezzo milione di lire.

Seguono a perdita d'occhio le coste calabresi sia tirreniche che ioniche, le quali spiccano vivamente per la mancanza quasi assoluta di battelli a propulsione meccanica, essendovi solo quattro barchette a motore a Trebisacce (per complessive 30 t.) e una a Pizzo. La ragione di questo fatto va ricercata nella relativa importuosità della costa e nello scarsissimo sviluppo della platea continentale e perciò nel rapido abbassamento dei fondali che non permette la pesca di mezza altura ma solo quella costiera, del resto abbastanza proficua, e quella ai grossi pesci abissali, come il pesce vacca e soprattutto il pesce spada.

Fa contrasto con la scarsa importanza della costa calabrese il *gruppo di basi del golfo di Napoli* il quale è la zona tirrenica che nello spazio più ristretto racchiude il maggior numero di battelli da pesca a motore poichè da Salerno a Procida ce ne sono per 2872 t. (6,8 % del totale) e 7695 HP. La base maggiore è naturalmente Napoli, perchè vi risiede una flottiglia di piroscafi di cui tre grandi e due più piccoli: sono quelli che, come abbiamo detto, o pescano nei banchi di Lampedusa o trasportano tonnetto dalla Turchia. Ma le effettive basi di motopescherecci sono in primo luogo Resina, seguita da Procida, da Torre del Greco e da altre numerose, nonchè, nel golfo di Salerno, da Cetara. Ora, mentre i Resinati e i Torresi esercitano esclusivamente la pesca di mezza altura e di altura nella zona salernitano-pontina, con battelli di tonnellaggio e potenza notevoli, i pescatori di Procida e di Cetara, continuando le tradizioni locali, si dedicano completamente alla pesca costiera con piccoli battelli a motore ausiliario: solo Procida ne conta 45 ed è perciò, dopo Carloforte, la maggiore base italiana per la pesca costiera; a Cetara poi ve ne sono altri 20. C'è però differenza tra i sistemi di pesca usati in questi due centri perchè mentre a Procida si adoperano tutte reti da posta, a Cetara invece si pesca esclusivamente con la lampara.

Nel gruppo di basi napoletano bisogna inoltre includere Ponza, nido degli aragostari, che pescano questo prelibato crostaceo lungo quasi tutte le coste italiane e lungo quelle della Tunisia. Alcune delle barche ponzesi e soprattutto molte golette vivaio sono fornite di motore, ma la maggior parte dei piccoli battelli naviga solamente con la vela e con i remi. Nell'isola risiedono ben 250 battelli con oltre 1200 uomini di equipaggio che si dedicano quasi esclusivamente a questo tipo di pesca per la maggior parte nelle acque della Sardegna, della Dalmazia e della Tunisia, ricavando ogni stagione oltre 2000 q.li di prodotto che inviano a Genova, a Civitavecchia, a Trieste, a Marsiglia ricavando dai due milioni e mezzo ai tre milioni di lire.

A nord della Campania e fino ai pressi di Livorno, la costa assume per la maggior parte un aspetto diverso, a promontori isolati, riuniti da lunghi tratti di costa sabbiosa, falcata e importuosa, sulla quale i fiumi hanno costruito i loro delta. Nello stesso tempo fino all'altezza dell'Argentario la piattaforma continentale ha larghezza scarsa.

Sono queste le ragioni che hanno impedito lo sviluppo di grandi e numerose basi di naviglio meccanizzato lungo la costa laziale: quivi si trovano solo dei porti che hanno poca importanza dal punto di vista della pesca meccanica e che inoltre sono abbastanza distanziati tra loro. Fa eccezione solo Civitavecchia perchè oltre alla flottiglia di motopescherecci ne ha una di piropescherecci, per complessive 448 t. e 1137 HP. Seguono poi, molto alla lontana, Gaeta ed Anzio, ma forse sarebbe opportuno considerare la prima come appartenente al gruppo napoletano, col quale ha molta affinità e verso il quale gravita anche commercialmente. In tutte queste basi laziali i battelli a motore svolgono soprattutto la pesca di mezza altura e di altura, mentre alla pesca costiera (sardine) si dedicano esclusivamente le barche a remi e a vela. Come si è detto Roma è una base puramente fittizia, in quanto che i piroscafi che vi sono iscritti, fanno capo ad altre basi (Zara e Napoli specialmente). Questa mancanza di basi vicine alla capitale, attira i pescatori di altri compartimenti e in modo particolare quelli di Torre del Greco che sbarcano il prodotto a Fiumicino, avviandolo tutto verso Roma.

L'allargarsi della piattaforma continentale in corrispondenza dell'*arcipelago toscano* ha fatto sviluppare lungo il contiguo litorale delle grosse basi di navi a motore addette esclusivamente alla pesca di altura, che le necessità naturali (presenza di buoni porti) ed economiche (vicinanza ai centri consumatori) hanno fatto raggruppare alle due estremità della costa toscana, nei porti dell'Argentario a sud e in quelli di Livorno e della Versilia a nord.

Nel monte Argentario ha soprattutto importanza P. S. Stefano che è la più importante base di motopescherecci di tutto il Tirreno, seguita a breve distanza da Livorno (non considerando la flotta di piropesca oceanici) Viareggio e Resina. Esso raccoglie 36 battelli (complessivamente 850 t. e 3050 HP), che solcano in tutti i sensi le acque dell'arcipelago toscano fino alla Corsica, inviando gran parte del prodotto a Roma, di cui sono i principali fornitori.

Port'Ercole è assai meno importante per la ristrettezza del suo porto che manca inoltre di impianti. Ma il fulcro dell'intero gruppo toscano è certamente Livorno, la cui grande importanza però dipende soprattutto dal fatto che esso, per la sua felice posizione, è stato scelto come base dai sei grossi piropescherecci della Genepesca, che esercitano la grande pesca nell'Atlantico, di cui ci occuperemo più particolarmente in seguito. Inoltre però a Livorno risiedono anche altri piropescherecci più piccoli e alcuni motopescherecci che dragano con profitto l'antistante piattaforma e servono ad approvvigionare non solo Livorno, ma anche in parte Pisa e Firenze.

Infine all'estremità più settentrionale della costa Toscana si trova un'altra agglomerazione di motopescherecci nella base di Viareggio, notissimo anche per il suo cantiere che è forse il più attivo del Tirreno per quanto riguarda la costruzione di solidi scafi in legno. La sua ubicazione è eccellente perchè gli permette di smerciare con facilità i prodotti della pesca ai centri retrostanti durante tutto l'anno e d'estate alle migliaia di bagnanti che popolano le spiagge della Versilia. Vi hanno stanza una trentina di buoni motopescherecci (per 617 t. e 3455 HP) che si dedicano tutti alla pesca di altura. Pochissima importanza ha invece il piccolo porto artificiale di Marina di Carrara.

Il gruppo ligure, con cui terminiamo la rassegna delle principali zone di pesca della penisola, ha la caratteristica di essere costituito da un numero notevole di piccole basi sulle quali domina Genova che è la sola ad avere grande importanza. Questo spezzettamento della flottiglia peschereccia ligure, che in complesso è assai ridotta, dipende oltre che dalla ristrettezza delle zone di pesca anche dalla mancanza lungo la Riviera di porti ampi, a prescindere da Genova, Savona e Spezia, che permettano il riparo ad un numero notevole di battelli. Però, essendo la piattaforma continentale più sviluppata lungo la Riviera di Levante ed essendo quivi i migliori porti, lungo essa si sono formati i maggiori centri pescherecci. Infatti uno sguardo alla carta ci mostra il notevole contrasto esistente tra la riviera di Ponente da un lato e quella di Levante dall'altro; nella prima si nota una serie pressochè ininterrotta di piccole basi di motopescherecci annidati nei porticciuoli di Oneglia, Imperia, S. Remo, Savona, Loano, ecc., ma in piccolo numero, tanto che in undici centri vi sono appena 271 t. di naviglio a motore (in media 24 t. per ogni centro). Invece ad oriente di Genova vi sono basi più notevoli e cioè oltre a Genova stessa (che possiede per oltre 1500 t. di motopescherecci), S. Margherita Ligure, Camogli, e poi, un po' distaccato, il gruppetto raccolto intorno al golfo della Spezia: Spezia, Lerici, ecc. Lungo la Riviera di Levante predominano largamente i piropescherecci: anzi la flottiglia di Genova è tutta formata da vaporette per un totale di 16 battelli che assicurano solo in parte l'approvvigionamento della città. Altra differenza essenziale esistente tra la Riviera di Ponente e quella di Levante è che mentre nella prima predomina di gran lunga la pesca costiera con reti da posta, di cui è massimo centro S. Remo, nella seconda prevale invece la pesca di mezza altura e di altura, eccettuato il caso di P. Venere dove pure si adoperano le reti da posta.

Il gruppo di basi siciliano si differenzia dagli altri sin qui esaminati, perchè esse, invece che riunite insieme, sono sparpagliate lungo le tre coste dell'isola, con tendenza però a raggrupparsi nella parte occidentale di questa. In Sicilia si trovano oltre 4.500 t. di naviglio meccanizzato per 13.247 HP. riunito prima di tutto a Trapani, che è la base più importante della Sicilia, e poi, nell'ordine, a Palermo, P. Empedocle e Mazara del Vallo. Completamente appartata è la base di Catania, importante per la flottiglia di grossi piropescherecci che vi risiedono. Si è già detto che la ragione di questa distribuzione piuttosto irregolare dei porti pescherecci siciliani, dipende dalla particolare ubicazione delle zone di pesca da una parte e dei principali centri consumatori dall'altra, sicchè ne è derivata la formazione di grosse basi sia in località prospicienti le zone di pesca, come Mazara del Vallo e P. Empedocle, che inviano una parte del prodotto nel continente in carro frigorifero, sia nei principali centri costieri siciliani che preferiscono far trasportare alle loro stesse flottiglie il pesce catturato, sia pure compiendo un tragitto assai più lungo. Quest'ultima soluzione è forse la migliore e perciò vediamo che è stata adottata anche da gruppi ingenti di navi da pesca appartenenti a basi molto distanti, come Napoli e Bari, i cui moto e piropescherecci si recano a pescare sui banchi di Lampedusa e portano il prodotto direttamente alle loro basi. I vapori di Catania sbarcano anche di frequente il pesce a C. Passero, e da qui degli autocarri lo portano in città. Le caratteristiche della flotta a motore siciliana sono: il numero relativamente alto di grossi piropescherecci che esercitano effettivamente la pesca di altura e di grande altura e risiedono a Catania (6), Trapani (5) e Palermo (3), e le due belle flottiglie di grossi motopescherecci risiedenti a P. Empedocle e a Mazara del Vallo: buona parte di essi ha una potenza superiore ai 100 HP. essendo dediti particolarmente alla pesca sui banchi di Lampedusa. I piccoli battelli con motore di scarsa potenza sono numerosi a Trapani, a Palermo ed esercitano la pesca costiera con fonti luminose e col cosiddetto « cianciolo » intorno alle Egadi, alle Pelagie e lungo la costa tra Cefalù e Trapani.

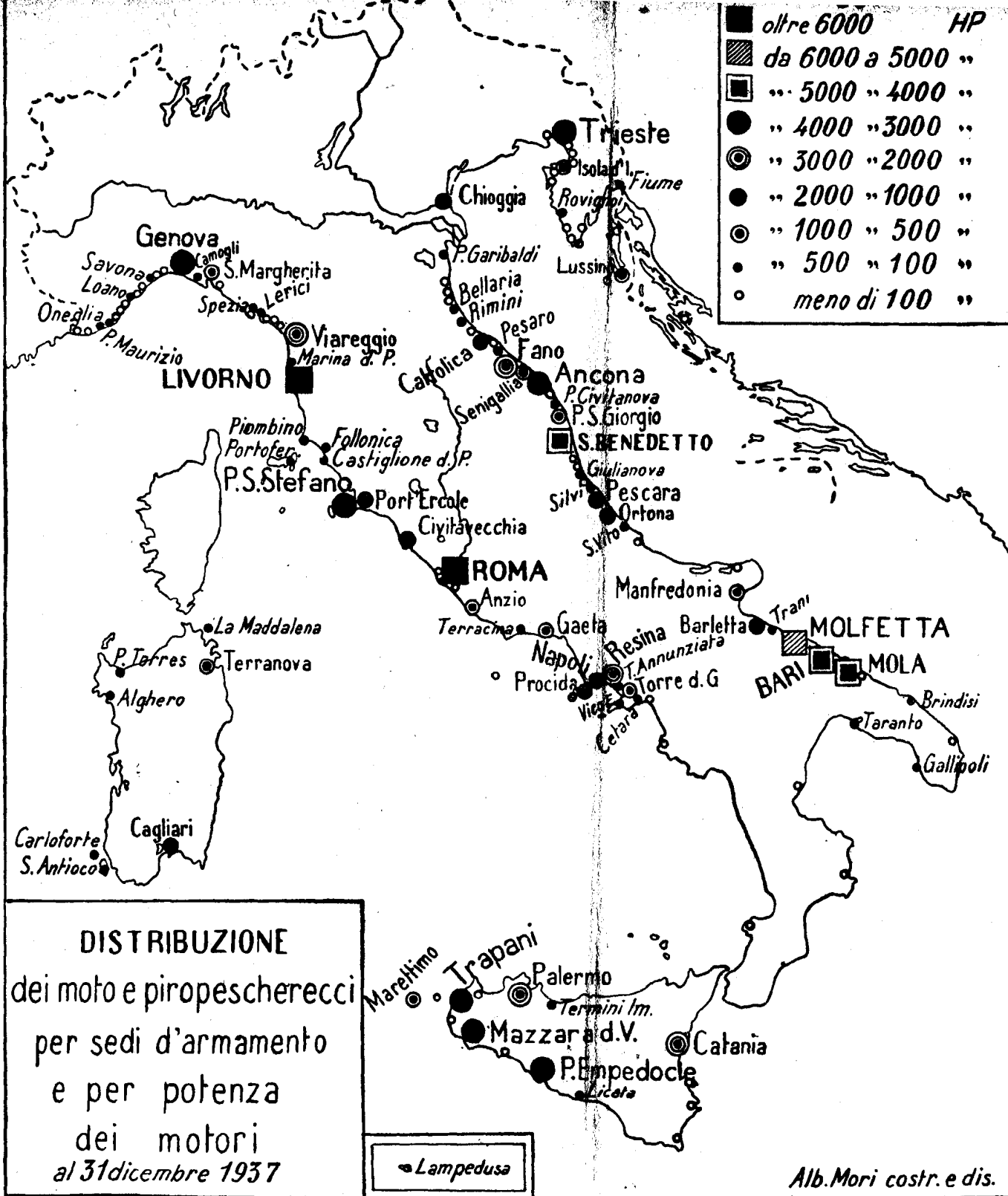
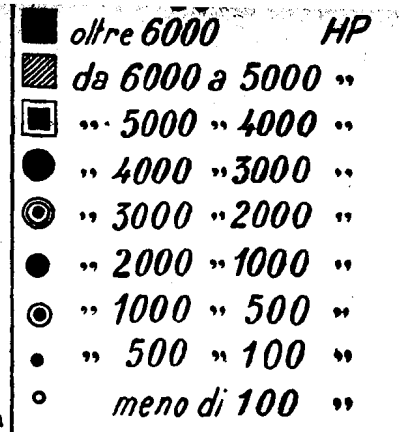
Il gruppo di basi sardo è forse quello che ha la minore importanza di tutti, perchè riunisce solo 1179 t. di moto e piropescherecci (appena il 2,7 % del totale), ma vale la pena di prenderlo in considerazione perchè si differenzia per molti aspetti dagli altri fin qui esaminati. Veramente non si può parlare di un vero e proprio gruppo, perchè i porti pescherecci sono notevolmente distanti gli uni dagli altri, tanto che se ne potrebbero fare due sottogruppi: uno cagliaritano e uno sassarese, con basi principali rispettivamente a Cagliari e a Terranova. L'ubicazione dei vari centri pescherecci, raggruppati nei pressi delle due città sarde e gravitanti per la loro attività verso le coste occidentali e settentrionali dell'isola, si spiega sia perchè quivi si trovano più estese zone di pesca, sia per la vicinanza ai due centri consumatori, sia per la mancanza di altri buoni porti, specie verso ovest. Il naviglio a motore sardo si distingue per il notevole numero di piccoli battelli con motore ausiliario esercitanti la pesca costiera: infatti a prescindere da Cagliari e Terranova, dove risiedono anche due flottiglie di piropescherecci, negli

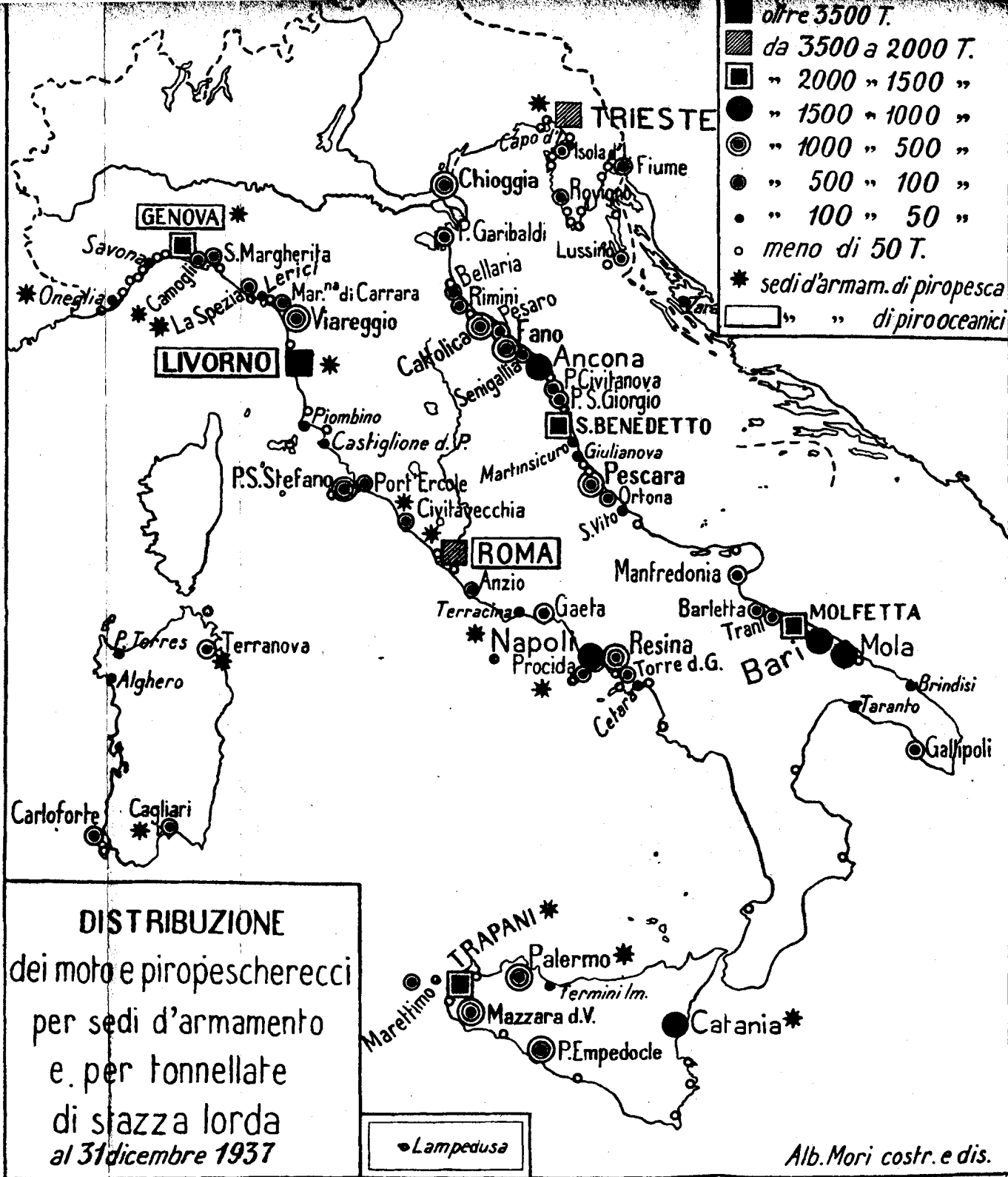
altri porti il naviglio di piccole dimensioni ha l'assoluta preponderanza, in certi casi l'esclusività. La base più importante per la pesca costiera è Carloforte che al riguardo è la prima d'Italia, perchè possiede ben 47 battelli con motore ausiliario e vengono poi Alghero con 17 unità, P. Torres con 14, La Maddalena con 13, S. Antioco con 9, ecc. I metodi di pesca preferiti da questo naviglio sottile sono i palamiti, le nasse, le lampare: caratteristiche sono specialmente le nasse, il cui uso intenso è da mettere in rapporto con la pesca delle aragoste, che si esercita attivamente lungo tutte le coste sarde. Si pensi che solo nel compartimento di Terranova se ne catturano in ogni stagione per oltre un migliaio di quintali, con un reddito che supera molto il milione di lire. Lungo la costa orientale e specialmente nelle acque della Maddalena la pesca delle aragoste viene esercitata quasi esclusivamente dai battelli di Ponza, che riuniscono il prodotto su golette-vivaio, le quali ne effettuano il trasporto nei centri di consumo (Riviera Ligure, Roma, Napoli). Come si vede, se la quantità del prodotto ricavato dall'attività peschereccia sarda è relativamente scarsa (le relazioni delle capitanerie di porto parlano di 21.000 q.li annui complessivi) esso è però di ottima qualità e di maggiore valore. Aumentare la produzione sarda è difficile perchè, eccezion fatta per Cagliari, mancano grossi centri consumatori, e d'altra parte le zone di pesca son troppo lontane dalla penisola per poter inviare qui il prodotto, che oggi raggiunge Roma solo raramente e in piccoli quantitativi.

Lo scarso numero di battelli che risiedono a Tripoli e soprattutto a Bengasi, non permette di identificare un gruppo di basi libico, tanto più che per la maggior parte si tratta di motopescherecci di piccolo tonnellaggio, dediti alla pesca ravvicinata. In particolare un solo battello risiede a Tripoli, mentre a Bengasi si trovano tre piropescherecci e dodici velieri con motore ausiliario.

EQUIPAGGI. — Non vi sono dati esatti circa la consistenza degli equipaggi imbarcati sui piros e sui motopescherecci. Solo in una relazione fatta dall'on. Franco al Convegno di pesca meccanica tenuto a Bari presso la V Fiera del Levante nel settembre 1934 si trova la cifra di 10.300 uomini (1) per 1100 battelli a propulsione meccanica, quali risultavano allora. L'autore non dice a quale fonte abbia attinto il dato in questione, che mi sembra eccessivo perchè da esso risulterebbe una media di quasi 10 uomini per battello, certamente troppo alta. Se noi l'adottassimo, applicandola ai 1500 e più battelli a motore del 1937, ne risulterebbe un complesso di 13.700 uomini impiegati su di essi, il che non corrisponde alla verità. Possiamo arrivare ad una cifra più verosimile prendendo in considerazione i tre grandi tipi di battelli in cui abbiamo ripartito la nostra flotta per la pesca meccanica e fissando per ciascuno di essi il numero medio di uomini di equipaggio che si può considerare di 20 nei battelli

(1) FRANCO G., *La consistenza industriale ed economica della pesca meccanica*. In Atti del Convegno, ecc. pag. 55.





per la pesca oceanica, di 6 uomini nei battelli per la pesca di altura e di mezza altura mediterranea e di 4 uomini nei battelli per la pesca costiera. Si raggiunge così un totale di 9.000 uomini, ciò che comporta un equipaggio medio di poco più di 5 uomini per battello. La buona approssimazione di questo calcolo è dimostrata dai recenti rilevamenti eseguiti dall'Istituto Centrale di Statistica, secondo i quali il numero dei pescatori imbarcati su navi e battelli a propulsione meccanica ascende a 7.423 e tenendo presente che ad essi vanno aggiunti gli equipaggi delle barche a motore, non comprese tra i motopescherecci, i quali ascendono ad almeno 1242 uomini, sicchè si arriva a un totale di 8.665. Poichè il complesso dei pescatori marittimi in Italia era di 111.710, il numero di quelli esercitanti la pesca meccanica corrisponde appena all'8 % del totale.

Quasi i due terzi di questi individui e cioè 6000 uomini circa sono imbarcati sui battelli per la pesca di altura e di mezza altura mediterranea.

IL PRODOTTO E LA SUA DISTRIBUZIONE. — Se per gli equipaggi della flotta meccanizzata vi è incertezza, che dire per quanto riguarda la quantità e il valore del prodotto? Le statistiche per questo rispetto o sono mute oppure largamente incomplete, come quelle dell'Annuario Statistico Italiano, dove sono riportati solo i quantitativi di pesce passati per alcuni dei grandi mercati. È evidente che in tal modo non si riesce ad avere neppure un'idea approssimativa della quantità globale del prodotto e d'altra parte nulla è dato sapere sulla quantità catturata dalla flotta meccanica rispetto a quella che spetta invece al complesso dei battelli a vela e a remi.

Questa mancanza di statistiche precise ed anche lo scarso interesse dimostrato fino a pochi anni fa nei riguardi della pesca, non ha permesso ancora di valutare appieno tutta la grande importanza economica della attività peschereccia italiana, che trae dai nostri mari, a prezzo della fatica diuturna, in molti casi eroica e scarsamente ricompensata dei magnifici pescatori italiani, tutto il pesce (a prescindere dal baccalà e dallo stoccafisso) necessario per l'alimentazione del popolo italiano. Questa nostra attività, che oggi da noi si comincia appena a intravedere, è quasi ignorata all'estero, come è provato da quanto dice pur in un recente volumetto il Fels (1) sulla pesca nel Mediterraneo e in Italia. Per quanto riguarda il Mediterraneo egli si limita ad accennare alla pesca delle sardine, delle acciughe e del tonno, oltre a ricordare quella delle spugne e del corallo, tutte puramente accessorie, senza dire una parola sulla pesca d'alto mare, che invece è quella più importante: e della pesca italiana dà due cifre assurdamente inesatte e cioè quella della quantità del prodotto che sarebbe stato di appena 500.000 q.li e del suo valore che sarebbe ascenso ad appena 191 milioni di lire, mentre nel 1932 queste cifre erano quasi tre volte maggiori.

Effettivamente è difficile stabilire in modo esatto l'entità della produzione ittica nazionale perchè bisogna tener presente che dai mercati passa meno della metà del prodotto, che ingenti sono i quantitativi di pesce

(1) FELS, *Op. cit.*, pag. 62 e pag. 65.

che vengono consumati direttamente nelle piccole località della costa e regioni contermini, sfuggendo così ad ogni rilevazione, e che infine in tutta Italia c'è l'usanza che i pescatori si portino a casa gratuitamente un chilo di pesce e più per l'alimentazione della famiglia, e ciò comporta una quantità globale annua di almeno 275.000 q.li che non viene considerata dalle statistiche. Perciò per avere un'idea della quantità di pesce catturato ogni anno bisogna procedere a delle valutazioni, fatte magari con criteri diversi per vedere se i risultati coincidono.

L'Ufficio statistica della Divisione Pesca del Ministero dell'Agricoltura e Foreste, così valutava nel 1937 la produzione ittica nazionale (1) :

Pesca atlantica (pesce congelato)	100.000 q.li
Grande pesca mediterranea	622.000 »
Pesca costiera	655.000 »
Tonnare	28.000 »
Molluschicoltura	78.000 »
Valli salse e lagune	37.000 »
Totale pesca marittima	1.520.000 q.li
Totale pesca nelle acque interne	300.000 »
Totale generale	1.820.000 q.li

L'unica osservazione da fare a questi dati è che, per valutare il prodotto della pesca meccanica nel Mediterraneo, non si è tenuto conto della distinzione in motopescherecci per la pesca di altura e battelli a motore per la pesca costiera e si è preso come reddito medio per ambedue le categorie la quantità di due quintali giornalieri per 250 giornate lavorative. Ora invece, da numerose medie fatte da me per vari centri pescherecci, è risultato che mentre i motopescherecci esercitanti la pesca di altura e di mezza altura mediterranea hanno un reddito medio che si avvicina ai 2,5 q.li giornalieri, i battelli più piccoli e con motori di scarsa potenza addetti alla pesca costiera (con palangresi, nasse, reti da posta, ecc.), possono raramente contare su un reddito giornaliero medio superiore di molto a 50 kg. e per un numero alquanto minore di giornate lavorative.

Pertanto i 965 motopescherecci per la pesca d'altura danno ogni anno poco più di 600.000 q.li, e i piccoli battelli a motore circa 65.000 q.li. A ciò vanno poi aggiunti i 100.000 q.li o giù di lì pescati nell'Atlantico dai grossi piropescherecci oceanici.

Più incerta è la valutazione della quantità di pesce pescato dalle barche a remi e a vela, perchè si comincia col non sapere esattamente il numero dei battelli esercitanti effettivamente la pesca. Infatti nel 1936 la Divisione della Marina Mercantile registrava 41.889 battelli, ma molti di questi

(1) A questo proposito sento il dovere di ringraziare il Prof. Comm. Brunelli, Direttore del Laboratorio di Idrobiologia e il Dott. Alfonsi dell'Ufficio statistico dell'ex-Ispettorato generale per la Pesca, per avermi gentilmente fornito questi e molti altri dati.

sono assai piccoli e adoperati solo occasionalmente oppure da dilettanti. Invece si calcola che i battelli a vela e a remi effettivamente adoperati per la pesca siano 32.000. Sorge poi la questione del reddito medio giornaliero che non può superare i 15 kg. per sole 150 giornate lavorative, il che comporta un totale di 720.000 q.li annui. Sicchè riassumendo si può ritenere che le diverse branche della *pesca marittima* diano attualmente i seguenti risultati medi:

		Quantità —	Valore —
Pesca meccanica	{ Pesca atlantica (1)	100.000 q.li	
	{ Pesca di altura mediterranea	603.000 »	
	{ Pesca costiera	65.000 »	
		768.000 »	236.900.000
Pesca con battelli a vela e con impianti vari	{ Pesca costiera	720.000 q.li	288.000.000
	{ Tonnare	30.000 »	12.000.000
	{ Pesce spada (2)	28.357 »	18.715.000
	{ Molluschicoltura	78.000 »	5.000.000
	{ Valli salse e lagune	37.000 »	15.000.000
		1.661.357 q.li	575.615.000
Totale pesca marittima . . .			

Aggiungendo il prodotto della pesca nelle acque interne (laghi e fiumi, carpicoltura in risaia, ecc.) si raggiungono quasi i due milioni di quintali, per un valore di circa 670 milioni di lire. A questo proposito alla VI mostra della pesca di Ancona tenuta lo scorso anno, fu annunziato che la produzione ittica nazionale era di 2.200.000 q.li, ma questa cifra mi sembra eccessiva, e basta a provarlo l'esame dei criteri adottati da me nella valutazione sopra esposta, criteri che non si ispirano certo a principi di ristrettezza.

In ogni modo a noi interessa notare che su circa 1.583.000 q.li di pesce che si catturano annualmente nei mari italiani (come risulta togliendo dal totale i prodotti della molluschicoltura), 768.000 q.li, pari alla metà quasi del totale, sono ricavati dalla pesca meccanica sicchè i 1500 battelli a motore pescano quanto tutti i 32.000 battelli a remi e i 650 impianti fissi messi insieme. Naturalmente, tranne casi particolari, i centri di maggior produzione sono quelli che hanno le più numerose e potenti flottiglie di moto e piropescherecci, sicchè le nostre carte sulla distribuzione del naviglio da pesca meccanizzato ci possono dare un'idea anche della distribuzione del prodotto ove però si tenga presente che Roma non va considerata come base effettiva e che soprattutto vi sono località come Chioggia, la Calabria meridionale, la costa settentrionale e orientale della Sicilia, dove i battelli a vela e a remi sono in numero assai superiore a quelli a motore, col risultato che questi centri nelle carte in questione o non

(1) Pesca lungo le coste dell'Africa occidentale e pesca del merluzzo, in complesso.

(2) Dalla relazione della Capitaneria del Porto di Messina.

compaiono (come Messina e moltissimi altri centri costieri calabresi e siciliani) o sembrano avere dal punto di vista della produzione un'importanza assai minore di quello che in realtà non abbiano, com'è il caso di Chioggia. Per altri porti come Bari, Mola e Molfetta, i quali possiedono un buon numero di motopescherecci che pescano per quasi tutto l'anno in acque estere, la loro importanza come basi non corrisponde evidentemente all'importanza come centri di produzione del pesce. D'altra parte è assolutamente impossibile, per mancanza di dati sicuri, rappresentare con un cartogramma la distribuzione del prodotto della pesca italiana.

Si può calcolare che della quantità globale del pesce pescato, in media una metà sia consumata sul posto o nelle immediate vicinanze e l'altra, o poco meno, venga spedita nei mercati e trasportata ai principali centri consumatori. Ora è certo che in generale almeno i due terzi del pesce portato e commerciato nelle città sono stati pescati dai motopescherecci. Ed ecco allora che si delinea l'importante funzione della flotta per la pesca meccanica, in quanto essa ha quasi esclusivamente il compito di rifornire con la sua attività i centri consumatori, mentre il complesso dei battelli a vela e a remi lavora soprattutto per coprire il fabbisogno delle località costiere secondarie e regioni finitime nonché di alcuni stabilimenti conservieri (sardine, sgombrì), ed ha perciò importanza più che altro locale. Vi sono certo delle eccezioni a questa regola e la più cospicua di tutte è Chioggia che con la sua bella flotta di bragozzi a vela è in grado di catturare ogni anno circa 80.000 q.li di pesce, ed è così la maggiore fornitrice di tutto il Veneto e una delle principali della Lombardia.

Invece quasi tutte le numerose grosse basi di battelli da pesca a vela e a remi della Calabria meridionale (Catanzaro, Tropea, Pizzo, ecc.) e specialmente della costiera orientale e settentrionale della Sicilia, hanno importanza quasi esclusivamente locale, rifornendo solo il loro retroterra più o meno prossimo.

Non è agevole dare un'idea completa del traffico del pesce dai centri produttori a quelli consumatori, perchè in molti casi le zone di influenza delle varie basi peschereccio interferiscono in modo complicato e perchè alcune volte il prodotto si raccoglie in punti dai quali viene riesportato. Tuttavia con l'aiuto della cartina costruita appositamente (fig. 7) si potranno cogliere almeno le principali tra le direttrici del traffico. Nella figura sono distinti i maggiori centri produttori, raggruppati in zone di produzione, e i più notevoli centri consumatori. Intanto appare che l'importanza delle località e delle zone di produzione varia molto ed è in relazione con essa l'estensione delle rispettive zone di diffusione del prodotto. Però questa interdipendenza non è così stretta come potrebbe sembrare a prima vista, perchè nel retroterra di un porto possono trovarsi entro un'area relativamente ristretta molti grossi centri consumatori che bastano ad assorbire tutto il prodotto e viceversa: il primo caso è quello di Chioggia (ed esso appare anche più chiaramente se si tiene conto che essa invia a Napoli quasi esclusivamente anguille) il secondo quello di P. Empedocle. Perciò l'ampiezza della zona di influenza di ogni centro produttore dipende non solo dall'entità della produzione, ma anche

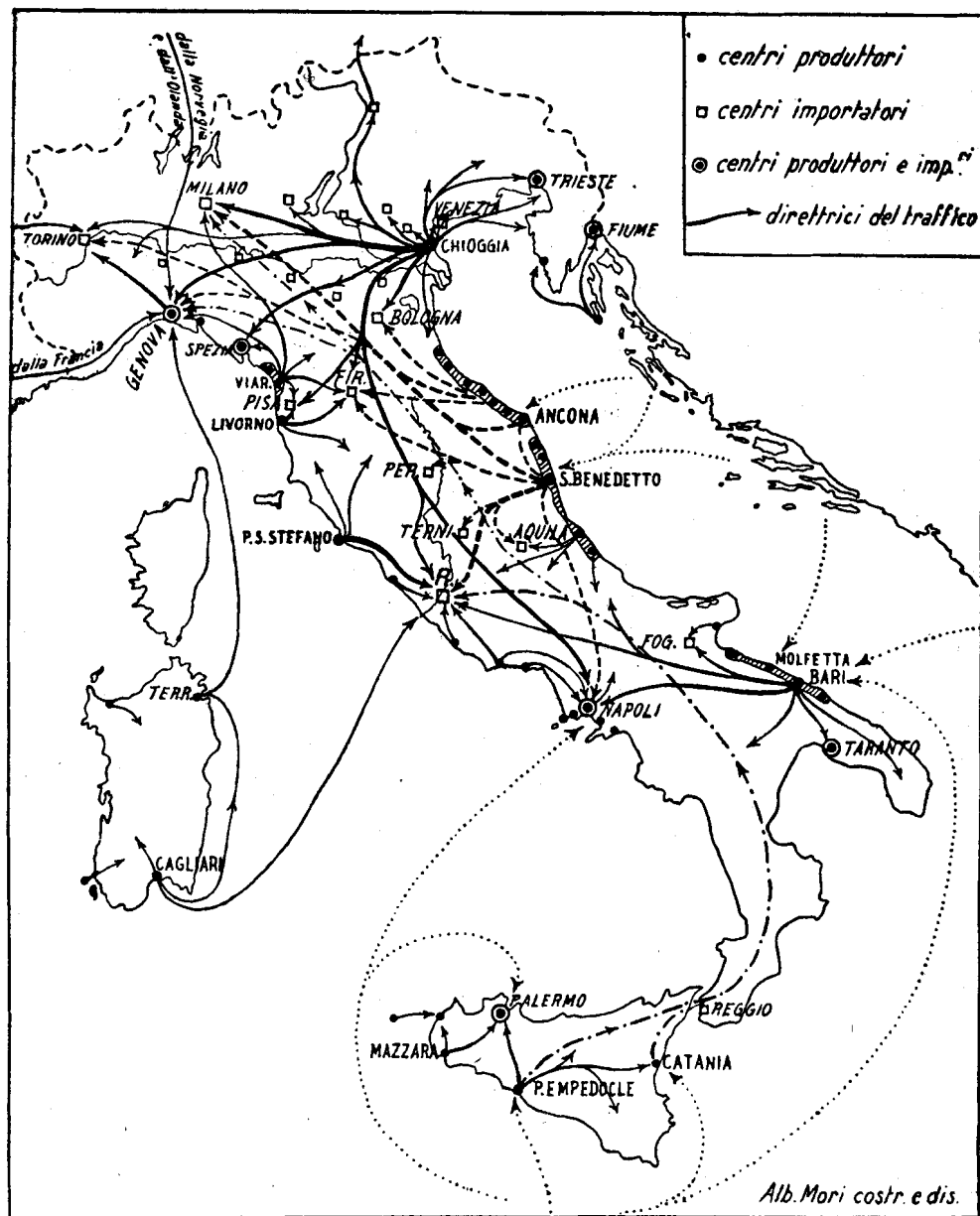


Fig. 7. — Principali diretrici del traffico del pesce in Italia (per Chioggia è compreso anche il pesce di valle, anguille). Lo spessore delle linee indica approssimativamente l'importanza del traffico.

dalla sua particolare posizione geografica; quindi per stabilire l'importanza di una determinata località è meglio basarsi sul numero di grossi centri da essa serviti e sulle quantità di merce inviata. Osservando la nostra carta e tenendo presente questo criterio, possiamo distinguere dei centri e delle zone di produzione di importanza nazionale, ed altri d'importanza più o meno regionale. Tra i primi si notano: 1° Chioggia, 2° la zona emiliano-marchigiano-abruzzese in cui primeggiano le basi di S. Benedetto del Tronto e di Ancona, 3° la zona pugliese con località principali a Bari, Molfetta e Mola, 4° la zona toscana in cui si notano soprattutto Livorno, P. S. Stefano e Viareggio, 5° la zona della Sicilia meridionale con P. Empedocle, Mazara del Vallo e Catania.

Chioggia è il porto peschereccio che ha la predominanza nei rifornimenti dei centri dell'Italia settentrionale e specialmente della Lombardia, del Veneto, della Venezia Giulia e dell'Emilia: a Trieste, nell'Istria e lungo varie località del litorale emiliano il pesce viene portato dalle stesse barche chioggette (1).

La zona d'influenza delle basi dell'Adriatico centrale è vastissima, anzi è forse la più vasta di tutte. Si è già accennato che S. Benedetto del T. è il maggiore e più costante rifornitore di Roma (in media 80 q.li al giorno) e invia grandi quantità di pesce anche a Milano, Napoli, Firenze, Genova. Lo stesso accade, per quanto in minor misura, per Ancona. Delle numerose altre basi di questa zona si può dire che, per quanto invino quantità minori di prodotto, pure contribuiscono notevolmente all'approvvigionamento delle principali città e a questo proposito si deve notare che i piccoli porti a nord di Ancona inviano in prevalenza nell'Italia settentrionale, mentre quelli a sud riforniscono soprattutto i centri dell'Italia centrale.

Abbiamo già ricordato i vantaggi e gli svantaggi delle importanti basi pugliesi, già un po' periferiche rispetto ai centri di maggior consumo, e vediamo infatti che esse si dedicano in prevalenza al rifornimento dell'Italia meridionale, dove predominano. Tutti i centri delle Puglie, Lucania, Abruzzo meridionale e i maggiori della Campania, primissimo Napoli, dipendono da loro. Ma esse inviano anche a Roma, a Bologna, a Firenze, a Milano, ecc. una certa quantità di pesce scelto, per quanto in misura assai minore che nelle altre città. Caratteristico è soprattutto il caso di Bari, in cui arrivano grandi quantità di pesce incettato da varie zone dell'Albania e della Puglia, e che viene poi distribuito ai centri sopra ricordati.

Le basi toscane sono pure molto importanti perchè riforniscono numerosi centri; in particolare Livorno e Viareggio, oltre all'immediato retroterra (Pisa, Firenze, Pistoia, Lucca, ecc.) inviano notevole quantità di pesce a Milano, a Genova e in Riviera. mentre P.S. Stefano è il secondo rifornitore di Roma, dopo S. Benedetto del T., perchè vi manda in media

(1) Per maggiori particolari sulle correnti del traffico che muovono dal mercato di Chioggia, si veda l'interessante articolo di L. Candida, già citato, ma si tenga presente che esso riguarda l'insieme del pesce di mare e di valle (specialmente anguille, che Chioggia fornisce a quasi tutti i centri dell'Italia peninsulare e anche alla Germania).

ogni giorno circa 45 q.li di prodotto. Naturalmente non consideriamo che il pesce pescato nei mari italiani, tralasciando per ora il pesce atlantico che, sbarcato a Livorno, si irradia da qui in tutta l'Italia.

Il caso più interessante è quello delle basi siciliane che, pur dovendo sopportare il grave svantaggio della posizione completamente periferica, riescono a inviare notevoli quantità di pesce a Roma e perfino a Genova e a Milano per mezzo di carri frigoriferi agganciati a treni diretti. E si ricordi che grandi quantità di pesce catturato sui banchi della Sicilia meridionale e di Lampedusa vengono sbarcate direttamente a Napoli e a Bari dai moto o piropescherecci che vi si recano assiduamente a pescare.

Importanza più limitata hanno le altre zone di produzione che servono più che altro a integrare i rifornimenti effettuati secondo le grandi direttrici già descritte. Così le basi del golfo di Napoli servono esclusivamente al fabbisogno locale e lo stesso dicasi delle basi nel golfo di Trieste e nel golfo di Genova. I piccoli centri pescherecci laziali servono a completare il rifornimento della capitale o di Napoli e le poche basi sarde inviano scarsi quantitativi a Roma e a Genova.

LA PESCA ATLANTICA O GRANDE PESCA. — Come è apparso nel corso della nostra trattazione, l'attività peschereccia è molto intensa lungo la maggior parte del litorale italiano, ma con tutto ciò essa non basterebbe a coprire il fabbisogno nazionale che va continuamente aumentando perchè cresce continuamente non solo la popolazione, ma anche il consumo medio annuo per abitante, che, secondo l'Istituto di Statistica, è passato da kg. 5,1 nel 1926, a kg. 6,3 nel 1937, di cui una metà fresco e l'altra conservato. Si noti che questo ultimo viene importato quasi tutto dall'estero, specie sotto forma di baccalà e stoccafisso (618.399 q.li per 136.245.000 lire nel 1938) e poi di tonno, sardine e acciughe sotto olio. Ancora nell'anno 1934 furono importati anche 66.614 q.li di pesci freschi, il che dimostra che cinque anni fa non eravamo in grado neppure da questo lato di produrre il necessario. Per risolvere il problema dell'approvvigionamento ittico bisognava cercare e adottare una soluzione radicale: poichè anche con uno sfruttamento intenso i mari italiani non possono fornire l'intero fabbisogno di pesce fresco alla nazione, occorre cercare altre e più ricche zone di pesca fuori del Mediterraneo, nell'oceano Atlantico. Ed ecco che la Società Sapri, dopo un tentativo lungo le coste mediterranee del Marocco spagnolo (tentativo che fu dovuto abbandonare per divergenze con le autorità spagnole) tentò per prima (nel 1925-26) la grande pesca atlantica con quattro piropescherecci lungo le coste del Rio de Oro. La pesca si rivelò molto redditizia, ma assai difficile apparve la conservazione del prodotto, che veniva semplicemente refrigerato con ghiaccio, con risultati spesso cattivi. Intorno alla stessa epoca si costituì la società Ipes (Industria Pesca e Sottoprodotti) che si dedicò pure alla pesca atlantica, sostituendo i navigli della Sapri.

Però anche questa società incontrò varie difficoltà come la conservazione del prodotto, l'organizzazione commerciale e la prevenzione del pubblico verso il pesce congelato con sistemi non rispondenti del tutto

allo scopo. Apparve dunque la necessità di costruire appositamente delle navi di discreto tonnello e particolarmente attrezzate specie per quanto riguarda l'apparato frigorifero. Ciò fu eseguito dall'Italpesca che però, per le ingenti spese sostenute, dovette sospendere dopo breve tempo la sua attività così promettente — forse per la difettosa organizzazione commerciale — e cedere le sue quattro modernissime navi ad un'altra società che frattanto si era fondata, la Genepesca (Compagnia Generale della grande pesca) che ne acquistò inoltre altre due in Francia e ne fece costruire una settima. Questa società ha base di armamento a Livorno perchè tale porto è a breve distanza dai grandi centri consumatori dell'Italia centrale ed è inoltre rivolto verso zone di pesca (1). Esse sono situate lungo le coste del Rio de Oro e dell'Africa occidentale francese e precisamente la prima al largo di Villa Cisneros in località Peña grande e la seconda al largo e a sud-ovest di Etienne, in corrispondenza del Banco di Arguin, famoso fin dal Medioevo per la sua pescosità sfruttata fin dal XV secolo dai Portoghesi, che impiantarono pescherie ad Agadir e ad Arguin. Tale pescosità è in relazione con la rigogliosa vegetazione che ricopre i bassifondi e con un abbassamento della temperatura delle acque, dovuto, oltre che alla corrente fredda delle Canarie, che fa inflettere bruscamente verso sud le isoterme da 18° a 21° (2), anche ad acque fredde risalenti dal fondo in più punti delle acque costiere dell'Africa occidentale francese, del Rio de Oro e del Marocco: infatti mentre alle Canarie si notano temperature di 22° , sul banco di Arguin si hanno solo 17° . In relazione con le minori temperature sta anche la più bassa salinità (34-35 per mille), e la colorazione delle acque passa al verde azzurro. I pesci che si catturano qui sono più o meno delle specie di quelli del Mediterraneo, ma ne differiscono per le dimensioni assai maggiori (dentici di 10 kg., sogliole di 2 ecc.). Ogni nave pesca sui banchi, ininterrottamente per 20-25 giorni, tempo che è sufficiente per completare il carico, che è di circa 100 t. Si pensi che spesso una sola cala di tre ore può dare fino a otto tonnellate di pesce. Così le sette navi della Genepesca portano in patria intorno a 50-60.000 q.li di pesce ottimo, perfettamente congelato, che viene sbarcato a Livorno in

(1) Nella carta dell'*Atlante fisico-economico d'Italia*, riguardante le rotte di pesca, si fa partire da Civitavecchia una rotta per la pesca oceanica nelle acque delle Canarie, Marocco e isole del Capo Verde che, da ulteriori informazioni assunte, non sembra esistere e non è neppure rammentata nel recentissimo volumetto di BINI G., e CANNICCI G., *La pesca italiana nell'Oceano Atlantico* (Manuali. Diana, Firenze, Piccola Biblioteca di pesca). Forse la rotta si vuol riferire ai dati di fatto di una decina di anni fa, quando a Civitavecchia si trovava la base dei piroscafi della società Ipes per la pesca oceanica: ma questa società è già da tempo scomparsa e i suoi battelli sono passati in gran parte alla Genepesca, che invece ha per base Livorno, come del resto appare dalla stessa carta. Oggi a Civitavecchia hanno la base due navi appartenenti alla Società Saim per la pesca del merluzzo a Terranova.

(2) SCHOTT G., *Geographie des Atlantischen Ozeans*. Hamburg, 1912, cfr. tav. XI per la temperatura superf.; tav. XII per la densità; tav. XVI per le acque fredde risalenti; tav. IX per la salinità e tav. VIII per la colorazione.

un capace frigorifero, dal quale si distribuisce in tutta Italia per mezzo di una perfetta organizzazione commerciale appoggiata a oltre 250 negozi forniti di celle frigorifere. I centri di maggiore consumo sono soprattutto le città della Toscana, della Liguria, Campania, Lazio, Piemonte, Emilia, ecc. Scarse quantità vanno in colonia e perfino all'estero, mentre 7-8000 q.li vengono ceduti a ditte conserviere, specialmente di Torino e di Avigliana che confezionano ombrina sott'olio, dentice tipo salmone, filetti di pesce in scatola, ecc. per un totale di 15.000 casse all'anno. Di anno in anno la grande pesca atlantica è andata intensificando la sua produzione ed è prevedibile e sommamente augurabile che abbia ulteriore incremento perchè essa può conquistare molti mercati preclusi alla pesca mediterranea in quanto può rifornire con notevole regolarità dell'ottimo pesce a prezzo relativamente modesto e perchè inoltre non passerà molto tempo che si potranno ricavare dal pesce scartato dei sottoprodotti come farina di pesce ed olii, la cui produzione potrà essere notevole poichè bisogna considerare che attualmente un 60 % del pesce pescato sia nel Mediterraneo che nell'Atlantico viene gettato in mare perchè costituito da specie poco pregiate e non commerciabili (1).

Come si è già detto, vari grossi piropescherecci che, opportunamente adattati, potrebbero esercitare la grande pesca atlantica, si dedicano invece, fin dal novembre del 1934, al trasporto delle palamite dalla Turchia alle ditte conserviere italiane che le trasformano in « tonnetto ». In tal modo si contribuisce potentemente allo svincolamento dall'importazione di tonno conservato, che nel 1934 ascese a ben 72.000 q.li per oltre 35 milioni di lire, svincolamento cui contribuisce anche la conservazione di una buona parte del pesce atlantico. Basti pensare che nel 1937 furono trasportati 60.000 q.li di tonnetto, di cui oltre la metà da sei piroscafi della Sapri, cui si aggiunsero altri sei piropescherecci della Saipa di Trieste, tre di una ditta napoletana, due genovesi e uno della Genepesca.

LA PESCA DEL MERLUZZO. — Una branca particolare della pesca atlantica è la pesca del merluzzo. Assicurato alla Nazione il totale fabbisogno di pesce fresco, rimaneva da risolvere il problema dell'approvvigionamento del baccalà, che, come abbiamo visto, ha per l'Italia una considerevole importanza dal lato alimentare ed economico. Conscio di questa necessità, il nostro governo tentò a più riprese di iniziare l'organizzazione della pesca del merluzzo sui ricchi banchi dell'Atlantico del nord: Cavour e Menabrea presero l'iniziativa di mandarvi una nave per riconoscere le possibilità di una nostra partecipazione e nel dopo guerra sono state intavolate più volte ma sempre con esito negativo trattative con l'Islanda e successivamente con la Danimarca e l'Inghilterra per ottenere la concessione di basi di approdo nei pressi delle zone di pesca, per potervi scaricare il merluzzo catturato e soprattutto per rifornire i vapori da pesca di sale, carbone, viveri, ecc. La gelosia che gli stati suddetti ed altri ancora

(1) BINI G., *La pesca oceanica e l'industria del pesce congelato*. Bollettino di pesca, piscicoltura e idrobiologia, Anno XIII (1936), Fasc. IV, pag. 14 dell'estr.

hanno per la loro pesca del merluzzo è tale che sono arrivati perfino a negarci il permesso di trasbordare semplicemente il carico di pesce in uno dei loro porti da una nave italiana all'altra.

In queste condizioni rimanevano due sole soluzioni : o inviare sulle lontane zone di pesca delle grosse navi completamente autonome che, una volta completato il carico di un migliaio di tonnellate, rientrassero senz'altro in patria, facendo un paio di viaggi per ogni stagione ; oppure far pescare i piropescherecci di medio tonnellaggio che già possediamo, inviando a metà stagione una nave appoggio che li rifornisse e prendesse il prodotto della pesca, operazioni queste da farsi in una base ottenuta in qualche remota regione in modo da non dare ombra ai maggiori produttori. La prima soluzione è la migliore, ma occorrono ingenti capitali per costruire o comprare all'estero le grosse navi da pesca che noi non possediamo. Tuttavia le più recenti iniziative hanno preso in seria considerazione questo sistema di cui si è già iniziata la realizzazione. Intanto negli anni scorsi si è cominciato col mettere in atto il secondo metodo, coi risultati che più oltre ricorderemo.

Intanto però fino dall'anteguerra erano sorte iniziative per cercare di alleviare la gravosa importazione di baccalà non riguardo alla quantità, ma al valore, in un modo assai semplice : importando dai paesi produttori non il prodotto finito, ma invece il merluzzo salato e ancora fresco (il cosiddetto *morue verte* o *salinato*) di minor valore, per poi seccarlo in Italia. Fu soprattutto nel dopoguerra che l'iniziativa ebbe successo e sorsero così alcune seccherie in località particolarmente adatte per la secchezza dell'aria e perchè esposte a venti costanti, come in alcune vallate piemontesi : quivi funzionano oggi in pieno quattro seccherie per l'essiccazione naturale ad Avigliana, Salbertrand, Chiomonte, Oulx tutte in val di Susa, e inoltre ne sono sorte altre a Reggio Emilia, Civitavecchia e Bari. In vari di questi stabilimenti ci sono anche impianti per l'essiccazione artificiale ad aria calda. Così oggi le nostre seccherie sono in grado di trasformare in baccalà quasi la metà del fabbisogno (1) realizzando un considerevole risparmio.

La pesca del merluzzo fu tentata per la prima volta dalla Genesca, che inviò nel 1936 un suo piropeschereccio sui banchi di Terranova, ma i risultati di questo primo viaggio esplorativo non furono favorevoli per l'eccessiva durata del viaggio e per la notevole spesa dei rifornimenti, in relazione con la modesta quantità di merluzzo pescato (15 tonnellate salate e 120 congelate). Ma l'anno successivo la Sapri intraprese per suo conto una campagna sperimentale per la pesca del merluzzo con tre piropescherecci scegliendo come base Trömsö per poter esercitare la sua attività sui banchi di pesca intorno alle isole degli Orsi, più a nord al traverso delle Spitzberg e più ad est lungo la costa murmana. Poichè il governo norvegese rifiutò il permesso di trasbordare il prodotto della

(1) Il « Corriere della pesca », Il merluzzo. Collana di pubblicazioni pescherecce, Roma, 1936, pag. 24.

pesca in uno dei suoi porti, i nostri vapori si dovettero recare a Petsamo, piccolo lembo finlandese sul Mar di Barents, per effettuare il trasbordo in questione. Nel 1938 il campo di pesca fu spostato alle acque della Groenlandia occidentale e precisamente al Fillas Bank, fino all'isola di Disko, con base nel fiord di Faeringhavn dove venne inviata una nave appoggio per rifornire i piropescherecci di carbone e sale e caricare il merluzzo pescato completando il carico con merluzzo salinato comprato sul posto. Il principio e la fine della stagione vennero trascorsi sui banchi di Terranova con base ad Harbour Grace. Questa campagna della Sapri fruttò 1565 t. di baccalà, cui vanno aggiunti 500 q.li di olio di fegato di merluzzo.

Nello stesso anno 1938 la Società Merital (merluzzo italiano) con sede a Roma e base d'armamento a Genova inviò vari piropescherecci di cui tre grossi, nelle regioni artiche, per la pesca del merluzzo nelle acque norvegesi (Senja e Malangen nei pressi di Trömsö), islandesi e in quelle delle isole degli Orsi e delle Spitzbergen: lo sbarco del pesce catturato si effettuò nel porto di Petsamo, su due piroscafi della stessa società, che contemporaneamente rifornirono di sale i piropescherecci.

Anche quest'anno le medesime società hanno mandato nei mari artici le stesse flottiglie, ma in zone di pesca differenti perchè quella della Sapri ha lavorato nelle acque della Groenlandia e quella della Merital, nel mar di Barents, con equipaggi scelti che si vanno sempre più perfezionando nei sistemi di pesca e di preparazione del baccalà, tanto che si è potuto già fare a meno dell'opera di vari specialisti norvegesi ingaggiati sul posto.

Queste ardite iniziative, che già danno risultati notevoli, prenderanno uno sviluppo sempre maggiore e servono di incitamento ad altri. Infatti a Civitavecchia si è costituita un'altra società per la pesca del merluzzo (la Saim) che ha mandato le sue due navi a Terranova. E soprattutto la Genepesca ha già fatto costruire due poderose motonavi che pescheranno pure sui banchi di Terranova e che, senza bisogno di fare scalo in porti stranieri nè di rifornirsi, potranno completare il carico e portarlo direttamente in patria. Esse sono le motonavi da pesca più grandi del mondo perchè stazzano 1600 tonn. lorde ciascuna, mentre attualmente la maggiore, francese, raggiunge solo le 1200 tonn. Queste due motonavi, di cui una ha già iniziato la campagna di pesca sui banchi di Terranova, avranno per base Livorno, dove la Genepesca costruirà un grandioso stabilimento capace di conservare in frigorifero 80.000 q.li di pesce e dove avrà anche sede una seccheria capace di produrre 1000 q.li di merluzzo secco, un cantiere, una fabbrica di reti, ecc.

Si può quindi prevedere che in un volger di tempo relativamente breve, i nostri piropescherecci potranno provvedere gran parte del baccalà che attualmente importiamo. Invece non sarà possibile produrre lo stoccafisso perchè la sua preparazione può avvenire solo in regioni vicine alle zone di pesca.

Il quadro abbastanza completo che ho cercato di dare della pesca meccanica italiana è valso, spero, a provare che essa, nei suoi diversi settori, assolve in pieno il suo compito : quella di mezza altura e di altura integrata dall'attività dei battelli a remi e a vela, ha lo scopo precipuo di assicurare il rifornimento del pesce fresco sui principali mercati italiani e ci riesce tanto bene che l'importazione di pesce fresco negli ultimi due anni è diventata trascurabile. Molti piropescherecci assicurano il regolare rifornimento all'industria conserviera, che in questi ultimi anni ha fatto progressi cospicui, specie per quanto riguarda il tonno sott'olio che costituiva una gravosa importazione. Moderni e grandi battelli si dedicano alla produzione di pesce atlantico che giunge e noi congelato costituendo un alimento sano e a buon prezzo : la pesca atlantica avrà sicuramente un ulteriore sviluppo. E finalmente la pesca del merluzzo, auspicata già dai nostri uomini politici del secolo scorso, si può dire abbia superato la fase sperimentale e si accinge ora a lavorare su scala industriale liberandoci così dall'ultimo gravame che ancora si frappone alla copertura completa del fabbisogno ittico italiano.

Per tutte queste considerazioni mentre è desiderabile un aumento della flottiglia di piropescherecci o di motonavi per la pesca del merluzzo ed anche entro certi limiti di quelli per la pesca atlantica, non sembra opportuno che la flotta di battelli a motore e a vapore aumenti ancora notevolmente, o per lo meno bisogna prima mettere in grado il mercato di assorbire la maggior quantità di prodotto pescato, organizzando il commercio del pesce in modo da penetrare sempre più anche nei piccoli centri interni, inquantochè oggi questo ottimo prodotto alimentare arriva a sufficienza solo nei grandi centri, nelle zone costiere e nelle località situate lungo le vie di grande comunicazione, sia ferrate che ordinarie. E si ricordi che la questione della maggiore e più profonda penetrazione del prodotto nell'interno è strettamente connessa con l'organizzazione dei trasporti, che dovranno essere rapidi e sempre più economici in modo da portare anche sui mercati più lontani prodotto fresco e a buon mercato, capace cioè di fare alle carni seria concorrenza.

Laboratorio di Geografia dell'Università di Urbino - Gennaio 1940-XVIII.