

10 marzo 2026

LE NAVI DELLO STOCCAFISSO

Relatore: Carlo Vitali

Saluto del Presidente

Continuando il ciclo di incontri dei Laboratori dell'Accademia, nel terzo anno di programmazione, questa sera si parlerà, grazie a Carlo Vitali, nostro socio e relatore di questa sera, si parlerà di un argomento interessante, “Le Navi dello Stoccafisso” (tørrfiskbåtene / Italia-båtene), insieme a tante storie e aneddoti sulla cantieristica anconetana. Cosa sono queste navi? Sono state costruite su commissione del governo norvegese nei cantieri navali di Ancona, utilizzate quindi come navi postali se non mi sbaglio, e pagate in parte anche con qualche tonnellata di stoccafisso. Quando siamo andati con l'Accademia, qualche anno fa, in Norvegia, noi abbiamo visitato la nuova sede del Museo Hurtigruten, compagnia di navigazione norvegese. E' stato bellissimo per noi di Ancona vedere nel Museo le fotografie dei cantieri dorici, insieme a maxifotografie che ricordano appunto la costruzione di dette navi. E' un momento importante che segna i rapporti ottimi che esistono tra la Norvegia, la produzione di stoccafisso e la città di Ancona. Qui ricordo che noi siamo gemellati con Svolvær, la città più importante delle isole Lofoten, comune di Vågan, nella contea di Nordland. A sottolineare l'importanza di Ancona nella storia e nel mercato dello stoccafisso, è importante anche ricordare che, come già detto da Cassandra nella sua relazione iniziale, esiste una tipologia di stoccafisso che si chiama Westre Ancona, di cui alcuni campioni sono esposti nel Museo dello Stoccafisso di Å i Lofoten. Io vi ringrazio di essere qui e lascio la parola a Carlo.

Relazione di Carlo Vitali

Grazie a tutti che hanno reso possibile questo incontro e cercherò di essere esaustivo.

Cosa hanno voluto dire per Ancona queste quattro navi? Siamo alla fine del '45, inizio del '46. La città di Ancona riprende in mano l'arsenale, sotto requisizione del corpo alleato, che ne aveva fatto uno strumento per riparazioni belliche. Era una struttura disastata, essendo stato l'epicentro dei bombardamenti del '43, per cui capannoni disastati, officine sotto sopra, nonché nello scala addirittura un'imbarcazione, o meglio un “vapore”, una cisterna rovesciata che interessava sia lo scalo sulla quale era stata costruita che quello laterale, per cui se non la si rimuoveva non si poteva fare niente.

Rimuovere quella significava magari demolirla. Questa poi verrà chiamata Pianeta, è stata la prima imbarcazione varata nel dopoguerra, avevamo nel porto un rovesciamento che è stato demolito e mandato in ferriera, ma nel cantiere, come potete vedere qui di fianco, sono state costruite dagli operai due mensole, una prua e una a poppa, fondamentali per raddrizzare la nave e continuare la costruzione fino a vararla. Qui vediamo l'ingegno e l'operosità degli operai del cantiere di Ancona.

Però a questo punto c'era solo il discorso che si facevano le riparazioni, si aggiustava, bisognava partire alla grande, bisognava avere qualche commessa, nel frattempo si erano messe a posto le gru e si incominciava in modo spartano a sistemare le gru e gli scali in modo che si potesse ripartire alla grande. Questa era l'intenzione degli operai e della dirigenza di cantiere navali. Durante il conflitto era stato costruito un rimorchiatore per la marina militare, il Proteo, un grosso rimorchiatore per quei tempi, 75 metri di lunghezza, 5000 cavalli di potenza.

Per non farlo requisire ai tedeschi in ritirata, è stato rimorchiato fino a Venezia. Poi si sono andati a prendere il rimorchiatore, l'hanno riportato ad Ancona, hanno liberato lo scalo, è stato tirato a terra e dopo quattro anni di lavoro è stato rivarato.

Sono state affidate le costruzioni di queste quattro navi al cantiere Lancona anziché a quello di Palermo.

Ecco, la nave che qui vedete è il Proteo; le altre due sono già le navi dello stoccafisso.

Le navi vengono commissionate nel novembre del 1946, si sottoscrive il contratto per quattro navi miste, cioè merci, passeggeri, soprattutto adoperate per il servizio postale tra i fiordi. È stata una scommessa molto grande per l'arsenale perché le navi dovevano avere dei requisiti particolari, navigare in mezzo ai ghiacci e, siccome i fiordi sono molto stretti, avere una manovrabilità altissima, e soprattutto una particolarità per quel tempo nuova, cioè il raddrizzamento dello scafo durante lo sbandamento; più era veloce e più sarebbe stato difficile al ghiaccio imprigionarlo. Per cui si è pensato anche a questo, con un disegno particolare per fare questi scaffi.

Queste navi, della compagnia Hurtigruten, erano, come abbiamo detto, quattro: la prima, la Erling Jarl è stata varata il 15 agosto 1949, con la bandiera italiana, per onore e spirito di appartenenza del cantiere, e successivamente si è proceduto al cambio di bandiera con quella norvegese; la seconda la Midnattsol nel 1950, la terza la Vesterålen nel 1950 e la quarta la Sanct Svithun nel 1952. Erano lunghe circa 75 metri, 1200 tonnellate di stazza, una larghezza di 12,45 metri e un'altezza di costruzione di 4,95 metri. La velocità doveva essere 17 nodi e la potenza 3700 cv con motori Fiat.

Gli ultimi motori Fiat che sono stati montati nel cantiere, oltre al sistema "Pianeta" che abbiamo visto prima, perché successivamente il cantiere, facendo un accordo con una ditta danese, aveva iniziato a costruire il motore dentro il cantiere stesso, vale a dire costruire la nave e i motori. Queste navi erano all'avanguardia, quindi a quel tempo, pensate, già c'era l'aria condizionata per i passeggeri, cosa che solo da dieci anni a questa parte si comincia a montare sulle navi. Sono state molto apprezzate perché, a seguito della navigabilità, del modo in cui erano state costruite, hanno destato la meraviglia, non solo italiana, ma di tutta l'Europa.

Tant'è vero che da lì ha preso il via, e il cantiere di Ancona è stato uno dei più richiesti cantieri italiani per costruire le navi, fino ad oggi. Il fiore all'occhiello, i Cantieri Navali Riuniti, ora compresi nella Fincantieri.

Queste navi erano l'orgoglio dell'Italia, in quel momento.

Si chiamano "navi dello stoccafisso" perché sono state finite di pagare con alcune tonnellate di stoccafisso. Sembra una cosa un po' fuori dalla norma, ma sappiamo benissimo che lo stoccafisso era una merce di scambio abbastanza in uso. Ne abbiamo un'altra prova, esulando un po' dalla trattazione delle navi.

Si ricorda un episodio storico-popolare legato al commercio dello stoccafisso, che in passato era spesso usato come merce di scambio. A Porto Recanati esisteva un antico detto legato ai pellegrinaggi a Loreto e alla visita di un famoso crocifisso di cedro del Libano conservato a Sirolo.

In seguito alla separazione dei comuni di Sirolo e Numana, il crocifisso fu ceduto a Numana, che aveva costruito una nuova chiesa. Secondo la tradizione popolare, lo scambio sarebbe avvenuto per tre balle di stoccafisso. Per questo motivo il detto cambiò: chi va a Loreto e poi a Sirolo vede la madre (la Madonna di Loreto) ma non vede più il "figliolo" (il crocifisso), perché non si trova più lì.

I cantieri anconetani realizzarono anche costruzione e il varo di alcune grandi pescherecci negli anni '60. In particolare si introdusse un sistema innovativo di varo laterale delle navi, ispirato ai cantieri dei paesi nordici. Le navi venivano costruite in piano e poi fatte scendere verso il mare tramite un sistema di martinetti, cavi d'acciaio e pesi che controllavano la discesa.

Nel 1963 venne varata la Stanislava, un grande peschereccio oceanico lungo circa 75 metri e con motore da 2.000 cavalli. Durante il varo la nave si incagliò a causa di uno scoglio presente nello scivolo di poppa e rimase bloccata per alcuni giorni, finché l'aumento della marea e l'aiuto dei rimorchiatori permisero di liberarla.

Una particolarità del lavoro di Gardano e Giampieri era che costruivano le navi per conto proprio, financo le strutture cantieristiche e le gru, ma solo dopo le vendevano agli armatori. Molte di queste imbarcazioni avevano nomi che iniziavano con le lettere S e T, come Stige, Straga,

Stanna, Stanislava e Stamura. In seguito Gardano e Giampieri si separarono e alcune navi vennero completate con altri collaboratori, come Martigiani di San Benedetto; tra queste c'era anche il Corrado II, considerato una nave gemella di un'altra costruita in precedenza.

Le unità realizzate in quel periodo erano tecnologicamente molto avanzate. A bordo erano presenti strumenti moderni per la navigazione e la pesca, tra cui radar, radio SSB, ecoscandaglio e fish-finder, capace di individuare i banchi di pesce. Le navi potevano pescare con due reti contemporaneamente, utilizzando verricelli sia in coperta sia nella sovrastruttura.

Questi pescherecci erano progettati per lavorare nei mari più difficili, compresi quelli del nord Europa, come la Norvegia, dove venivano impiegati per la pesca del merluzzo. A bordo era installato anche un impianto di congelamento fino a -32 °C e un sistema di lavorazione del pesce con nastri trasportatori e macchinari che permettevano di pulire, confezionare e inscatolare il pesce direttamente sulla nave, così da sbarcarlo già pronto.

Nel 1964, durante una spedizione di pesca in Norvegia, la Stanislava dimostrò la propria efficienza continuando a pescare anche durante una tempesta durata otto giorni, suscitando grande curiosità tra gli altri pescatori e cantieri europei, che in quel periodo dominavano la costruzione navale.

Infine, vengono descritte alcune soluzioni tecniche innovative della nave, come lo scivolo posteriore per il recupero delle reti da pesca e alcune strutture mobili utili alle operazioni di lavoro a bordo, caratteristiche piuttosto moderne per quel periodo.

Non c'è stata una nave che abbia avuto bisogno di manutenzioni straordinarie per avarie. Sono andate tutte perfettamente in riga e hanno sempre lavorato bene. L'ultima delle quattro navi rimasta, è stata trasformata successivamente in un museo galleggiante dello stoccafisso.

Si conclude con alcune riflessioni finali sulle maestranze dei cantieri navali di Ancona, ricordate come lavoratori molto preparati, capaci e spesso geniali nel loro mestiere. In passato il settore della cantieristica era molto sviluppato: nei porti e in città esistevano numerose officine e molti operai, dopo aver lavorato nei cantieri navali, aprivano attività proprie. Spesso coinvolgevano parenti e conoscenti, come fratelli o cugini, e così le competenze e l'esperienza accumulate venivano diffuse in tutto il territorio.

Questo sistema contribuiva non solo alla trasmissione del sapere artigianale, ma anche alla crescita economica della città. Oggi però quella realtà è in gran parte scomparsa: molte di quelle officine non esistono più e con loro si è persa una parte importante della cultura del lavoro e delle competenze tradizionali. Si esprime quindi un sentimento di nostalgia e rammarico per un mondo che non c'è più e che ha rappresentato una grande ricchezza per Ancona e per la propria comunità.