

IPOTESI E NOTIZIE SUL PORTO DI FANO
DALL'EPOCA ROMANA AL SECOLO XVI

Un passo del « De Architectura » di Vitruvio (libro II, capitolo IX) consente di dedurre che *Fanum Fortunae*, o meglio la *Colonia Julia Fanestris*, possedeva un porto già in epoca augustea e che vi giungeva, tramite la via fluviale padana e il piccolo cabotaggio adriatico, il ricercato legno di larice:

Haec [larix] autem per Padum Ravennam deportatus, in colonia Fanestri, Pisauri, Anconae reliquisque, quae sunt in ea regione, municipiis praebetur ¹⁾.

Tale legno, sempre a detta dell'antico trattatista romano, era noto solo lungo le rive padane e le coste adriatiche e veniva utilizzato nelle costruzioni per le sue particolari caratteristiche:

Larix vero, qui non est noto nisi in municipalibus, qui sunt circa ripam fluminis Padi et litora maris Hadriani, non solum ab suci vehementi amaritate ab carie aut tinea non nocetur, sed etiam flammam ex igni non recipit, nec ipse per se potest ardere [.....] propterque pondus ab aqua non sustinetur, sed cum portatur, aut in navibus aut supra abiegnas rates conlocatur ²⁾.

¹⁾ Esso [il legno di larice] si trasporta per mezzo del Po a Ravenna e nella colonia di Fano, a Pesaro, ad Ancona e altri municipii della regione. Cfr. VITRUVII, *De Architectura Libri*, collezione romana diretta da Ettore Romagnoli (con versione di Ugo Fleres), Milano 1933, vol. I, pagg. 188-89.

²⁾ Il larice poi, noto soltanto lungo le rive del fiume Po e il lido del mare Adriatico, non solo per la veemente amarezza del succo non è danneggiato da carie e tarlo, ma neppure riceve la fiamma del fuoco, né per se stesso può ardere [.....]. E a cagione del peso nell'acqua non si regge, sì che per trasportarlo si colloca sopra navi o sopra zattere di abete. Cfr. VITRUVII, *op. cit.*, vol. I, pagg. 184-87.

Poiché navi e zattere hanno sempre avuto bisogno di un luogo di attracco, magari modesto e rudimentale, non c'è quindi motivo per dubitare che nell'antica Fano un porto sia veramente esistito, anche se non ne è rimasta traccia, né si sa per certo se sorgesse sul luogo di quello attuale o in altra zona più o meno prossima alle mura.

Resta invece un mistero dove gli storici fanesi abbiano trovato la notizia che tale porto si chiamava Augusto, in onore dell'Imperatore che l'avrebbe fatto risarcire allorquando fece cingere la città di mura, dando incarico contemporaneamente a Vitruvio di erigere la celebrata Basilica ³). Stupisce soprattutto la sicurezza con cui Pier Maria Amiani (1702-1775) dà per certe e risapute le origini preaugustee del porto, citando come sola testimonianza il passo vitruviano riportato sopra:

Il Porto di molto comodo, e delizia alla Città per la sua vicinanza alle Mura, fu negli antichi tempi celebre, e rinomato, e sembra averne fatto menzione Vetruvio nella sua Architettura [.....]. Ne' primi Secoli di nostra salute si diceva il Porto di Augusto, mentre essendo stato fabbricato dal Senato Romano in tempo di Repubblica, fu con somma magnificenza dall'Imperatore Augusto ristorato, e ampliato per comodo de' naviganti, e di Roma stessa, a cui erano diretti i grani, e vini navigati, e commessi da' naviganti, e provveditori ancora di ogni sorte di legnami a comodo della Repubblica, e dell'Annona di Roma ⁴).

Un po' meno perentorio si era dimostrato Vincenzo Nolfi (1594-1665), scrivendone circa un secolo prima e ricordando anche lui il commercio del legname. Lo stesso dà anche notizia

³) Che Augusto fece costruire le mura di Fano lo dice l'iscrizione ancora leggibile sulla trabeazione della Porta Onoraria, precisando che l'imperatore: MURUM DEDIT. La conferma dell'erezione della Basilica la dà invece lo stesso Vitruvio nel suo trattato (libro V, capitolo I): « *Non minus summam dignitatem et venustatem possunt habere comparationes basilicarum, quo genere Coloniae Juliae Fanestri conlocavi curavique faciendam [.....]* ». Cfr. VITRUVII, *op. cit.*, vol. I, pagg. 284-89.

⁴) Cfr. P. M. AMIANI, *Memorie istoriche della Città di Fano*, Fano, 1751, tomo I, pag. 20.

di un interessantissimo resoconto sull'esistenza di antichi ruderi portuali, visibili al tempo di papa Sisto V (1585-1590); prima quindi dello scavo del Porto Borghese ad opera di Gerolamo Rainaldi:

Alcuni hanno lasciato scritto, che la condotta de' Larici si scaricasse per entro l'Arzilla e che questo fiume ricevesse da quegli Alberi il nome di Laricilla corrotto poi dal tempo in quello di hoggi. Altri da questa stessa condotta, hanno congetturato, che vi potesse essere il Porto, sopra di che non voglio tralasciare di registrare in questo luogo una Scrittura, che al tempo di Sisto Quinto fu data fuori, ma non se ne sa l'Autore, la quale da verbo ad verbum è l'infrascritta. Cioè. Lo Imperatore Augusto oltre il circuito delle Mura fatto far in Fano [.....] oltre la Basilica Regia, et altri infiniti edifizij fatti da un tanto Principe in detta Città, consta ancora, che vi fece edificare il Porto da Mano, e fare il cavamento, che riceveva, et ingolfava l'acqua del Mare, murato intorno, e con altre sue pertinenze, il che si prova con molte ragioni, e segni evidentissimi, e particolarmente, perché questo Imperatore, che tanto si compiacque di questo sito, dovendone abbellire una Città Colonia di Romani, affine, che vi avesse il Commercio di Stranieri, e la frequenza de' Popoli, non è verisimile, che non volesse ornarla anche del Porto [.....]. In oltre sotto la Rocca di detta Città verso Pesaro dalla parte di tramontana vicino al lido del Mare, vi è una fossa ovvero concavità grande a guisa di Valle la quale si estende sino al Mare, chiamata oggi Padulo, a piè della quale si trova una Muraglia antichissima e grossissima, con un Emissario, ovvero condotta di Pietra con segno di una Porta pendola, da Latini chiamata Cataratta, e volgarmente detta Saracinesca, bellissima, e ben fatta, con la quale si poteva, non solo dar luogo all'acqua del Mare, alzando la detta Saracinesca, ma anche purgar il Porto, quando fosse ripieno, introducendovi un canale di acqua corrente, tirato dal Metauro o da altro fiume vicino, la quale muraglia, et Emissario in questo luogo, è cosa chiarissima, che non poteva servire ad altro effetto, che a questo, essendo in faccia del Mare, e vicino alla Città, et al lito per giusto spazio, e di più essendo opra importantissima, e di grandissima spesa, e conveniente a tale, e tanto edificio. Al che si aggiunge, che da un lato e l'altro di detto Emissario si trovano alcune Muraglie antichissime, che vanno per linea dritta verso il Mare di una stessa Materia distanti tra di loro per alquanti passi, l'una all'incontro di Tramontana, ricoperta quasi tutta dalla terra, l'altra a rincontro di Levante sotto la detta Rocca, dove sono edificij, e pietre grandissime ricoperte dal Mare, le quali Muraglie congiunte collo Emis-

sario da un lato allo altro munivano le ripe del cavamento, ricevendo dentro l'acqua del Mare, e difendendo la bocca del Porto, da Levante, il quale naturalmente manda verso terra in quel luogo gran copia di arena con la quale riempie, et impedisce l'entrata, et uscita libera delle acque, se non è difesa con molo, o altro riparo, come ben fecero in questo luogo quegli ingegnosi, e prudenti Architetti, e come in fatti ancora si vede, et ogni sano intelletto comprende, essendo cosa manifesta ⁵).

Merita di essere pure ricordato quanto ebbe a scrivere Pietro Negusanti (1620-1662), ripetendo le stesse cose sull'origine del Porto e aggiungendo ulteriori notizie di ritrovamenti archeologici al tempo dello scavo del Porto Borghese (1613-1616):

Né qui si deve tralasciar di dire, che tra tanti edifizij, et memorie stupende lasciate in questa Città dal medesimo Imperatore Augusto, si facesse fabricar anco il Porto, perché dilettrandosi egli grandemente di luoghi marittimi, ed essendovi la Basilica, la quale era non solo per servizio de' Giudici, ma anco per commodo di Nobili negotiatori, in conseguenza vi doveva anco essere il porto, senza il quale la mercatura su luoghi marittimi suol essere debole, et di poco movimento. Et tanto più questo creder si deve, constando, che questa Città era scalo di Ravenna, all'ora navale de Romani, et che quivi si scaricavano i larici, che per uso degli edifizij si tagliavano sull'Appennino, et per Po si conducevano a Ravenna, et indi condotti a Fano, si distribuivano ne municipij. Et questo grandemente vien confermato dalla concavità grande, che si vede fuori della Città, verso tramontana, et dalle meraviglie, che si sono ritrovate sotterra nel cavamento del nuovo Porto, che sono fragmenti di colonna, arbori grandissimi, vasi di terra cotta, ossa di huomini, et d'animali, teste di leoni, medaglie d'Imperatori et altre cose simili. Onde concludo, che per l'ingiurie del tempo, et per l'incuria de' barbari si sia riempito, et guasto, siccome accenna al resto Procopio della Città, et che per lo spatio grande di mille e cento anni in circa, che fu l'eccidio suo sotto Vitige Re de' Goti, se ne siano perdute le memorie ⁶).

⁵) Cfr. V. NOLFI, *Delle notizie storiche sopra la fondazione, varietà de' Governi e successi memorabili della Città di Fano*, manoscritto presso la Biblioteca Federiciana di Fano (Sezione Federici, 80), pagg. 87-89.

⁶) Cfr. P. NEGUSANTI, *Breve compendio dell'Istorie della Città di Fano*, manoscritto presso la Biblioteca Federiciana di Fano (Sezione Amiani, 27, 18), c. 135 v.

Epigraficamente documentata è la presenza nella *Colonia Julia Fanestrus* di collegi di *lintiari* (fabbricanti di tele di lino, tende, coperte, drappi e all'occorrenza anche vele), di *centonari* (cenciaioli o fabbricanti di centonee), di *dendrophori* (falegnami, carpentieri e costruttori di navi), di *fabri* (fabbri, ma anche operai e manovali in genere) e di *mercuriali* (commercianti e negozianti) con relativi *patroni* ⁷⁾.

Collegi tutti che fanno legittimamente pensare ad un fermento costruttivo e commerciale che doveva fare della città un centro molto attivo della costa adriatica, favorito dalla sua stessa posizione geografica, confluenza naturale (allo sbocco della consolare Flaminia, da e per Roma) delle vie per il nord padano e per il sud piceno, nonché scalo marittimo dei traffici con le coste illiriche.

Probabile quindi, seppure anche questa non documentata, la veridicità della notizia riportata ancora dall'Amiani di un restauro del porto effettuato al tempo degli Imperatori Graziano e Valentiniano, in epoca di incombenti minacce barbariche (anni 375-384):

Ma ritornando alle turbolenze d'Italia per le inondazioni de' Barbari, ancorché dal calarvi co' loro Eserciti formidabilissimi, per la vigilanza de' sopradetti Imperatori Valente, e Valentiniano trattenuti fossero, e per la pace, in cui si ridussero dagli imperatori Graziano, e Valentiniano suo Fratello, secondo di questo nome [.....] non pertanto niuna fede prestavasi a' loro trattati; onde ogni sollecitudine delle Città era di fortificarsi, e di tenere al soldo le milizie a richiesta dell'Imperio, e la nostra fece una considerabile spesa per ristorare il Porto, che dal tempo di Augusto non era stato più riparato da molti danni, quali egli soffriva per le Tempeste del Mare, e per i Venti contrari, a' quali era sottoposto ⁸⁾.

⁷⁾ Cfr. F. GASPAROLI, *Li marmi eruditi di Fano*, manoscritto presso la Biblioteca Federiciana di Fano (Sezione Amiani, 16, 3, cc. 395 r. - 435 v.); P. M. AMIANI, *op. cit.*, tomo II, appendice, XCI-XCVIII; E. BORMAN, *Corpus Inscriptionum Latinarum*, Berolini 1901, vol. XI, parte II, fasc. I, pagg. 923-937.

⁸⁾ Cfr. P. M. AMIANI, *op. cit.*, tomo I, pag. 43.

E' opportuno aggiungere a questo punto che la natura stessa del litorale fanese ha sempre reso (come rende ancora oggi) difficile il mantenimento in efficienza del porto, non avendo questo mai potuto disporre di sufficienti difese per arrestare le ghiaie e i detriti provenienti dalla foce del Metauro: ghiaie e detriti che i venti di levante hanno sempre spinto ad ostruirne l'imboccatura.

Uno sguardo alle più antiche piante e disegni della città e alle mappe del territorio non lascia dubbi sul fenomeno di lento avanzamento, verificatosi in questi ultimi secoli, della fascia costiera di sud-est (per meglio intenderci, il cosiddetto litorale della Sassonia), con conseguente allontanamento della battigia dalla cinta murata del centro storico, contrapposto all'avanzata del mare a nord-ovest dei moli guardiani, con formazione sempre più pronunciata dell'arco sabbioso della cosiddetta spiaggia del Lido.

In altri tempi la costa si presentava come un'unica stretta fascia rettilinea, fino alla foce del torrente Arzilla, con il mare prossimo alla base delle mura, quasi a lambire il Bastione del Sangallo e la Rocca Malatestiana ?).

Tutto ciò rende evidente il perché, in mancanza di reperti archeologici giunti fino a noi, risulta oggi impossibile (nonostante le notizie e le indicazioni degli storici) stabilire l'esatta ubicazione del porto romano, come pure quella del porto medioevale che un altro passo del solito Amiani ci dice esistente intorno all'anno 962, davanti alla scomparsa Porta Marina, quindi sulla direttrice di via Garibaldi:

Aveva in quest'anni Fano il Porto in faccia alla Porta oggi detta Marina. Questa porta fu fatta e aperta dopo il Secolo XII, cioè dopo, che fu serrata l'altra nominata di S. Giorgio, per la quale andavasi dalla Città

?) Cfr. P. DE CUPPIS, *Sulla fisica generale del bacino di Fano*, in *Rivista delle Marche e dell'Umbria*, anno 1866, n. 4 e n. 5, pagg. 551-568, 699-717 e relative carte.

al Porto. Per il comodo di questo Porto era la città molto mercantile, giacché dalle storie di Venezia rilevasi, che nell'anno 952 Pietro Candiano Doge di quella Repubblica spedì sette Navi ripiene di Mercanzie a Mercadanti Fanesi. Erano le Navi sotto la scorta di Pietro suo Figlio, il quale invece di condurle al nostro Porto, fuggì con esse in Levante, ciocché saputo dal Doge ne morì di cordoglio ¹⁰⁾.

Quasi due secoli dopo, per l'esattezza nel 1140, il porto fanese doveva essere ancora in funzione se Pietro Polano, altro Doge di Venezia, poteva approdare a Fano con molte galere, venendo in aiuto della città minacciata dalla lega formata da Pesaro, Fossombrone e Senigallia, appoggiate da Ravenna:

Si spedirono a Venezia due Cittadini con lettere credenziali del nostro Pubblico dirette a Pietro Polano Doge di quella Repubblica, nelle quali contenevansi le suppliche de' Fanesi per essere soccorsi in quella Guerra [.....]. Furono benignamente accolti in Venezia que' due Cittadini, e senza indugio essendo stata da' Veneziani accettata questa Città sotto la loro Protezione in pochi giorni il Polano stesso pigliato lo Stendardo della Repubblica dalle mani del Patriarca, approdò nel nostro Porto con molte Navi armate, e servito da' nostri Ambasciatori, fu condotto nel pubblico Palazzo con le acclamazioni di tutto il Popolo. All'arrivo de' Veneziani in Fano i Nemici abbandonarono l'impresa della Città, i Ravennati ritirarono le loro milizie, e le tre Città collegate Fossombrone, Sinigallia, e Pesaro furono obbligate di rifare i danni cagionati a' Fanesi per convenzione accordata da' medesimi Veneziani ¹¹⁾.

Dopo di che fu stipulato un istrumento di confederazione tra Venezia e Fano che stabiliva come:

Ritornando i Nemici contro Fano, il Doge avvisato trenta Giorni avanti la guerra, fosse obbligato di dare a' Fanesi l'ajuto di otto galere armate per una volta in qualunque anno, le quali dovessero militare a spese de' Fanesi per trenta giorni ¹²⁾.

E meno di cinquant'anni dopo (anno 1185) il porto fanese era ancora scalo e rifugio di naviglio veneziano:

¹⁰⁾ Cfr. P. M. AMIANI, *op. cit.*, tomo I, pag. 119.

¹¹⁾ Cfr. P. M. AMIANI, *op. cit.*, tomo I, pagg. 140-41.

¹²⁾ Cfr. P. M. AMIANI, *op. cit.*, tomo I, pag. 141.

Per le inimicizie, che passavano tra Venezia, ed Ancona, che si facevano continuamente delle Rappresaglie, conveniva al nostro Pubblico mantenere una Galera armata in servizio della Repubblica, secondo la Convenzione, e perché da' Veneziani grandemente sospettavasi, che i Fanesi tenessero le parti degl'Anconetani [.....] fu spedito a Fano Raniero Zane Procuratore di S. Marco per trattare con questo Pubblico, acciò nel Porto dovessero sempre ritenersi alcune Navi armate a spese della Repubblica durante la guerra d'Ancona ¹³).

Quante o quali siano state poi le fortune o sfortune del porto medioevale fanese non siamo in grado di precisarlo, ma è certo che solo con la sua esistenza ed efficienza si possono spiegare le due convenzioni stipulate tra Fano e Ragusa (l'odierna Dubrovnik), dell'11 luglio 1199 e del 9 maggio 1249, e l'altra convenzione di pace e di libero commercio con Spalato (l'odierna Split), stipulata il 10 giugno 1208 ¹⁴).

Né pensiamo di peccare di fantasia immaginando avvenuta proprio da questo porto la partenza senza ritorno del « vasello » di Guido Del Cassero e Angiolello da Carignano per l'incontro-tranello sul mare di Cattolica con i sicari di Malatestino Malatesta (anno 1304):

E fa sapere a' due miglior da Fano, / a messer Guido e anco ad Angiolello, / che, se l'antiveder qui non è vano, / gittati saran fuor di lor vasello, / e mazzerati presso a la Cattolica, / per tradimento d'un tiranno fello. / [.....]. Quel traditor che vede pur con l'uno, / e tien la terra che tale qui meco / vorrebbe di veder esser digiuno, / farà venirli a parlamento seco; / poi farà sì, ch'al vento di Focara / non sarà lor mestier voto né preco ¹⁵).

¹³) Cfr. P. M. AMIANI, *op. cit.*, tomo I, pag. 157.

¹⁴) Cfr. F. GESTRIN, *Nota sulle antiche relazioni tra le due coste adriatiche*, in *Fano, Supplemento al n. 5, 1972, del Notiziario di informazione sui problemi cittadini*, Fano, 1973, pagg. 43-50.

¹⁵) Cfr. D. ALIGHIERI, *La Commedia secondo l'antica vulgata a cura di Giorgio Petrocchi*, Milano, 1966, vol. II, pagg. 480-81 (*Inferno*, canto XXVIII, versi 76-90).

Dopo di che, possiamo fare un salto nel tempo fino al 1422, allorchando Pandolfo III Malatesta, in procinto di lasciare temporaneamente Fano, impartiva disposizioni per dare inizio allo scavo di un nuovo porto per la cui ubicazione sarebbe stato scelto il tratto costiero antistante la Chiesa di S. Spirito (edificio che sorgeva sull'area dell'attuale ex Chiesa di S. Francesco di Paola). Sul luogo, quindi, dove è oggi la stazione ferroviaria con relativo scalo.

Il Nolfi, con la tipica sovrabbondanza di particolari che caratterizza la sua prosa, così ricorda l'avvenimento:

Se ne andò a Rimini [Pandolfo III], essendosi prima strettamente trattato seco, e concluso di far il Porto senza haver però eletto il luogo, stante la diversità de' pareri, rimettendo ciò alla peritia degli intendenti. La onde in esecuzione di questo pensiero, il Mese di Febraro dell'anno seguente 1422, nel quale era Podestà Buccolino Guzzoni da Osimo, ordinò, che per la fabbrica di detto Porto si ripartissero le fattioni fra la Città, et il Contado, affine di portar sul lavoro la pietra, la calce, l'arena, la ghiara, i legnami, e quanto altro fosse stato di bisogno per quella impresa. Fu per ingegnere di fabrica tanto desiderata condotto un certo Maestro Giovanni, il quale dopo aver considerati i siti più opportuni, lasciando da parte l'opinione di quelli, che lo volevano nella Arzilla, come fiume limoso, e sogetto a riempir spesso la Bocca del Porto, prese resolutione di farlo in Mare avanti a Santo Spirito, quindi ordinò, che si fabricassero certi cassoni di legno di quercia, i quali volea riempir di Pietre, et affondar entro il Mare, per fabricarvi poi sopra i fondamenti, e si fecero portar di molti pali da Sinigaglia per vestir intorno i detti cassoni, per la cui spesa s'impose una contributione, alla quale concorsero anche gli Ecclesiastici, e furono sopra gli altri gravati gli Ebrei che molti, e ricchi erano nella Città. Invigilava Pandolfo all'essecutione dell'opera con ispesse lettere, e perché gli fu necessario di trasferirsi in Romagna molte di esse furono da lui scritte da Bertinoro. Stanteché nella caduta del Mese di Ottobre, con il rigore dell'Inverno imminente, si rendesse quasi che impraticabile la spiaggia, e le spese fossero, secondo il solito, riuscite molto maggiori di quello, che si era calcolato, fu per all'hora sospesa l'opera. Alla Primavera però non si riprese, perché non vi erano danari, e dubitandosi delli Stati di Romagna, si attese più alla difesa di quelli, che all'impiego delle fabbriche, e convenne a Noi nel Mese di Maggio, mandar a Cesena buona banda di soldati, e pagarli a

nostre spese per lo spatio di due Mesi. Si fece però nel Mese di Agosto nuova tassa per la detta fabrica, ma non andò avanti per la difficoltà della esigenza, e perché fu necessario mandar altri cinquanta soldati a Cesena, e così scorse anche tutto l'anno 1423 ¹⁶).

Sembrirebbe doversene concludere che la costruzione del nuovo porto malatestiano sia rimasta incompiuta e che perciò si sia continuato ad usare il vecchio porto medioevale: quello antistante Porta Marina e più prossimo, quindi, alla Rocca e al grande Maschio fatti erigere, fra il 1438 e il 1452, da Sigismondo Malatesta.

Completato o non completato, certo è comunque che anche il porto malatestiano finì assai presto interrato, spettatore muto della partenza per Rimini di Roberto Malatesta (il figlio di Sigismondo e della fanese Vannetta Toschi), dopo la capitolazione di Fano nelle mani del Cardinal Nicolò Forteguerra e del Duca Federico da Montefeltro:

Furono nel medesimo giorno [25 settembre 1463] sottoscritti dal Legato i Capitoli della resa, e nel medesimo tempo pubblicati questi per la Città tutta, colle comuni acclamazioni del Popolo [.....]. Non seppe Roberto Malatesta accomodarsi a sì fatta mutazione di cose. Egli ritiratosi nella Rocca, e fortificatala nel miglior modo, che gli fu possibile, faceva comparire al pubblico di volere difendersi, seppure non meditare la fuga, nel caso, che gli fosse riuscita, per via del Mare, dove la stessa Rocca per vie segrete conduceva in quel tempo. Ma frapostisi gli Ambasciatori medesimi per lo stesso Roberto, per la Madre sua, e per la sua famiglia, furono altre Capitolazioni dal nostro Consiglio, ed in nome de' Fanesi presentate al Legato, affinché Roberto la Rocca con quegli onori militari cedesse alla Chiesa ¹⁷).

Ed ecco un passo delle suddette capitolazioni da cui si può dedurre l'esistenza di un porto idoneo a permettere l'attracco

¹⁶) Cfr. V. NOLFI, *op. cit.*, pagg. 452-453; *Sommario degli Atti Consiglieri dal 1398 al 1472*, manoscritto presso la Biblioteca Federiciana di Fano (Sezione Amiani, 4), c. C v.

¹⁷) Cfr. P. M. AMIANI, *op. cit.*, tomo I, pag. 436.

delle navi venute per il carico delle « robbe » dell'antico Signore:

In primis, chel Magnifico Signore Roberto de' Malatesti, & la sua Madonna Madre & Sorelle, & generaliter omne loro Fameglia com omne loro robbe, & del Magnifico, & Excellen. Signore Signore Messer Sigismondo Pandolfo so Padre possano andare, & mandare tam divisim, quam coniunctim salvi, & siguri per mare, & per terra, dove che farà loro piacere, & menare seco Fuste, Brigantini, Barche, Navilij [.....] che venissero per levare la sua Segnoria, e li soi, & sue robbe, e così per tutti quelli che venissero in dicte Fuste, Barche, & Navilij, che possano liberamente venire, & levare loro, & loro robbe, & expeditamente cum quelle tornassero in dreto senza alcuna molestia ¹⁸).

Ottenuta con la cacciata dei Malatesta la tanto desiderata « libertas ecclesiastica », iniziò quasi subito per i fanesi la lunga e difficile battaglia per ottenere i mezzi finanziari e il permesso pontificio per dotare la città di un nuovo porto.

Fu in data 12 ottobre 1466, infatti, che il Consiglio generale deliberò la costruzione del nuovo porto alla foce del torrente Arzilla, proprio dove nel 1422 non aveva ritenuto opportuno costruirlo Maestro Giovanni, optando per il tratto costiero antistante la Chiesa di S. Spirito ¹⁹).

Due anni dopo (1468) giunse l'approvazione di Papa Pao-

¹⁸) Cfr. P. M. AMIANI, *op. cit.*, tomo I, pag. 441. Sulle operazioni militari, terrestri e navali, dell'assedio di Fano del 1463 si veda anche: P. PALTRONI, *Commentari della vita et gesti dell'illustrissimo Federico Duca d'Urbino*, a cura di Walter Tommasoli, Urbino, Accademia Raffaello, 1966, pagg. 187-201.

¹⁹) Cfr. *Sommario ecc...*, c. 15 r. Per il documento originale presso la Sezione fanese dell'Archivio di Stato: cfr. AAC (*Antico Archivio Comunale*), II, 13, *Consigli 1466*, cc. 55 v., 56 r. e v., 57 r. Nel documento è riportata la descrizione di tre distinti progetti relativi al porto: progetti che prevedevano deviazioni e rettifiche varie del corso dell'Arzilla. Il progetto prescelto fu il terzo. Merita precisare che già il 16 e il 28 settembre dello stesso anno si era discusso « *de portu fiendo in Arçilla vel Padulo* » e si era decisa l'elezione di otto cittadini « *ad videndum ubi commodius et habilis possit edificari portum* » (AAC, II, 13, *Consigli 1466*, cc. 47 r. e 52 r.).

lo II, insieme alla concessione della libera tratta dei grani e delle biade:

Concesse [Paolo II] la tratta libera per l'estrazione de' Grani, e delle Biade, accioché col provento di quelle più facilmente potesse la Città por mano alla Fabrica del nuovo Porto, che aveva stabilito di fare sul Fiume Arzilla, giacché sul luogo di S. Spirito, dove doveva fabricarsi, come accennammo, credevasi poco durevole ²⁰).

La licenza di fabbricazione si fece comunque attendere fino al febbraio del 1475, mentre l'inizio dei lavori poté aver luogo solo il 10 agosto del 1476 ²¹). E' inoltre documentato che nel 1477 i lavori furono visitati da « Giacomo Ingegnere da Chioggia » e che proseguirono fino al 1481, giovandosi per le spese anche della concessione di un sussidio, assegnato in data 21 gennaio 1480 da Papa Sisto IV ²²).

I lavori furono ancora ripresi nel biennio 1486-88, dopo la firma di un contratto con Antonio Nordio da Chioggia in cui era fatto obbligo di procedere:

Ad figendum palos et faciendum palatas necessarias et oportunas ad fabricam portus predicti jam incepti per dictam comunitatem ad flumen Arzille ²³).

Il tutto, come ebbe a scrivere l'illustre umanista Antonio Costanzi che fu uno dei soprastanti alla fabbrica, con « magna

²⁰) Cfr. P. M. AMIANI, *op. cit.*, tomo II, pag. 18; AAC, II, 25, Pergamene, classe I.

²¹) Cfr. *Sommario ecc.*..., c. 31; AAC, II, 17 Consigli 1476, cc. 159 v. e 160 r. Il documento riporta in incerto latino la decisione di « *preparare prandium die lune ad Sanctam Maria a mare sive piciolellam ubi celebratur solimanas missa Reverendum dominum Joanem de Tonsis episcopum nostrum cuius benedictione post prandium opera consilio favore et auxilio Reverendissimi domini domini Jacobi Philippi de Archipresbiteris de Perusio Abbatis Sancte Marie Vallisviridis Gubernatoris istius Civitatis dabitur principium figere palos pro fabrica et constructione portus in flumine Arzille* ».

²²) Cfr. A. ZONGHI, *Repertorio dell'antico Archivio Comunale di Fano*, Fano 1888, p. 185; *Sommario ecc.*..., c. 35 v.; AAC, II, 49, Pergamene, classe I.

²³) Cfr. A. ZONGHI, *op. cit.*, pagg. 186-189; AAC, II, 52, Pergamene, classe I.

impensa » per le casse non certo floride del Pubblico fanese ²⁴).

Fano, comunque, aveva finalmente avuto il suo nuovo sospiratissimo porto, ma senza fare i calcoli con il « fiume limoso » e « sogetto a riempir spesso la bocca », come già Maestro Giovanni aveva giudicato l'Arzilla nel 1422.

Il risultato fu che nel 1491 la situazione cominciò a farsi talmente difficile che parve opportuno riprendere il problema dall'origine:

Rendesi degna di memoria in quest'anno [1491] la nuova fabbrica del Porto intrapresa a persuasione del Cardinal Balves Legato della Marca, opera veramente assai dispendiosa, e idea ben degna di un sì gran Porporato. Consisteva questa in una Darsena vicino alla Città presso la Porta Angelica, oggi nominata Porta Giulia, larga di piedi settanta, in cui dovevasi introdurre una parte del Fiume Metauro per un Canale tutto murato, il quale coperto con un Volto fabricato di pietra cotta, principiava dieci miglia distante dalla Città, e conducendo sotto terra una parte del Fiume alli Molini della Sacca, proseguir doveva insino a Fano per commodo de' nuovi Molini, allora allora fabbricati fuori i muri di Porta Maggiore, e poi sboccare nel nuovo Porto per impedire l'interramento cagionatovi per lo passato. Tanto maggiormente il Consiglio si ridusse a sì fatto provvedimento, quantoché il Fiume Arzilla, il quale servito aveva per commodo de' Molini de' Canonici, e dell'altro della Città, aveva cagionato infiniti danni colle corrosioni appresso la Strada Flaminia, per dove scorreva in quel tempo. Erasi impegnato il Cardinal Balves per sì nobile impresa d'ottenere gli assegnamenti del Pontefice, ma nell'Ottobre con lettera di Matteo Marcolini Ambasciatore in Roma s'ebbe l'avviso della sua morte, e che nella Legazione della Marca era stato surrogato Niccolò Cibo Arcivescovo Arelatense, e che Giacomo suo fratello era stato destinato al governo della Città. Fu facile a questi due Nipoti del Papa d'ottenere dalla Camera di Roma per l'assegnamento del nuovo Porto cento Ducati annui, la tratta libera in cinque anni di mille Rubbia di grano per la Provincia della Marca, e il Pontefice assicurò la Città, che avrebbe allargata la mano con altre sue grazie nel caso, che la fabbrica si fosse terminata con buon esito. Si diede intanto il principio alla fabrica del Canale sotterraneo con una Scala a Lumaca, la quale

²⁴) Cfr. OVIDIUS, *De Fastis cum duobus Commentariis*, Venetiis MCCCCLXXXVII, c. CXLVIII r.

dalla superficie del terreno conduceva al fondo dell'acqua con mirabile, e sontuoso edificio, a cui presiedeva Sante Zagarello (così detto, non perché fosse figliuolo, ma erede di Zagarello ultimo di un ramo della Famiglia de' Bollioni) con frapporvi entro le debite distanze alcuni pozzi, o aperture parimenti murate, affine di tempo in tempo espurgarlo da qualunque interramento. Ancora presente [1751] si ammira con istupore il principio di sì grand'opera nominata la Traforata. Le pretese di Canonici promosse contro la fabbrica de' nuovi Molini del Pubblico, l'eccessiva spesa della grand'opera della Traforata, le vessazioni continue del Signore di Sinigaglia recate a nostri confinanti e le discordie civili de' Cittadini, che in più parti dividevano la Città, impedirono il proseguimento di questo Canale. Il litigio de' Molini si terminò nel dì 17 Marzo 1492 per transazione stabilita tra il Vescovo, e Giacomo Mazzarelli ²⁵⁾.

Altro fallimento, dunque, dell'impresa tendente a risolvere nella maniera più opportuna il problema del porto — per la soluzione definitiva ci sarebbe voluto ancora più di un secolo — e nuovi ripieghi per mantenere in efficienza il modesto porto dell'Arzilla.

La mancanza di qualsiasi documentazione grafica dei lavori eseguiti, sia per la Darsena ideata dal Cardinal Balves che per il porto dell'Arzilla, non ci consente purtroppo di approfondire il discorso; non pensiamo peraltro di essere troppo lontani dal vero, immaginando siasi trattato di un complesso di opere portuali sul tipo di quelle disegnate dall'ingegnere Cesare Porta nel settembre del 1600 e di cui si dirà.

Dalla fine del secolo XV e per oltre cinquant'anni, coinvolti e travolti da uno dei periodi più drammatici della storia italiana, i fanesi non trovarono infatti più il tempo e i mezzi per dedicarsi allo scavo di un nuovo porto. Ci furono appena, e non senza rinvii e difficoltà, i denari per risarcire le mura dai guasti dell'assedio roveresco del 1517 e quelli per l'erezione del nuovo Bastione del Sangallo, portato a termine nel 1552.

²⁵⁾ Cfr. P. M. AMIANI, *op. cit.*, tomo II, pagg. 68-69; *Sommario ecc.....*, c. 54 r.

Solo ultimato quest'ultimo, si cominciò a riparlare del porto, dopo che il 4 novembre del 1550 il Consiglio generale aveva istituito una Congregazione di sei cittadini che avrebbe dovuto sovrintendere alla nuova fabbrica portuale:

A insinuazione di Gio. Francesco Montemelici da Perugia, Offiziale del Papa fu eseguita la fabbrica del nuovo Porto presso la Rocca della Città, dandosi principio ad un'opera tanto dispendiosa, e malagevole, quanto tuttavia di presente rimirasi mal sicura nella sussistenza e soggetta ad una continua spesa, superiore alle forze della stessa Città. In questa occasione fu istituita una Congregazione nominata del Porto, col deputare il Consiglio ne' dì 4 di Novembre sei Cittadini, Ludovico Marcolini, Ascanio Gabuccini, Gio. Francesco Bollioni, Castruccio Castracani, Francesco Negusanti, e Scipione Forastieri soprintendenti alla fabbrica, e direzione del Porto, cola dipendenza del medesimo generale Consiglio ²⁶).

L'opera avrebbe trovato posto ai piedi della Rocca Malatestiana e sarebbe stata collegata con un canale artificiale al torrente Arzilla, come già stabilito nel dicembre 1531:

Frate Angelo Maria Vescovo d'Assisi subentrò al governo, accolto da' Fanesi con indicibile contento [...]. Il medesimo Vescovo d'Assisi promosse la nuova fabbrica del Porto appresso la Rocca, coll'introdurvi il fiume Arzilla, ma la fortificazione delle Mura comandata dal Papa ne impedì l'esecuzione in quest'anno 1532 ²⁷).

Nel dicembre del 1553 si cominciò con l'inviare a Venezia Pietro Antonio Evangelista « a ritrovare un architetto il quale venisse in questa città a disegnare il luoco comodo a fare il Porto ». E già nel maggio del 1554 è documentata la venuta di un architetto « todesco » (Messer Guielmo dal More) con il compito di « vedere il loco dove si possa fare il porto », mentre nel-

²⁶) Cfr. P. M. AMIANI, *op. cit.*, tomo II, pagg. 166-67; *Sommario ecc.....*, c 93 r.; AAC, II, 70, *Consigli 1550*, cc. 36 r., 37 v., 38 v. e 39 r.

²⁷) Cfr. P. M. AMIANI, *op. cit.*, tomo II, pag. 140; AAC, II, 58, *Consigli 1531*, cc. 26 r. e v., 27 r. e v., 28 r. e v., 39 r.

l'aprile del 1556 è pronto e viene pagato un progetto dell'architetto Pietro Cilla da Chioggia ²⁸).

I lavori, iniziati il successivo 30 di giugno sotto la direzione di Sabba Manzino da Quintavalle, non ebbero però risultati migliori dei precedenti, nonostante l'annuo compenso di 60 scudi mozzi, 3 some di grano e 7 fiorini, a rimborso delle spese d'affitto per l'abitazione, al ricordato Pietro Cilla e nonostante un nuovo sgravio di tasse, concesso con bolle del 17 e 30 giugno 1563 da Papa Pio IV ²⁹).

Del 1589, anzi, è un disegno di Guglielmo de' Grandi (Biblioteca Federiciana, Sezione Mariotti, 20) per un porto da farsi alla foce del fiume Metauro, dopo che lo stesso « ingegnere » si era occupato della ricostruzione dello storico ponte di legno sullo stesso fiume.

Altro disegno di Pietro Gabrielli da Sassoferrato (sempre presso la Biblioteca Federiciana, Sezione Mariotti, 20), porta

²⁸) *Sommario ecc....*, cc. 98 r., 101 v., 106 v., 111 r.; AAC, II, 74, *Consigli 1553*, cc. 148 r., 168 r., 177 r., 226 v.; AAC, III, 172, *Depositaria*, c. 128 r.; AAC, III, *Depositaria*, 173, c. 133 r.; AAC, II, 28, *Protocollo Cancellieri*, c. 94 r.; AAC, II, 2, *Minutario 1554*, cc. 19 r., 54 v., 55 r.; AAC, II, 76, *Consigli 1555*, cc. 148 r., 171 v., 177 r. e v., 178 r. e v., 179 r., 184 r. e v., 185 r. e v., 189 r.; AAC, II, 77, *Consigli 1556*, cc. 4 r., 6 r. e v., 11 v., 13 r. e v., 15 v.; AAC, II, 2, *Minutario 1556*, c. 65 r. e v. Da tali documenti si rileva tra l'altro che il 17 maggio 1554 furono dati sette scudi d'oro « a Messer Guielmo dal More todesco architetto per recognitione delle sue fatiche aute in 6 giorni che egli è stato in questa città a veder il loco dove si possa fare la chiusa all'Arzilla et a veder li molini della Sacca e quelli del Metauro ». Tre scudi d'oro furono invece dati il 17 aprile 1556 all'architetto Pietro Cilla « in recognitionem eius laborum in designando locum portus », mentre il successivo 5 maggio il depositario versava « scudo uno mozzo » a Sabba Manzino da Quintavalle « in recognitione di essere stato a vedere il luoco da farlo [il porto] al fiume Arzilla et detto il suo parere ».

²⁹) Cfr. A. ZONGHI, *op. cit.*, pag. 217; *Spoglio incompleto della Segreteria Comunale di Fano*, manoscritto presso la Biblioteca Federiciana di Fano (Sezione Amiani, 6), c. 145 r.; AAC, II, 156, *Pergamene*, classe I; AAC, II, 10, *Registri*, c. 35 v.

la data del 1591 e riproduce sommariamente la zona delle chiuse sul Metauro con il vallato della « Traforata » e altri canali artificiali (esistenti o da scavarsi).

Le cose non andarono meglio neppure con Papa Clemente VIII, il fanese Ippolito Aldobrandini, allorquando il Cardinale Gerolamo Rusticucci, dopo la presentazione di un memoriale dell'architetto camerale Lorio Lori, si adoperò con insistenza per ottenere dal Pontefice (anno 1595) la facoltà di spendere nell'opera venticinquemila scudi:

La forte, e costantissima inclinazione dimostrata in ogni tempo dalli Fanesi d'avere il Porto, e per cui di buon grado la Città à dovuto soccombere a considerabili spese riuscite mai sempre, o di poco, o di niun vantaggio al Pubblico, sì al Privato interesse, non tralasciava mezzo, o impegni di insistere appresso la Corte Romana, perché l'istruzione di Lorio Lorj Architetto della Camera fosse posta in esecuzione con insinuare al Consiglio a sollecitamente gittare i primi fondamenti vicino alla Porta Giulia. Il Cardinale Girolamo Rusticucci si assunse il carico d'ottenere dal Pontefice la permissione di spendere in quest'opera la somma di venticinque mila scudi, a cui fu assegnata una nuova imposizione sopra il Macinato d'un dieci per cento coll'approvazione del generale Consiglio sotto li 25 d'Ottobre col patto, che la metà dell'imposizione servisse per il pagamento de' pesi Camerali, e l'altra metà servisse per fondo del debito, che il Pubblico costituir doveva per detta Fabbrica. Si opposero gli Ecclesiastici ben tosto a tale risoluzione parendo loro troppo gravosa, cosicché restò poi quella gabella moderata coll'adeguare l'otto per cento agli Ecclesiastici, e il nove alle persone Laiche ³⁰).

Stessi risultati nel 1598 quando Papa Clemente VIII, passato per Fano, accolse sì l'istanza dei suoi concittadini, facendo incaricare della progettazione l'architetto Giovanni Fontana, ma anche questa volta inutilmente:

Nello stesso giorno 2 di Maggio 1598 Clemente Ottavo giunse in Fano [.....]. In questa occasione non tralasciarono i Magistrati di palesargli il solito desiderio, e l'antica inclinazione della Città, cioè di porre mano

³⁰) Cfr. P. M. AMIANI, *op. cit.*, pag. 239; AAC, II, 112, *Consigli 1595*, cc. 220 r. e v., 221 r., 232 v., 238 v.

alla fabbrica del Porto, e il Papa vi condiscese, con darne subito la commissione a Don Mario Farnese, perché riconoscesse il sito, che venivagli proposto, ne riferisse la spesa, ed anche ne facesse un esame sopra l'esito, che se ne poteva sperare; la relazione fu favorevole, e vedendo il Papa, che i Fanesi eran ansiosi più di spendere, che di guadagnare, in ricercargli le grazie, non solo egli medesimo loro destinò per Architetto di questa fabbrica Giovanni Fontana, ma comandò inoltre, che si stabilisse una Congregazione d'alcuni Consiglieri da rinnovarsi in ciascun anno per la direzione, ed esecuzione di quest'opera. [.....]

Nel mentre, che meditavasi l'incominciamento del Porto, comparvero ordini di Roma al nostro Consiglio trasmessi con lettere di Maffeo o Matteo Barberini Chierico di Camera, colle quali s'incaricava di por mano alla fabbrica del Baluardo, altre volte disegnata fuori la porta di S. Leonardo, per cui spedivasi a questa volta l'architetto Giovanni Fontana da Ferrara. Ma, o fosse la mancanza del denaro, o fosse la sopraggiunta disgrazia della peste, che nella Lombardia faceva grande strage, per cui i Magistrati dovettero attendere con assidui provvedimenti e con guardie a spendere il denaro per la salvezza della città, non fu in quest'anno [1600] né l'una, né l'altra di quest'opere pubbliche incominciate [.....]. La diversità de' pareri tra i cittadini, i quali tutto giorno nuove idee rappresentavano intorno al Porto, n'impedì appunto l'esecuzione: una parte di essi per una lettera scritta al Consiglio da Cesare Porta, il quale spacciavasi architetto della Corte Imperiale, desiderava il Porto all'imboccatura del fiume Arzilla. Al contrario Roma col parere degli Ingegneri romani comandava, che si fabbricasse vicino alla città, anzi sotto la Rocca, e questo sentimento era il più accetto al Pubblico: con tali dispareri il Consiglio finalmente rivoltosi all'esercizio delle opere pie ³¹).

Elemosina e beneficenza, quindi, e nessun nuovo porto!

Resta, testimonianza parlante della situazione, un disegno del ricordato Cesare Porta (Biblioteca Federiciana, Sezione Mariotti, 20).

³¹) Cfr. P. M. AMIANI, *op. cit.*, tomo II, pagg. 244 e 246; *Sommario*, ecc....., cc. 149 v., 152 v., 155 r.; *Spoglio incompleto ecc.....*, c. 145 r.; AAC, II, 116, *Consigli 1599*, c. 12 r.; AAC, II, 117, *Consigli 1600*, cc. 118 v., 124 r., 127 r., 128 r., 156 v.; AAC, VIII, 104, *Amministrazione del Porto*, concessioni fatte a Cesare Porta in data 18 dicembre 1600; AAC, II, 118, *Consigli 1601*, cc. 5 r. e v., 6 r. e v.; AAC, II, 63, *Carteggio oratori 1601*, lettera di Pompeo Florido.

In tale disegno i porti riprodotti sono due: un piccolo porto-canale alla foce dell'Arzilla, protetto all'imboccatura da palate, e un modesto bacino, prossimo alla Rocca Malatestiana, difeso da un lungo molo a braccio.

Fra l'uno e l'altro porto due strade di collegamento. La prima, da Porta Giulia al ponte sull'Arzilla, corrispondente al tracciato dell'odierna Statale Adriatica; la seconda, dal Maschio della Rocca Malatestiana alla scomparsa chiesetta della Madonna a Mare, a ridosso della foce dell'Arzilla ³²).

Quanto il disegno del Porta non chiarisce è se ciò che in esso figura riprodotto sia una situazione di fatto o solo un'indicazione per due distinte possibili soluzioni.

Per parte nostra saremmo favorevoli alla prima ipotesi che ci pare anche la più logica, dato che il porto-canale alla foce dell'Arzilla esisteva già dalla fine del sec. XV, mentre il bacino ai piedi della Rocca Malatestiana potrebbe benissimo essere quello ideato al tempo del Cardinal Balves (1491) e successivamente scavato in più riprese dopo il nuovo progetto di Pietro Cilla (1556).

Sul Porta va comunque precisato che pur essendosi impegnato a realizzare un nuovo porto alla foce dell'Arzilla per la somma di 5.000 scudi, iniziati i lavori, chiese un aumento a causa delle pietre che si sarebbero dovute importare dall'Istria. La richiesta diede luogo ad una vertenza giudiziaria, conclusa d'autorità dal Papa, ma ancora una volta senza vantaggio alcuno per il desideratissimo porto.

Si può pertanto concludere che quando nel 1612 venne a Fano l'architetto Gerolamo Rainaldi per la progettazione del nuovo Porto Borghese, nel luogo dovevano esistere i resti insab-

³²) Sulla storia plurisecolare della chiesetta della Madonna a Mare cfr. A. LAGHI, *L'antica chiesa fanese di S. Maria del Mare*, in *Fano, Supplemento al n. 5, 1973, del Notiziario di informazione sui problemi cittadini*, Fano, 1974, pagg. 25-30.

biati di varie opere portuali e forse anche i ruderi dell'antico porto augusteo.

Demoliti o interrati, tali ruderi sono oggi completamente scomparsi, ma ciò non giustifica l'opinione di chi vorrebbe superficialmente dedurne che Fano abbia avuto il suo primo vero porto solo con lo scavo del Porto Borghese.

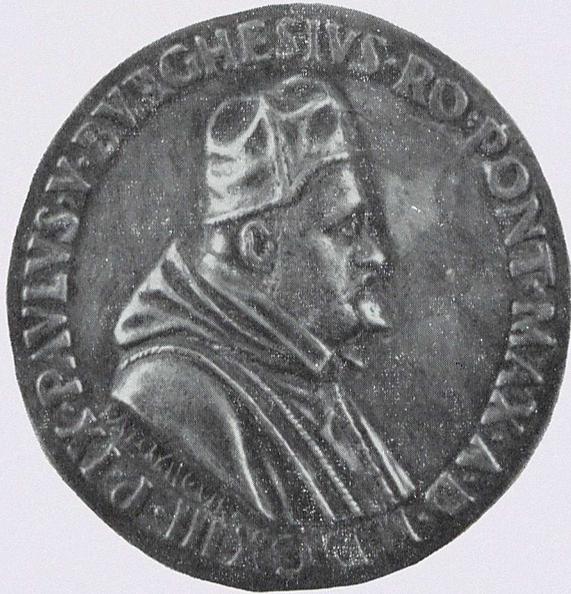
Di quest'ultimo (opera d'ingegneria idraulica decisamente notevole) e dei molti studi e disegni che lo riguardano, lasciamo comunque ad altri il compito di riferire ³³).

Per parte nostra ci riteniamo soddisfatti di aver chiarito che Fano ha sempre avuto un porto — anche se modesto e di ridotte capacità — già dall'epoca romana e in seguito, durante il medioevo e nel periodo malatestiano, fino alle soglie del secolo XVII ³⁴).

FRANCO BATTISTELLI

³³) Assai povera è la bibliografia esistente sulle vicende storiche ed economiche del Porto Borghese. Degni soprattutto di menzione sono gli studi di G. CASTELLANI, *Medaglia del porto di Fano* (estratto dalla *Rivista Italiana di Numismatica*, anno V, fascicolo III, Milano 1892); C. SELVELLI, *Il porto e il vallato del porto di Fano* (in *Studia Picena*, anno VII, Fano 1931); E. CORSI, *Vicende storiche del porto di Fano* (in *Latina Gens*, anno XI, n. 9, Roma 1932). Fra gli studi recenti appare particolarmente documentato: P. SORCINELLI, *Incidenza economica del porto di Fano dal seicento alla prima guerra mondiale* (estratto da *Studi Urbinati*, anno XLVI, n. 2, Urbino, 1972).

³⁴) L'autore di questo studio ritiene doveroso ringraziare per la preziosa collaborazione ricevuta, la signora Giuseppina Tombari Boiani, impiegata della Sezione fanese dell'Archivio di Stato.



Medaglia commemorativa per lo scavo del Porto Borghese con l'effigie di Papa Paolo V, opera di Paolo Sanquirico (*Museo Civico, Fano*)