



Giornale del Circolo dei Sambenedettesi

Lu Campanò

BIMESTRALE: febbraio aprile giugno agosto ottobre dicembre

Redazione e Amministrazione:

Via M. Bragadin, 1 63074 S. Benedetto del Tronto • Aperto Lunedì, mercoledì, venerdì dalle ore 17,00 alle ore 19,00 Tel. 0735 585707

• Poste Italiane S.p.A. Spedizione in abbonamento postale 70 % DCB Ascoli Piceno Distribuzione gratuita

ANNO 49° FONDAZIONE CIRCOLO - EDIZIONE SPECIALE ALLEGATO AL N. 7 LA QUOTA ASSOCIATIVA È DI € 25,00 C.C. POSTALE: 1 4243 638

sambenedettesi@alice.it • www.circolodeisambenedettesi.eu

www.facebook.com/circolo.deisambenedettesi

Mare bbbille e 'ngannatore

LA NOSTRA STORIA



■ **La civiltà marinara**
di Giuseppe Merlini pag. 3

■ **La pesca meccanizzata**
di Gino Troli pag. 6

■ **L'avventura della COPEA**
di Francesco Vagnoni pag. 12

■ **Diventare uomini in mare**
di Patrizio Patrizi pag. 15

■ **Il racconto di Antonio Silenzi**
sopravvissuto del Rodi pag. 17

■ **Pietro Rosetti fondatore**
dell'Associazione Armatori pag. 18

Quando anche l'approdo nasconde l'insidia...

“**D**ico solo questo: la sua sorte fu quella di una nave sbattuta dalla tempesta, che vaga miseramente lungo una costa a sottovento. **Il porto le darebbe riparo, il porto è misericordioso, nel porto c'è salvezza, comodità, un focolare, una cena, delle coperte calde, degli amici, tutto ciò che è gradito a noi poveri mortali. Ma in una tempesta il porto, la terra, è il pericolo più terribile per una nave. Essa deve fuggire ogni ospitalità; un solo contatto della terra, anche solo una carezza alla chiglia, la farebbe rabbrivire da cima a fondo. Con tutte le sue forze, la nave spiega ogni vela per scostarsi. E nel farlo, combatte proprio contro quei venti che la vorrebbero spingere verso casa, va cercando di nuovo tutta la mancanza di terra di quel mare infuriato. Si getta nel pericolo disperatamente, per amore della salvezza. E il suo unico amico è il suo nemico più feroce**”.

Herman Melville – *Moby Dick*
(Capitolo XXIII, La costa sottovento)

COMMENTO di GIANCARLO BRANDIMARTI

Le poche righe tratte dal più potente e titanico racconto di mare che sia mai stato scritto esprimono tutta l'angoscia del paradossale contrasto tra uomini e nave còlti nel mezzo della tempesta. La nave sa che quel mare che la sconvolge, spingendola verso la costa, le tende una trappola mortale dalla quale disperatamente vorrebbe fuggire se dipendesse da lei: troppo forte la sua

furia veemente; troppo minacciosa la vicinanza e la solidità del litorale avvolto dall'oscurità; troppo imprevedibile e dirompente l'onda che inciampa sul basso fondale

e viene con la sua cresta a percuoterti il fianco; troppo malferma la mano e troppo turbato il cuore di colui che al timone anela un rapido anche se disagiavole approdo, nel-

la coscienza che forse lo sta esponendo più del lecito quel fianco. Ma nel porto c'è tutto quello che cercano e di cui godono i poveri mortali, con in più una festa, da vivere, che sa di intimità e di famiglia, di speranza e di pace dopo tanto travaglio, senza immaginare che quello stesso mare, che per tanti giorni ti ha nutrito e cullato, in un istante può tramutarsi nel tuo “nemico più feroce”.

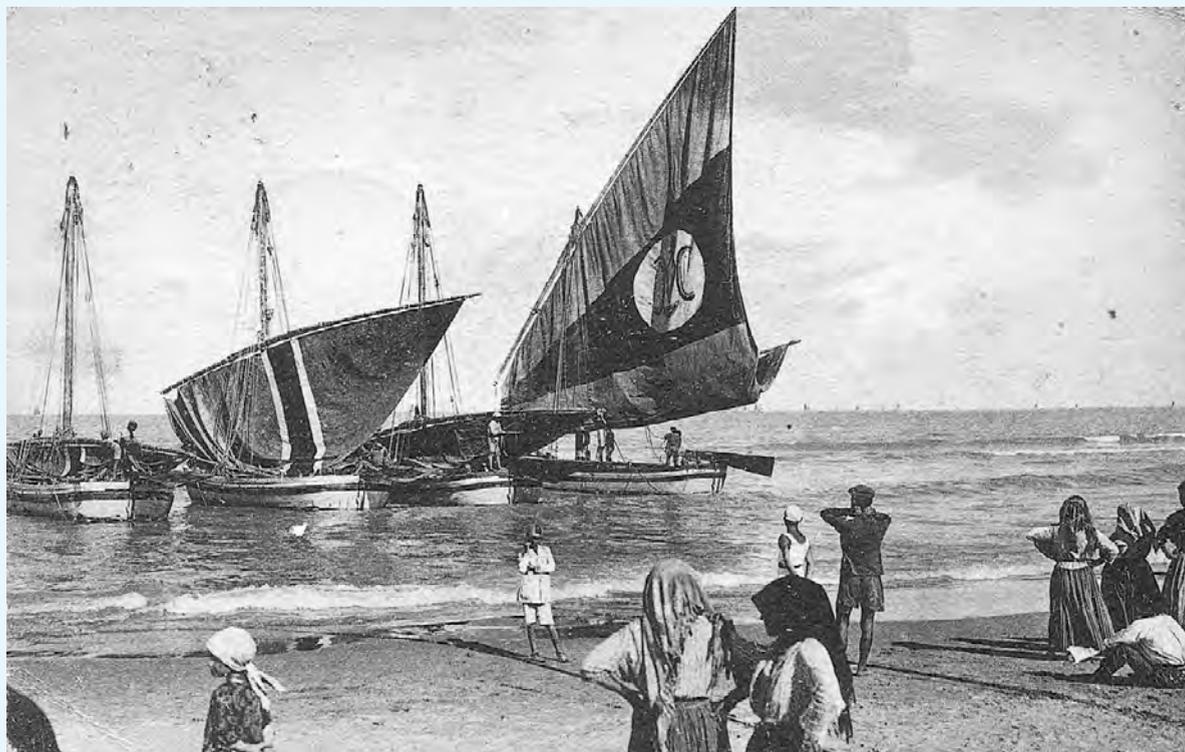


La civiltà marinara fondata su lavoro e scambi con l'altra sponda dell'Adriatico

di GIUSEPPE MERLINI

Con l'incasamento *extra moenia* al di sotto della "Strada Lauretana", sulle terre che progressivamente il mare lasciava libere, si consolida l'immagine di una San Benedetto del Tronto dedita quasi esclusivamente ad attività marinare. L'ampia "Marina", il suo decisivo sviluppo anche grazie all'immigrazione di numerose famiglie provenienti dal più generale contesto adriatico, ma anche dall'entroterra, porta all'affermazione dell'attività peschereccia e dell'intero indotto. Ma sarà sicuramente l'arrivo della Paranza e della rivoluzionaria tecnica di pesca a segnare la svolta, nonostante i pericoli del mare: le deportazioni di marinai ad opera di barbareschi, le numerosissime tragedie del mare e le ripetute ondate coleriche. Ma la storia marinaro-peschereccia locale risente, anche del fenomeno migratorio con il trasferimento di interi nuclei familiari verso altri mari, sia in Italia sia all'estero.

La Paranza o Bilancella, era un'imbarcazione ad un albero, pescante a "coppia", con fondo piatto, per facilitarne l'approdo in tempo di burrasca data la poco profondità delle nostre acque. Praticava la pe-



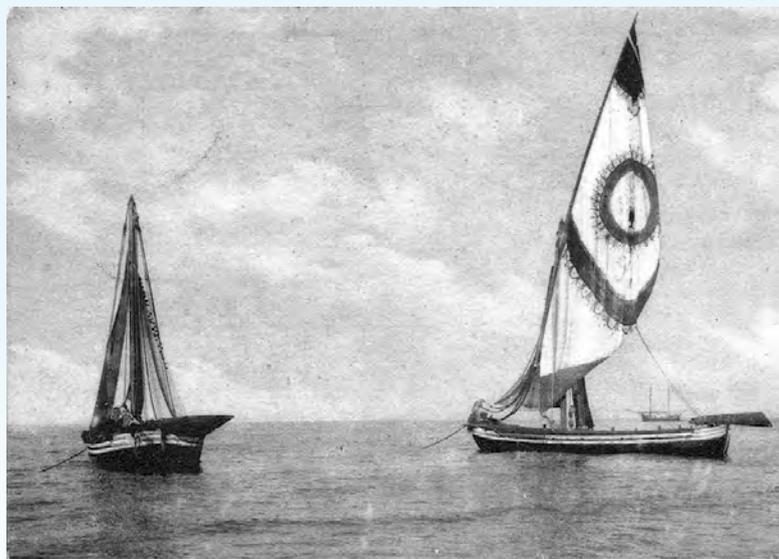
sca rimanendo in mare per quindici giorni. Le vele, principale e secondarie, erano a forma latina e con il vento a favore riusciva a superare la velocità di 12 miglia nautiche. All'interno del *Museo della Civiltà marinara delle Marche* (parte integrante del *Museo del Mare* che la città ha dedicato all'Adriatico) è possibile ammirare il modellino in scala realizzato dal calafato veneziano Gilberto Penzo: grazie

a diverse immagini e studi specifici è stato in grado di riprodurre la *Fratellanza*, una delle paranze della *Società di Mutuo Soccorso Fra Marinai* varata a San Benedetto del Tronto il 2 luglio del 1893.

Di Paranze, di emigrazione marinara ma anche di naufragi e di numerosissimi altri aspetti della civiltà marinara sambenedettese si è occupato per molto tempo Gabriele Cavezzi soprattutto all'interno del-

la rivista *Cimbas* da lui stesso fondata. Ed è proprio grazie alla passione e alla dedizione storiografica di Gabriele Cavezzi e di alcuni amici se nel 1991 è stato fondato, proprio a San Benedetto del Tronto, *L'Istituto di Ricerca delle Fonti per la Storia della Civiltà Marinara Picena*, che proponeva la ricerca, lo studio, l'illustrazione e la divulgazione delle fonti attinenti la storia delle popolazioni picene dedite alle attività legate alla navigazione, alla pesca ed alle funzioni complementari, in ogni loro aspetto, sia civile sia economico, come pure della tradizione e del folklore.

Questo perché a differenza del contesto rurale ed urbano per certi versi da tempo studiato ed indagato, il mondo relativo al mare ed alle attività pescherecce e marinare ha





avuto qualche estemporaneo interesse di studio a partire dagli anni '80 e una diffusione solo sul finire del secolo scorso quando appunto si è compresa l'importanza di salvaguardare il patrimonio immateriale stante la difficoltà più o meno oggettiva di recuperare mezzi e attrezzature. Sono stati portati avanti anche dei progetti con istituzioni della costa dalmata dell'Adriatico al fine di reperire notizie ed informazioni inedite sulla nostra civiltà marinara. Oltre ad un nutrito numero di pubblicazioni, l'Istituto ha organizzato ben tre convegni internazionali: nell'ottobre del 1995, nel dicembre del 2000 e nel maggio del 2007, i primi due tenuti a San Benedetto del Tronto e l'ultimo a Spalato. L'istituto, che aveva

sede presso la palazzina centrale del *Museo del Mare*, aveva un proprio organo d'informazione *Cimbas* che usciva con cadenza semestrale. La rivista ricalca nel titolo la denominazione data per designare le nostre imbarcazioni da pesca *Cymbas vulgo paranze*. Il suo ultimo numero, il n. 45, è uscito nell'ottobre 2013 ed oggi, finalmente, sono tutti consultabili al seguente indirizzo:

<https://www.comunesbt.it/museodelmare/Engine/RAServePG.php/P/28071MDM0310>.

Per le sue attività culturale e di ricerca storica ma anche per il contributo dato in ambito sportivo durante l'ultima guerra nei Balcani, Gabriele Cavezzi è stato insignito nel 2000 dell'ambito riconoscimento della *Targa*

d'Oro della città di Spalato. Quale appassionato studioso e quale fondatore dell'Istituto e rivista *Cimbas* viene ricordato in *Storia dell'Adriatico – Un mare e la sua civiltà*, di Egidio Ivetic, uscito nel 2019 per la *Società editrice il Mulino*.

In tema di naufragi, è possibile recuperare molto navigando tra le diverse sezioni del già nominato sito internet del Museo del Mare di San Benedetto del Tronto (www.museodelmaresbt.it) ma volendo contribuire in maniera specifica qui, e limitandoci al periodo della pesca a vela è doveroso riferire come con l'avvento della paranza i naufragi, con conseguente perdite di vite umane, aumentino in maniera vertiginosa. Nel loro essere agili legni rispetto

al tartanone pontificio, le paranze, costruite nella maggior parte dei casi con sottili tavole di abete, non riescono ad assecondare l'onda corta dell'Adriatico. Il mare le ribalta, le onde le sovrastavano così come accadde in entrambe le occasioni, quelle più drammatiche avvenute nel 1893 e nel 1922.

La mattina del 16 gennaio 1893 davanti alla costa compresa tra Senigallia e Ancona ad una distanza di circa 2 km dal litorale un violento uragano sorprese diverse paranze sambenedettesi. Il mare grosso, con vento greco-levante, ribaltò come fossero due gusci di noci la *Giava* e la *Antonio* affogando tutti i componenti dei due equipaggi: Antonio Spazzafumo, Roberto Spazzafumo, Giuseppe Patrizi, Giacomo Brandimarti, Nicola

Guidotti, Salvatore Trevisani, Pietro Tancredi, Marino Pompei, Federico Latini, Eugenio Trevisani, Michele Trevisani, Amedeo Trevisani, Enrico Tommaso Romani, Domenico Spina, Emidio Piattoni, Costantino Paci, Leandro Re.

Nel pomeriggio del 27 novembre del 1922 le paranze *Pasquarosa* e *S. Maria della Marina* vennero sorprese dalla burrasca all'altezza del Monte Conero dove si trovavano a pescare insieme con l'intera flottiglia locale peschereccia. Dopo aver tentato invano di riparare nel porto di Ancona, fecero rotta verso sud con la fiducia di poter approdare sul litorale sambenedettese. Verso le ore 23 mentre si trovavano a circa cinque miglia al largo e a circa 12 metri di profondità tra Grottammare e S. Benedetto furono investite da ondate gigantesche e capovolte. Morirono: Benedetto Trevisani, di anni 53; Giuseppe Palanca, di anni 35; Giuseppe Spina, di anni 28; Federico Pignati, di anni 36; Battista Antonio Contessi, di anni 60; Eugenio Trevisani, di anni 27; Pio Valentini, di anni 41; Giuseppe Patrizi, di anni 27; Pietro Mosca, di anni 51; Nicola Ricci, di anni 22; Luigi Palma, di anni 45; Domenico Liberati, di anni 51; Domenico Malatesta, di anni 64; Bernardino Pignati, di anni 16; Francesco Pignati, di anni 40; Giuseppe Pignati, di anni 22; Giuseppe Palestini, di anni 13; Saverio Palestini, di anni 50.

Andare per mare alla ricerca di una preziosa risorsa

La storia di San Benedetto, assai più delle altre comunità contigue ed almeno per gli ultimi tre secoli, è scandita dal suo rapporto con il mare. Un mare che lambisce le colline ed un paesaggio aspro, povero di risorse; un mare che mano a mano si ritrae lasciando in dono un territorio fertile ed atto a rapporti più ricchi con le acque dell'Adriatico. Un mare che aveva condotto in dono un Martire divenuto Santo Protettore. Un mare che diventa risorsa straordinaria per l'economia dell'accoglienza. Un mare che però chiede sacrifici e lutti. [...] L'andar per mare, contrariamente a quanto avviene in altri contesti più vicini, dove la barca serve a trasportare e scambiare merci, qui significa andare alla pesca, a procurarsi una risorsa ritenuta sempre preziosa, vuoi per le sue caratteristiche alimentari, vuoi per il suo ruolo di surroga nelle lunghe astinenze dalle carni del mondo Cristiano. E l'uomo e le barche si conformano a questa esigenza. Non si tratta semplicemente di manovrare vele e timoni, per quanto ciò rappresenti un'impresa più ardua quando il mezzo deve trascinare una rete che rade il fondo del mare, di ritirare a riva lo scafo o vararlo: si deve conoscere il mondo che brulica sotto le onde, si deve manovrare le reti nella "calata" e nella "salpata", si deve saper pulire il pescato, confezionarlo, stivarlo, trasportarlo a riva, si deve saper riparare le reti, in una continuità senza sosta, senza sonno.

Si debbono ricercare sempre nuove e più perigliose frontiere.

Il rapporto del pescatore con il mare è un rapporto dove alle insidie delle tempeste si sommano per molti anni quello delle catture piratesche, degli eventi bellici e le conseguenze di questi, per cui le perdite umane diventano un dato distintivo, non solo della loro storia, ma un segno profondo di separazione tra quanti scelgono quella via e quanti rimangono a terra nei mestieri più sicuri.

Questo segno è reso più profondo dal modello di remunerazione a cui soggiace rispetto alle fatiche ed i rischi che affronta, un modello condiviso dalla famiglia, nelle attese e nelle privazioni, per cui la *koinè piscatoria*, pur trovando spesso solidarietà, interesse, soccorso, nella comunità in cui opera, resta sostanzialmente isolata come lo è l'equipaggio in mezzo ai flutti e quanti pregano per loro nelle piccole case sulla riva [...]

Tratto dall'introduzione al libro "Il Nostro mare - storie, fatiche e passioni" di Giuseppe Merlini, pubblicato dalla Provincia di Ascoli Piceno nel 2004



Gabriele Cavezzi
*Presidente dell'Istituto di Ricerche delle Fonti
per la Storia della Civiltà Marinara Picena*



Per una storia della pesca meccanizzata:

di GINO TROLI

La storia della motorizzazione e delle prime avventure oceaniche della pesca sambenedettese si può ripercorrere grazie al contributo fondamentale che Ugo Marinangeli ha dato agli studi sulla evoluzione della civiltà marinara sambenedettese in quattro opere significative che ancora oggi fanno testo per la ricostruzione dei passaggi più importanti che hanno caratterizzato il percorso novecentesco delle tecniche e dell'organizzazione del lavoro nel mondo della pesca. Nel suo lavoro complessivo vengono toccate tematiche di grande rilievo, dal farsi città di un borgo marinaro che diventa centro peschereccio di primaria importanza (1989), al passaggio alla fase in cui dal mare di casa si va alla ricerca della dimensione-oceano (1990), alla visione più regionale dell'evoluzione della pesca nelle Marche e dei primi protagonisti della motorizzazione (1998) e infine la sistemazione complessiva dei lavori precedenti e la necessaria attenzione al ruolo delle lotte sindacali (2002). Una ricerca, la sua, svolta sempre con una grande consapevolezza del ruolo che il settore ha avuto per l'economia sambenedettese e per il valore "strutturale" (*non evenementiel*, direbbe il grande storico francese Fernand Braudel) di una presenza plurisecolare tra ritardi e grandi intuizioni, tra sfruttamento del lavoro e audacia imprenditoriale. Una sorta di "microstoria",

così la definiscono gli storici contemporanei, in cui attraverso la lente di ingrandimento messa su una città simbolo della pesca adriatica, si riesce a fare la storia complessiva della pesca, non solo in un mare difficile e infido, ma in un'intera nazione, dove la pesca non è stata mai considerata protagonista dell'economia (e nemmeno della ricerca storica!). Infatti nel modello rassicurante città-campagna non c'è stato mai uno spazio per la variante costiera e ancor meno per la pesca, nonostante lo stivale abbia 8000 chilometri di coste. Basterebbe fare un confronto con la Francia che, invece, da decenni ha messo la storia della pesca alla pari delle altre storie nazionali, dandole piena dignità di disciplina storiografica a tutto tondo.

Va dato atto che se oggi grandi passi sono stati fatti nella ricostruzione delle fasi cruciali dell'evoluzione della pesca, ciò si deve al lavoro, spesso parallelo, di due figure fondamentali, Ugo Marinangeli e Gabriele Cavezzi, uniti nell'esperienza comune di una rivista *Cimbas*, organo dell'Istituto per la ricerca delle fonti della storia della civiltà marinara picena, di cui sono stati fondatori e animatori dal 1991 al 2013 con 45 numeri che hanno lasciato alla città un patrimonio straordinario di ricerca archivistica e di riflessione storiografica sulla pesca e tutti i settori collaterali, individuando nuove fonti e mettendo a tema nodi cruciali per definire "continuità e rotture" in una vicenda che dai pri-



mi tentativi di pesca con la sciabica è giunta oggi alla informatizzazione dei sistemi di cattura.

Fatta questa doverosa premessa, che vuole essere anche un riconoscimento a due pionieri della ricerca a cui San Benedetto deve essere grata, provo a individuare, con la sintesi che deve avere un articolo di facile lettura e di rapida ricapitolazione di una lunga e difficile avventura, le tappe che hanno segnato dal 1912 la trasformazione di quella che potremmo definire la fase "artigianale" della pesca in una lenta ma inesorabile crescita industriale dell'economia peschereccia.

Molto è stato detto del ruolo svolto da Francesco Sciocchetti, il sacerdote entrato nella vita del borgo con l'intento di migliorare le condizioni di lavoro dei pescatori e la loro capacità

di mutuo soccorso. Lo gridò anche in un congresso nazionale della pesca di essere il "curato dei pescatori" e a differenza di Jack la Bolina che negli stessi anni definiva i marinai sambenedettesi "audacissimi tra gli audaci, ignorantissimi tra gli ignoranti" con una certa aria di distacco borghese, Sciocchetti scriveva con una reale volontà di sostenere la crescita sociale della categoria: "I pescatori devono avere l'istruzione professionale per i nuovi mezzi di pesca meccanica che dovrà pur venire. I pescatori devono essere istruiti ed elevati". Nel 1912 ci fu il varo del primo battello porta pesce a motore, il *San Marco*, nasceva negli stessi anni la *Società Cooperativa Pesca* che aggregò tra denigratori e sostenitori alcuni imprenditori del mare che ebbero fiducia nel progetto, di matrice cattolica, di unire

autori, tappe principali, protagonisti



Gli eventi che hanno segnato dal 1912 la trasformazione di quella che si potrebbe definire la fase "artigianale" della pesca

le forze collettive. Nel frattempo altri vari avvennero tra Porto San Giorgio e Ancona (il porta-pesce *Roma* e la nave a vapore sperimentale *Conero* nella città doricca).

Con l'*Ardito* e il *Fuciliere* Don Francesco proseguì nel progetto di dotare la marineria sambenedettese di soli porta-pesce a motore. Non possiamo seguire qui tutta la vicenda della motorizzazione con altri personaggi che hanno contribuito, con intuizioni innovative e applicazioni tecniche sempre più accurate, all'affermazione definitiva del nuovo corso e alla progressiva scomparsa della vela. Dal motore applicato alle paranze ai motopescherecci il passo fu breve: ecco il *Truentum*, il primo motopeschereccio del 1914, i vari tentativi di Giovan Battista Lucarelli nel primo dopoguerra di applicare un motore d'auto allo scafo con sogno dichiarato di emancipazione tecnologica dei 120.000 pescatori italiani, alla nascita della

S.A.P.R.I nel 1923 ad opera dei Fratelli Merlini che con i suoi piropescherecci affronta per la prima volta la pesca atlantica (1926) fino a portare alla fine degli anni '30 il merluzzo e il baccalà dei mari del nord sulle tavole degli italiani (famosa la foto di Mussolini tra i baccalà autarchici). Dopo le distruzioni e le requisizioni della Seconda Guerra il nuovo inizio fu una vera e propria rifondazione del settore: un cammino accidentato in tutti i sensi, a partire dalle molteplici disgrazie che l'Adriatico minato causò alle famiglie cittadine. Solo un elenco cronologico fa venire i brividi a chi oggi prova a scorrelo.

Già nel dicembre del 1944 si verifica il primo caso. Si tratta del *S.Vincenzo II* che impattò con una mina a soli duecento metri dal porto di San Benedetto in una deflagrazione che non diede scampo all'intero equipaggio di otto uomini. Due anni dopo, la stessa sorte toccò ad un altro mo-

topeschereccio, il *Grecale*. I morti furono sette e, come accadeva in questo tipo di fatti, non rimase traccia dei corpi dilaniati. Si può definire una maledetta sfortuna, è invece il bisogno di lavoro e la necessità di sfidare il rischio. Si perpetua in disastri successivi come quello della *Carolina*, una barca a vela da pesca, nella quale perirono nel 1947, sempre per una mina, padre e figlio; oppure ancora nel 1947, nel mare di Ravenna, l'esplosione del *Truentum* con la morte dei 7 uomini dell'equipaggio sambenedettese. L'ultima storia di questo opprimente percorso di morte accadde nel dicembre del 1948 davanti alla costa iugoslava e vide il motopeschereccio *Carla* saltare su una mina con la morte tragica di 11 pescatori e un collaudatore.

Difficile aggiungere a questo bollettino di guerra altre notizie. Sono quattro anni incredibili per San Benedetto, in cui la morte è in agguato e sembra voler minacciare la pesca e i suoi martiri, "soldati" di un'altra guerra che, per chi vive sul mare, non finisce nel 1945, perché non c'è una "liberazione" dal lavoro necessario, in un mare che gli uomini impazziti hanno riempito di ordigni di morte, in un Adriatico che ora non riconosce più sé stesso. Si può concludere questa pagina drammatica con le parole di Ugo Marinangeli: "I pescatori ammutoliscono, sgomenti davanti ai loro compagni tragicamente deceduti e poi...tornavano ancora in mare, perché là, malgrado tutto e tutti, era





il luogo del loro lavoro, del loro avvenire e dei propri figli”. Come si vede, vela o motore, le condizioni di vita del pescatore non migliorano, si tratta sempre di una lotta costante con gli elementi naturali o i pericoli determinati dalla guerra infinita. Certo i numeri dagli anni Cinquanta ci dicono di una crescita costante, di una pesca che assume tra anni ‘60 e ‘70 i contorni di una vera e propria industria. Alla fine del 1955 la flottiglia sambenedettese contava ben 121 unità, ma il richiamo dell’Atlantico era già forte. Nel maggio del 1956 veniva varato il *Nicola Marchegiani* con qualche problema di stabilità in mare, ma subito dopo fu una sequenza di costruzioni navali sempre più sofisticate per realizzare una vera e propria epopea della pesca nelle coste dell’Africa, dell’Asia e dell’America. Sembrava che finalmente l’uomo avesse sconfitto il pericolo con la

tecnica, ma già nel 1966 con il naufragio del *Pinguino* e, soprattutto, nel 1970 con la tragedia del *Rodi*, il mare tornò a dettare la sua legge. Fu messa la parola fine alla fase del cosiddetto “Marocco”: due vicende, quella del motopeschereccio *Pinguino* (in un suo libro del 2003, Pietro Paolo Menziotti, la definì “un dramma su cui non si è vo-

luto fare chiarezza”) affondato in Mauritania e quella, ormai indelebile nella memoria dopo 50 anni, del naufragio del *Rodi* che segnarono profondamente l’anima della nostra città. Oggi in un porto ormai sguarnito, nella dimensione di una pesca in grave crisi, la memoria va a chi ha visto troncata la propria vita dalla dura legge del lavoro in

mare, mai sicuro e precario come la vita. Lo scriveva il grande Lucrezio nel *De Rerum Natura*:

“È dolce, mentre la superficie del vasto mare è agitata dai venti, contemplare da terra la gran fatica di altri; non perché il soffrire di qualcuno sia un piacere lieto *iucunda voluptas*, ma perché è dolce capire da che sventure sei esente”.



Testimonianze



Pietro Paolo Menziotti: “I racconti dei pescatori”

Pietro Paolo Menziotti (San Benedetto 1938 -2016) uomo delle istituzioni, vicesindaco, vicepresidente della Provincia di Ascoli, deputato. Ha svolto un ruolo di punto di riferimento nazionale per i problemi della pesca e un'attività legislativa di rilievo per il miglioramento delle condizioni di vita dei pescatori. Legato profondamente alla città ne ha seguito con una visione aperta e illuminata la trasformazione dal dopoguerra. Di lui ricordiamo il meritorio lavoro di raccolta fotografica per il notissimo libro della Banca Popolare di San Benedetto realizzato con Libero Bizzarri (1977) e il prezioso volume *I racconti dei*



pescatori (2003) che conserva memorie di vita altrimenti destinate ad andare perdute.

Ugo Marinangeli: “L'evoluzione della pesca nello sviluppo cittadino”

Ugo Marinangeli (San Benedetto 1927-2013) è stato un protagonista della vita sociale, politica e culturale della città. Professore, preside, politico, è stato sindaco della città nel 1970. Qui vogliamo ricordare la sua lunga attività di studioso e storico della città che costituisce ancora un contributo insostituibile per la conoscenza del nostro Novecento e alla storia della pesca antica e moderna. Molti i suoi libri sulla vita amministrativa e scolastica nel corso del secolo XX, ma solo riferendoci alla sua attività di studioso della pesca adriatica vogliamo citare: *San Benedetto del Tronto da borgo marinaro a centro peschereccio di primaria importanza* in *San Benedetto Storia Arte e Folclore*, Cassa di Risparmio di Ascoli Piceno 1989; *I pionieri della pesca atlantica* in *Viaggio nel mondo della pesca* Ente autonomo Fiera di Ancona 1990; *L'evoluzione della pesca nelle Marche nei primi anni della motorizzazione ed alcuni protagonisti* in *Cimbas* n. 14 Grafitalia 1998; *La ripresa peschereccia sambenedettese e le lotte sindacali*, Grafiche Martintype 2002.



La nostra storia fatta di

Le origini della pesca, dalla marina alla pri



L'orgoglio dei pescatori sambenedettesi e dei loro familiari di fronte ad un grosso squalo catturato al largo dell'Adriatico. Marinai in posa durante i lavori per la costruzione della banchina di riva del porto. Altre scene di vita di mare e di commercio agli inizi del Novecento

Foto archivio storico
Comune San Benedetto



duro lavoro e di sacrifici

ma banchina del porto per i motopescherecci



Il racconto di un protagonista

di FRANCESCO VAGNONI

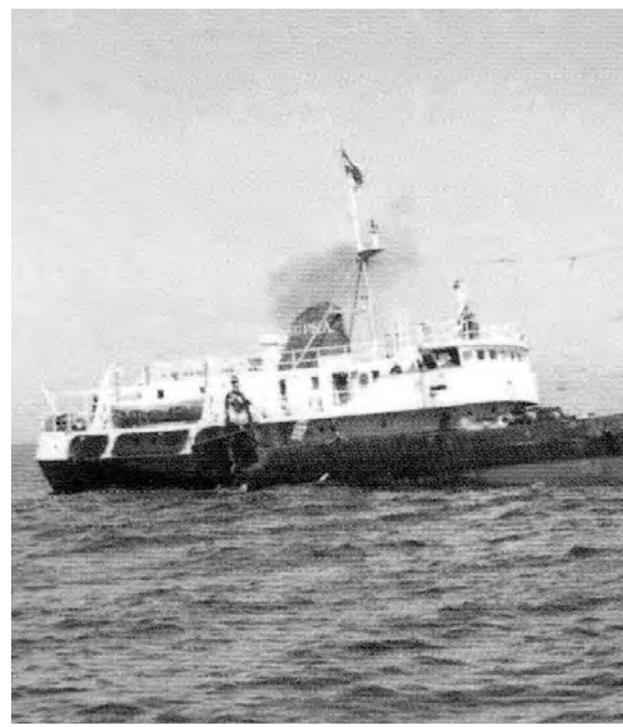
La COPEA, Cooperativa di Pesca Atlantica, nasce a San Benedetto nella seconda metà degli anni '60. La pesca atlantica era nel fulgore della sua breve, economicamente parlando, stagione vitale. Nasce su spinta del PCI che cercava di marcare la sua presenza in un settore economico che insieme al commercio di ortofrutta e al turismo (e alla Sambenedettese), caratterizzava la San Benedetto del tempo. Oggi si parla della pesca ed in particolare, di quella atlantica, come di un periodo epico, si immagina i pescatori sambenedettesi come eroi omerici in lotta con i flutti, alla conquista dei sette mari e del ricco prodotto della pesca. Certo dopo la seconda guerra mondiale, in una cittadina semidistrutta dai bombardamenti, bisognò corciarsi le maniche, non si poteva certo andare per il sottile, e il "Marocco" come era definita la pesca atlantica, fu uno dei capisaldi che permise alla nostra cittadina di entrare a pieno titolo nel "miracolo economico".

Ma non era tutto oro quello che luccicava. Fu uno dei periodi più bestiali di sfruttamento ed autosfruttamento dell'uomo sull'uomo, lavoro massacrante come pochi, certo con buoni guadagni in numeri assoluti (ma se si fa il conto delle ore lavorate e delle

COPEA L'illusione del

condizioni di lavoro, la retribuzione non era poi così buona), che permisero a molti di farsi la casa in proprietà, di rinnovare gli arredamenti, di avere una buona automobile, di spargere maggiore ricchezza e benessere economico. Ma non si parla, o non se ne parla sufficientemente, di quale fu il prezzo pagato in termini di vite umane (naufragi del *Rodi*, del *Pinguino*), malattie e infortuni.

Il contratto era a compartecipazione, cioè al ricavato venivano tolte le spese. Una quota, oltre il 50%, andava all'armatore e il rimanente diviso in parti tra gli uomini dell'equipaggio a secondo delle professionalità a discendere: il comandante, il direttore di macchina, i primi ufficiali di coperta e di macchina, i secondi, retiere-nostromo- cuoco-elettricista, marinai-aiutocuoco, mozzi. Naturalmente non si aveva nessuna capacità di controllo sul ricavato, bisognava fidarsi di quello che sosteneva l'armatore. Si veniva pagati alla fine del viaggio successivo. Il sistema di protezione sociale da quello previdenziale alla malattia, per non parlare degli infortuni, era semplicemente ridicolo. Era un contratto in uso presso i marinai fenici già nel 200 avanti Cristo. Si lavorava 24 ore su 24 e 7 giorni su 7. Anche Pasqua, Natale e tutte le feste comandate. Si dormiva a pezzi e bocconi, tra una cala di pe-

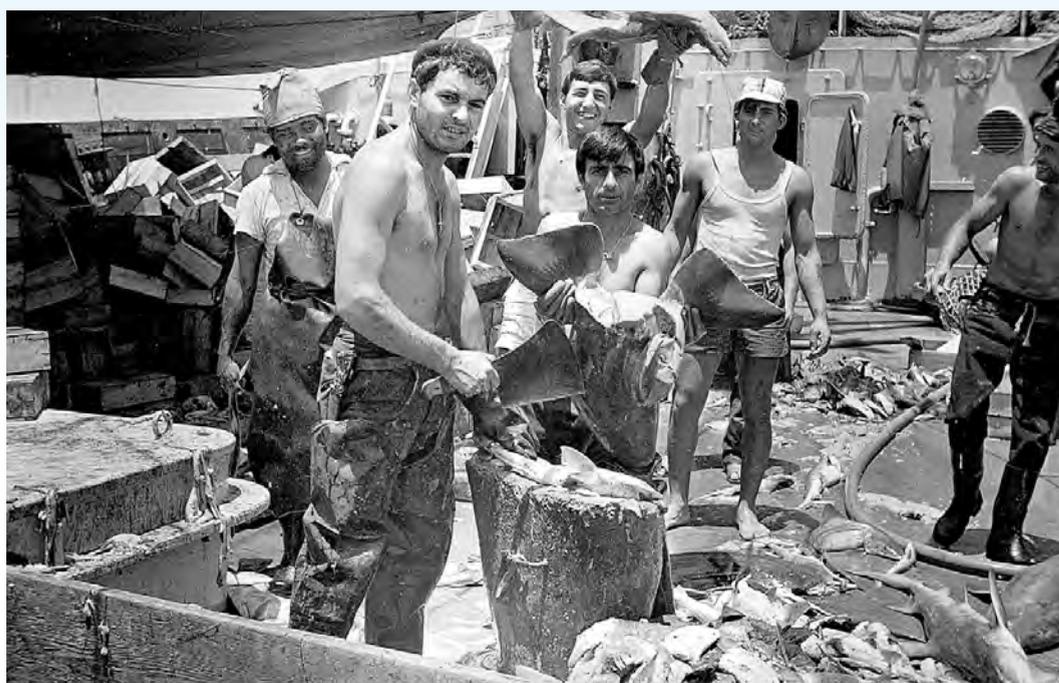


Il Sardatlantic Terzo, in zona di pesca

sca e l'altra, dopo naturalmente aver sistemato nelle cassette il pescato e averlo stivato, mezz'ora o al massimo un'ora per volta. Come si diceva tra i pescatori, in mare si mangia quando non si ha fame e si dorme quando non si ha sonno.

Pier Cesare Gobbi (Cecé), era l'unico capitano di lungo corso che si era dedicato alla pesca dopo un lungo periodo di viaggi in marina mercantile. Era l'unico ad avere il titolo, gli altri erano marinai che dopo un corso in una scuola regionale, prendevano il patentino di padroni marittimi, cominciavano così il loro corso professionale, prima come ufficiali di seconda, poi passavano ufficiali di prima e infine comandanti. Aveva costituito un nucleo parasindacale soprattutto di caposervizi, con lo scopo di operare per migliorare la condizione di vita dei pescatori, soprattutto quelli atlantici. Da questo nucleo nacque la COPEA.

In realtà fu subito chiaro che la strada sarebbe stata fortemente in salita. Fu stabilito un fatto fortemente innovativo e cioè il superamento del contratto a compartecipazione con lo stipendio fisso tenendo conto delle



lavoro in mare senza padroni



professionalità. Furono trovate quattro barche che erano ferme, in affitto naturalmente, il *Sardatlantic Primo*, il *Sardatlantic Secondo*, il *Sardatlantic Terzo* e infine il *Saipa*. Le prime tre erano di un buon livello, l'ultima era vecchia e spesso in avaria. Naturalmente il capitale sociale era basso. Presidente fu nominato un ferroviere in pensione, Mario Spinuzzi, dirigente del PCI locale, coadiuvato da diversi marittimi di valore, che non cito perché nei pochi anni di vita della società, ci furono diverse dimissioni e la compagine cooperativa cambiò spesso. Comunque l'entusiasmo era alle stelle e si era convinti che pur tra serie difficoltà operative ed economiche, la nuova società avrebbe cambiato in meglio il sistema di pesca e i rapporti di produzione fino ad allora conosciuti. Chi invece dimostrò di non esserne convinto fu proprio Cecè Gobbi, che si tirò indietro. Comunque la ventura o l'avventura ebbe inizio ed i fatti inizialmente sembrava dar ragione a chi determinatamente era andato avanti. Gli equipaggi erano di grande qualità nel contesto in cui operavano, i risultati in termini di pesca

stavano arrivando. Ma poi cominciarono i guai. Inspiegabilmente fu deciso (da chi?), di lasciare le zone di pesca dell'Atlantico africano per recarsi a pescare in Brasile, senza permessi e per di più in un paese che nel 1964 aveva, con un golpe, instaurato una feroce dittatura militare di stretta osservanza anticomunista. Ci si chiese come mai questa decisione, che oltretutto come scriverà il comandante Andrea Paolini (*Ndrunucce*), era sbagliata anche tecnicamente, perché mandati a pescare gamberoni in una stagione nella quale gamberi non ce n'erano. Le due cose insieme portarono al fallimento della campagna di pesca brasiliana; le barche dovettero fuggire letteralmente lasciando in Brasile anche attrezzature di vario genere, reti comprese. La vicenda ruppe l'unità entusiastica interna, diede vita all'inizio della diaspora di parte degli equipaggi e dei soci fondatori.

Nel frattempo a San Benedetto si era formato un forte gruppo di militanti della sinistra rivoluzionaria aderenti a *Lotta Continua* (tra i quali il sottoscritto), che aveva individuato come ceto sociale di riferimento proprio i pescatori, molti dei quali aderirono a L.C. Il dibattito politico si infuocò e vide contrapporsi *Lotta Continua* da una parte, che chiedeva oltre allo stipendio fisso come benemerita-

mente aveva fatto la COPEA, anche e soprattutto turni di lavoro a bordo di tutte le società di pesca, che permettesse a tutti i pescatori atlantici di ridurre la fatica bestiale a cui erano sottoposti, e un sistema di welfare (pensioni, trattamento di malattia e infortunistica), del tipo di quello che avevano i lavoratori a terra.

Nel '70 mi imbarcai anch'io come molti giovani dell'epoca nel *Sardatlantic Terzo* come elettricista di bordo. Lo stipendio in fabbrica non era granché, i contratti nazionale di lavoro non erano applicati o lo erano parzialmente, volevo sposarmi e decisi di partire. Si era all'oscuro naturalmente dei problemi economici della Società, che va detto comunque durante quel viaggio pagò gli anticipi pattuiti. Furono fatti regolarmente i trasbordi tra le quattro barche, cioè si pescava fino a creare tra tutte le barche un numero di casse che potesse riempire una stiva, si trasbordava il tutto su una barca che a rotazione tornava a San Benedetto con il pescato. Pescammo in tutta la zona che andava dalle isole Canarie fino al Benin (allora Dahomey), facendo base oltre che a Las Palmas, nei porti Monrovia (Liberia), Tema (Ghana) e Cotonou nel Dahomey.

Mentre ci muovevamo per tutta la zona, nel tentativo di cambiare tipo di pesca, la società affittò due barche





più piccole, per pescare sotto costa. Una era il *Nunzia*, che durante la navigazione con l'oceano in tempesta ebbe un'avaria al motore, si rischiò a quel punto l'ennesima tragedia dopo il *Pinguino* e il *Rodi*. Per fortuna la barca fu soccorsa in tempo, ma un marinaio nel lavoro di traino finì in mare per alcune ore. Grazie alla sua resistenza fisica e all'abilità di nuotatore, Agostino Sommella riuscì a scamparla. Il *Nunzia* venne trainato in porto a Las Palmas e restò in guardia solo il cuoco, il mitico Zappà. Alcuni ci raggiunsero e altri decisero di tornare a casa. Ormai alla fine del secondo viaggio, dopo quasi sei mesi di lavoro, andammo in porto per fare il trasbordo che per turno toccava a noi e lì avemmo la sorpresa. La Shell rifiutò di farci il rifornimento di gasolio, perché la Shell Italia di Genova non era stata pagata per il rifornimento precedente.

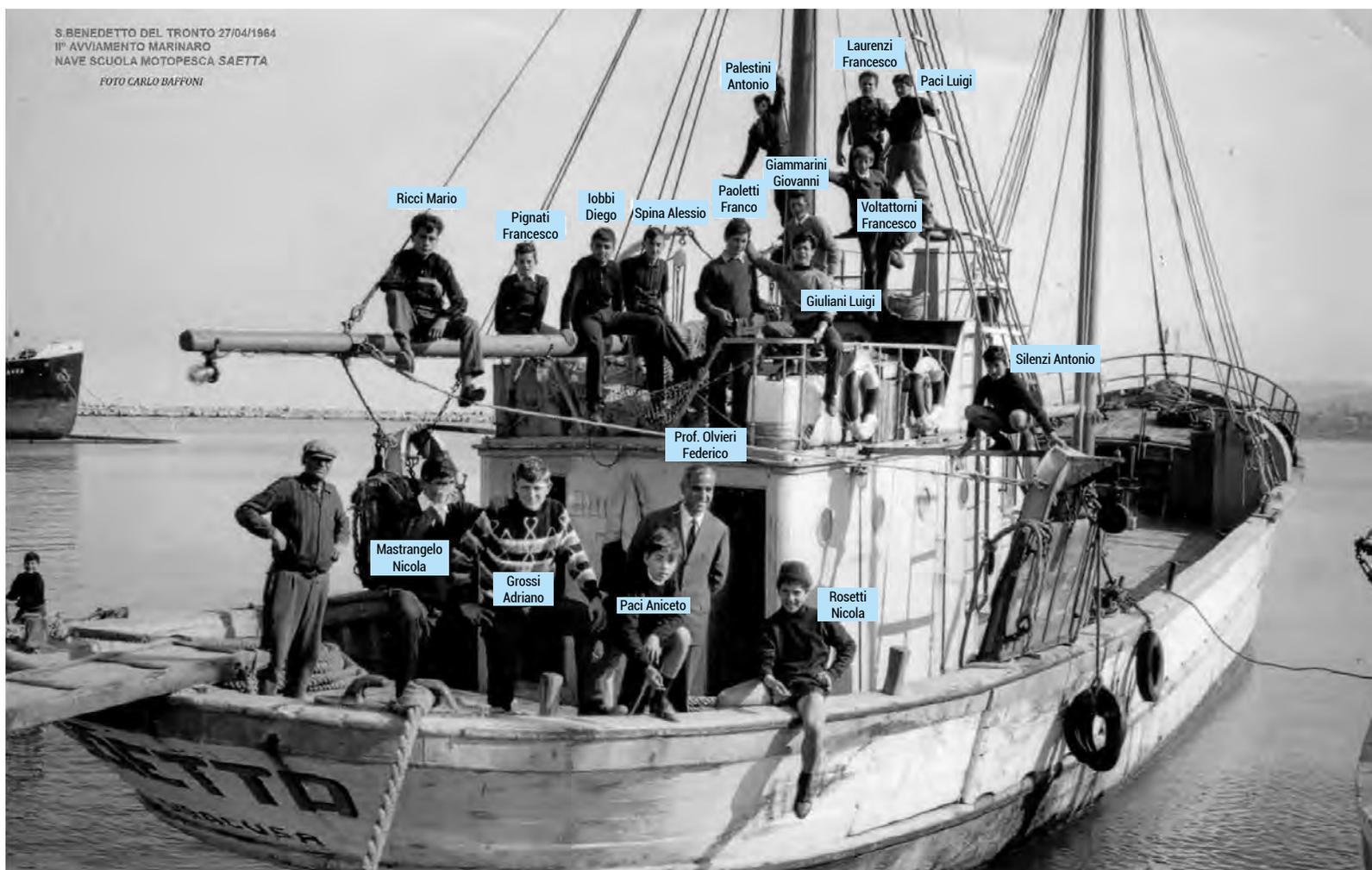
Ci informarono che era stato nominato un commissario giudiziale che come primo atto ci inviò un cavo con il quale bloccava i trasbordi e ci intimava di tornare in pesca (senza gasolio peraltro?!) fino al riempimento della stiva, pena la denuncia di ammutinamento e il pagamento con i

propri beni personali dell'eventuale fallimento. Era crollato il soffitto del cielo. Naturalmente non avevamo nessuna intenzione di aggiungere altri due/tre mesi di pesca ai sei già fatti e con noi si fermarono anche i *Sardatlantic Primo* e *Secondo*. A Cotonou non c'era l'ambasciata italiana, c'era un console onorario che era direttore dell'Agip in loco. Durante il fermo era venuto l'allora ministro degli esteri Aldo Moro per firmare gli accordi diplomatici, ma ce l'avevano tenuto nascosto. Decidemmo in assemblea di chiamare l'ambasciata di Abidjan in Costa d'Avorio, che ci mandò un avvocato dell'ufficio. Dopo una serrata e infruttuosa discussione, mi prese a parte e mi disse che avevamo ragione.

Facemmo una nuova assemblea nella quale si decise il da farsi e cioè che la maggior parte dei caposervizi sarebbero rimasti, tutti gli altri del Terzo sarebbero tornati in aereo e al nostro posto avrebbero imbarcato personale africano. Le altre due barche, che avevano sulle spalle meno giornate di pesca di noi, non appena avessero avuto la garanzia del rifornimento sarebbero tornate in pesca. La vicenda ebbe poi epilogo alcuni

mesi dopo nel nostro porto, quando il *Sardatlantic Terzo* rientrò. Considerando le minacce che ci erano state fatte a Cotonou, decidemmo di occuparla fino alla garanzia del pagamento dei mesi trascorsi in mare. L'accordo venne stipulato tra il curatore giudiziale, noi e la CGIL.

Ci venne trattenuto solo il costo dell'aereo che fu poi rimborsato quasi 40 anni dopo, alla chiusura del fallimento avvenuto per 12 milioni di lire del tempo. Nel frattempo era fallita non solo la COPEA ma la pesca oceanica. Le barche sambenedettesi si erano spinte ovunque. Ma sempre fidando sullo sfruttamento umano, su turni di lavoro bestiali e nonostante tutto ciò, l'accumulazione di capitale che stava al fondo di quel sistema disumano, non reggeva e non ha retto, colpa anche e soprattutto non solo degli armatori e della loro visione speculativa, ma anche dei governi che si sono succeduti in oltre 60 anni, e che a differenza di altri governi tipo quelli spagnolo, russo, polacco, giapponese, tanto per citarne alcuni, non hanno avuto una politica organica della pesca, lasciando il settore al libero arbitrio di chi ci operava, limitandosi a dare sovvenzioni ad hoc.



Avevano 14 anni. E già erano grandi. Al pari di coloro che potevano accedere nelle sale cinematografiche dove venivano proiettati i primi film con qualche fotogramma osé. Il loro stato di uomo, ma sempre adolescenti, si doveva manifestare nell'affrontare oltre che le tempeste soprattutto la dura vita di bordo. Più che altro vessati dai marinai con più mesi di "bordate", sfruttati e talvolta schiavizzati sotto il peso della necessità di riportare a casa una cospicua somma, per l'epoca un vero patrimonio. E così questi ragazzi perdevano qualsiasi riferimento con la loro necessità di crescita in un percorso sociale.

Erano questi i ragazzi sambenedettesi, e non solo, ma anche dell'entroterra, del vicino Abruzzo, che spinti dall'avventura e dalla possibilità di guadagno più alto che a terra non si

Da ragazzini a uomini di mare in pochi giorni

di PATRIZIO PATRIZI



poteva, accettavano di affrontare durissimi mesi senza alcun affetto. Erano quei ragazzi che hanno contribuito con l'intera marineria sambenedettese a produrre uno sviluppo economico al quale nessuno è riuscito a far procedere un progresso sociale e umano individuale.

San Benedetto si ingrandiva: si aprivano nuove strade; si edificava a più non posso oltre quel confine segnato dal torrente Albula, a sud, e da via Manzoni a nord. Limiti che sembravano insuperabili, soprattutto quello fissato dall'Albula importante luogo di lavoro dei funai che sul suo greto filavano la canapa per fare corde, con le quali fare funi e reti per la pesca. Un fermento così non aveva avuto interruzione dall'epoca delle lancette e delle paranze fino ai più moderni motopescherecci; e tutt'intorno crescevano opifici e magazzini frigorifero per



*Antonio Silenzi
appoggiato alla ringhiera
del motopeschereccio Rodi
durante la navigazione;
a destra con il suo
amico del cuore
Francesco Pignati
che morirà nel naufragio
e sotto il ponte del Rodi
dove si lavorava
il pesce appena pescato*



la conservazione del pesce. Quell'odore pungente che si spandeva ovunque, partendo dai cantieri del porto, della pece che i calafati usavano per fortificare il fasciame da impermeabilizzare con canapa e stoppa per la costruzione di nuovi motopescherecci, permetteva di condividere la vera essenza di questo luogo marinaro che passava dalla considerazione di borgo a città. E chiunque viveva questa consapevolezza. Oggi quell'emozione si è perduta, già sulle scie lasciate dalle navi da pesca che affrontavano gli oceani.

La globalizzazione ha polverizzato quella conoscenza, quella cultura che ha sedimentato la costruzione di generazioni. E la formazione era prerogativa essenziale: l'Avviamento professionale ha forgiato tecnici e ufficiali di bordo, fino ai marinai perché l'andare per mare avesse considerazione di lavoro. Formulare attraverso la memoria le gesta e la spregiudicatezza iniziale degli artefici della pesca

oceanica sambenedettese, devono essere momento di riflessione. Più che mai è necessario riprendere a tessere quella rete di socialità che altrimenti andrebbero del tutto perdute. Gli insegnamenti, i numerosi errori, derivati dalla pesca oceanica devono essere ri-

visitati per ridare impulsi di vita al porto, al mercato ittico, alla cantieristica, per ricostruire l'identità cittadina.

“Ad ogni insaccata che veniva ritirata a bordo dalle barche sambenedettesi, grandi stormi di gabbiani si avvicinavano

per banchettare”, racconta Francesco Laurenti che di esperienze di pesca oceanica ne ha fatte parecchie. “Voglio dire - aggiunge Laurenti - che nella pulizia del pesce, molto ne veniva rigettato in mare perché ritenuto commercialmente non valido. Questo, mentre le navi giapponesi non facevano uno scarto destinando l'intero pescato a diverse tipologie di conservazione. Semplice, no? Siamo stati coraggiosi, abbiamo navigato tutti i mari, ma non siamo stati all'altezza di diversificare l'attività”.

E la vita di bordo dura. Con turni di lavoro regolati soltanto dall'intervallo di tempo che passava tra una calata e la salpata della rete. Quei ragazzi di 14, 16 o 18 anni che fossero, stavano lì, sul ponte a vuotare il sacco colmo di pesce sotto il sole equatoriale e poi in ghiacciaia, a stivare, con temperature sotto lo zero.

Antonio Silenzi è un sopravvissuto del *Rodi* e ha iniziato ad andare per mare a 15 anni.



La storia di Antonio Silenzi salvatosi dalla tragedia del Rodi

“La mia esperienza di pesca oceanica -racconta- mi ha segnato la vita. Avevo 18 anni quando per la prima volta sono andato in Marocco. All’inizio sembrava tutto facile, il viaggio da San Benedetto fino all’oceano Atlantico, oltre lo Stretto di Gibilterra, era stato pure una bella avventura. Anche la sosta a Las Palmas per fare bunkeraggio la definirei interessante. E da lì in poi è iniziato il difficile. Turni di lavoro massacranti in zona di pesca, senza dormire; mangiare quando e come si poteva. A compensare tutto questo ci venivano offerte sigarette in quantità e, soprattutto, casse di alcolici come fosse acqua. Eravamo sempre sotto pressione. Questo durava fino a quando le celle frigorifero della barca non erano stracolme di pesce. Passavano mesi”.

Un anno dopo questa prima avventura oltre le Colonne d’Ercole Antonio Silenzi si trova a dover fare una scelta. Prende una decisione che gli salverà la vita. Perché lui era appena rientrato a San Benedetto dopo sei mesi di campagna di pesca sul *Rodi* e proprio non ce la faceva ad affrontare quel viaggio a Venezia dove il motopeschereccio avrebbe subito lavori di carenaggio.

Questo mondo fatto di uomini che affrontano l’incertezza dell’andar per mare e delle loro vite legate a chi



resta a casa ad attenderli, è un mondo che si va perdendo. Perché sono storie che restano nell’intimo di chi le ha vissute, come se, invece, non debbano appartenere all’intera collettività. E questo è quanto Antonio Silenzi, oggi prossimo ai 70 anni, ha vissuto e può raccontare. Silenzi sul *Rodi*, a Venezia c’è andato ma poi è successo qualcosa che gli ha salvato la vita.

“Avevo 19 anni, a casa era già festa e quella cuccetta del *Rodi* era proprio una galera. Arrivammo all’imboccatura del porto di Venezia – racconta Antonio Silenzi – e c’era nebbia. Tanta nebbia. Non ci fecero entrare per attraccare. Rimanemmo alla fonda tre/quattro giorni e non ne potevo più. Già che non ci volevo andare a Venezia perché ero appena tornato, proprio con il *Rodi* a San Benedetto dopo sei mesi di bordata. Ero stanco e mi volevo sbarcare, ero pure già stato sull’*Onda* e davvero non ne potevo

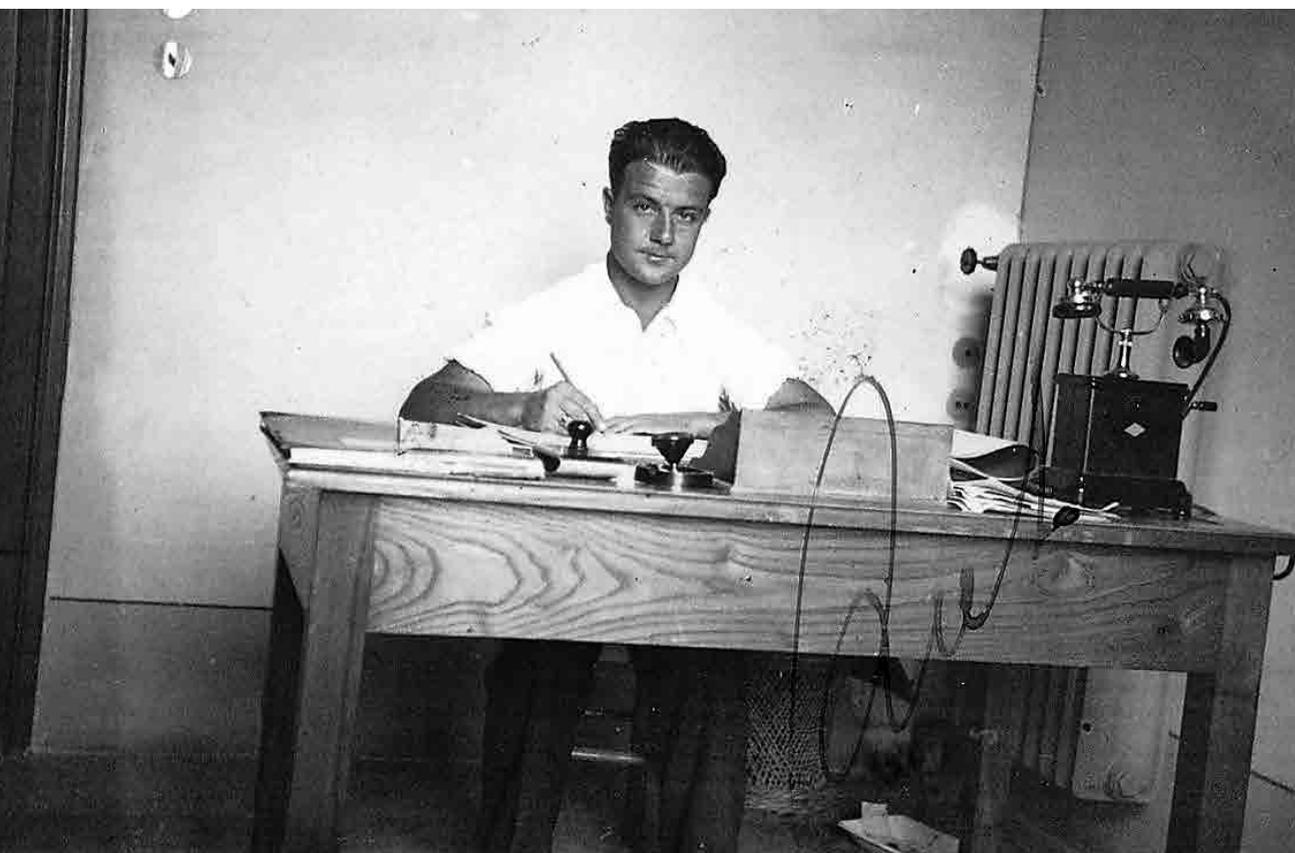
più. Ma alla fine mi lasciai convincere e andai a Venezia, bisognava guadagnare. Stavamo lì, però, a non fare niente, come dicevo per la nebbia che ci impedì l’accesso al cantiere. Si passavano le giornate a giocare a carte in saletta. Convinsi il ragioniere Ivo Mengoni a farmi tornare a casa e con me vennero anche Francesco Pignati, l’aiutante cuoco Giovanni Palumbo e il primo ufficiale di coperta Giovanni Liberati. Mengoni si arrabiò tanto, ma poi ci fece andare con la promessa che saremmo tornati per la domenica sera. Prendemmo il treno e ...via a San Benedetto. Non ci sembrava il vero. Andammo, noi giovani, pure a ballare quella sera del sabato e la domenica ci ritrovammo alla stazione per riprendere il treno per Venezia. Gli altri salirono; io ero proprio indeciso. Non mi sentivo di andare. Ero proprio stanco. Avevo già messo un piede sul predellino della porta del vagone

e i miei compagni mi chiamavano. Li guardai per un attimo e...scesi! Li salutai”. Loro non sono più tornati. O, meglio; sono arrivati fino all’imboccatura del porto di casa quando la tempesta ha divorato il *Rodi* e i dieci uomini che erano a bordo. Antonio Silenzi ha continuato ad andare per mare ma con la mente è sempre al ricordo dei suoi amici, in particolare di Francesco Pignati con cui aveva condiviso esperienze di viaggio e di avventure giovanili. “Stavo al bar -ricorda- e con qualche amico giocavo a biliardo quando arrivò la notizia che il *Rodi* andava alla deriva. Caddi come in un burrone senza fine; venni avvolto dal vuoto. Poi andammo al porto per cercare di sapere e capire”.

Sono trascorsi cinquant’anni da quella tragica vigilia di Natale. “Ora sono qui. Ho continuato a fare il pescatore. Mi sono imbarcato sui motopescherecci locali e ho continuato la mia vita, ma dopo 45 anni ho detto basta. Adesso, che sono in pensione, sto sempre al porto, do una mano a qualche amico a mettere a posto le reti. Non sono capace di stare fermo”.

Antonio Silenzi ha proseguito la sua vita, ma non da miracolato; anche se... “Anche se -dice- pur non essendo un praticante attento e devoto, sono convinto che ognuno di noi si porti dietro di sé un compagno. Il mio mi ha dato una grossa mano nell’aiutarmi a prendere una santa decisione. Quando avevo già il primo piede sul treno per tornare a Venezia con i miei compagni, mi ha tirato indietro e mi ha fatto scendere per ricondurre a casa”.

Pietro Rosetti fondatore dell'Associazione degli Armatori



L'Associazione Armatori venne fondata da Pietro Rosetti (soprannominato Cra-Cra) nel dopoguerra e venne istituita come sede d'incontro per gli Armatori sambenedettesi con finalità di assistenza, informazione e competenze utili per espletare l'attività marinara. Rosetti (anche lui armatore) s'interessò personalmente per aprire canali con parlamentari, sottosegretari e Ministri della Marina Mercantile per far giungere alla marina sambenedettese e agli armatori locali sussidi a "fondo perduto" (addirittura all'80%), al fine di accrescere la flotta locale e oceanica. Soprattutto l'allora Ministro della Marina Mercantile, Fernando Tambroni, venne sensibilizzato circa la situazione della classe armatoriale sambenedettese, anche grazie all'appoggio dell'avv. Alfredo Scipioni, con denaro messo a disposizione dall'allora Cassa del Mezzogiorno, istituita nel periodo della ricostruzione. L'armatore Pietro Rosetti (che in accordo con don Filippo Collini pensò altresì alla classe lavorativa organizzando anche campi scuola per i figli dei marinai), si preoccupò anche di accrescere il patrimonio del *Museo Ittico* di San Benedetto del Tronto: contribuì nella faticosa raccolta di



specie ittiche provenienti da tutto il mondo. Membro della Camera di Commercio, consigliere comunale, Pietro Rosetti ebbe un'unica passione: il mare, tanto da conoscere a memoria il codice della navigazione. Come armatore fu dapprima in società con i fratelli Romani (varando i motopescherecci *Faro* e *Clio*) e poi con Meo e Mascaretti (in una società alla quale subentrano poi altri azionisti) con i quali varò le tre unità: *Onda*, *Rodi* e *Luna*. Fu uno dei pionieri della pesca oceanica, intuendo anche la prospettiva di un nuovo fronte: il sud America. Documentatosi sulla grande quantità di palombo nelle acque peruviane e delle scarse tecniche di pesca di quel popolo, nel novembre del 1965, dopo accordi presi con le autorità locali, fece giungere nel porto di Callao (il principale porto peruviano) l'*Onda*. Intuito questo nuovo fronte e la floridezza del commercio che ne sarebbe derivato, dopo la prima campagna di pesca, però, nel maggio del 1966, l'*Onda* riprese la via di casa. In attesa che l'imbarcazione superasse il Canale di Panama, Rosetti, decise di fare un salto a Chicago Heights per far visita ai parenti che lì erano emigrati sulla scia di tanti altri sambenedettesi. Stroncato da una serie di infarti multipli, che lo colpirono improvvisamente, morì all'ospedale di Chicago Heights il 3 giugno del 1966, comunque, dopo aver saputo che l'*Onda* aveva superato il Canale. L'*Onda* attraccò poi al porto di San Benedetto il 17 giugno dello stesso anno.

Tratto dal libro:
"Il Nostro mare – storie, fatiche e passioni"
 di Giuseppe Merlini, edito dalla Provincia
 di Ascoli Piceno nel giugno 2004, pp. 361-362

Intervista a Paola Rosetti figlia di un del Rodi armatore



Paola Rosetti è figlia di Pietro Rosetti, lungimirante armatore e socio della società che realizzò le tre navi gemelle da pesca oceanica Luna, Onda e Rodi. A San Benedetto Pietro Rosetti era tra i pochi ad avere intuito l'importanza di dare al settore ittico un ruolo primario collegandolo al sistema nazionale dell'alimentazione, dunque aveva una visione più ampia che non riguardasse la sola attività di cattura del pesce. Lo ricordano tutti, amichevolmente, con il soprannome "Cra Cra" perché era balzubiente, ma in una memorabile intervista radiofonica, degli anni Sessanta, sulla rete nazionale italiana per presentare il progetto pesca di San Benedetto del Tronto sfoggiò una loquela del miglior linguista senza mai impuntarsi.

Paola, a distanza di tanto tempo, possiamo dire ormai storia, cosa resta di quella tragedia?

Dopo 50 anni dal naufragio del Rodi i ricordi sono indelebili. All'epoca avevo quindici anni, e ho vissuto quelle giornate con profondo rammarico per la perdita di mio padre che avrebbe sicuramente oltre che evitato che la tragedia potesse consumarsi

con quelle circostanze, gestito comunque diversamente i soccorsi.

Come apprendeste la notizia?

Mia madre rispose a una telefonata e furono subito momenti di ansia. Ricordo l'assordante silenzio che c'era in riva al mare, dove tutti ci recammo perché si diceva che la prua del Rodi si vedeva spuntare dall'acqua. Avevamo l'inconscia speranza che fosse una notizia falsa. Dopo andammo al porto nella speranza di vederla arrivare. Qui, un vecchio marinaio, comandante di un peschereccio, mi disse che in mare può accadere che si formino tre onde oblique e ravvicinate, la prima colpisce, la seconda fa inclinare paurosamente lo scafo, e la terza lo fa rovesciare. E questo dev'essere accaduto.

I suoi ricordi di quella notte della tragedia?

Dal punto di vista familiare, quel giorno e quella notte furono vissute con grande apprensione.

Mio padre, deceduto quattro anni prima, nel giugno del 1966, durante il viaggio di ritorno dal Perù, dove era stato per seguire l'attività di pesca dell'Onda, non ha potuto fare quello che andava fatto

nell'immediatezza. Sapemmo da ripetute telefonate intercorse tra mia madre e vari armatori, che il responsabile non rispondeva al telefono, e che il pontone non arrivava. Da Venezia, dove il Rodi aveva fatto carena, sapemmo da mio fratello Federico, che lavorava lì, che il ragioniere Ivo Mengoni aveva rifiutato i biglietti del treno, poiché voleva fare questo viaggio, per lui unico e ultimo.

Comunque, anche se suo padre non c'era più, avevate informazioni di prima mano. Si venne poi a conoscenza che la nave era partita senza carico. Cosa assolutamente vietata, e che a bordo c'era anche il ragioniere della società; altra cosa assolutamente vietata. Per come era mio padre, che conosceva a memoria il Codice della Navigazione, tali circostanze non sarebbero state possibili. Sebbene la società fosse ancora in piedi solo per motivi burocratici, mia madre telefonò agli altri soci, i quali, dicevano, che i soccorsi erano partiti, ma i tempi non furono immediati per salvare quelle vite. Intuimmo e sapemmo che gli uomini a bordo del Rodi resistettero a lungo, poiché qualcuno disse che all'interno della nave si

era creata una camera d'aria sufficiente per alcune ore. Non so se questo risponda a verità, io so solo che il pontone arrivò tardi, e quelle ore furono vissute da noi con grande rammarico, poiché fu tutto gestito malamente, e la mancanza di chi quelle navi le aveva ideate, create e amministrate, si sentì ancor di più. Per la mia famiglia fu come se mio padre fosse morto nuovamente. Queste navi sono state progettate per viaggi oceanici e non è mai successo nulla. Sembra impossibile che vicino casa potesse accadere una tragedia così terribile.

Ma dove nasce il Rodi, con le sue gemelle Luna e Onda?

Il Rodi è stata creata nei cantieri di Ancona dall'ing. La Ferla con le gemelle Onda e Luna. Tre gioielli di 500 tonnellate di stazza, e ritenute piccole grandi navi. Così vennero definite proprio in occasione del passaggio nello stretto di Panama, quando una di loro, l'Onda, attraversò l'oceano per una campagna di pesca in Perù. Questa fu un'idea di mio padre, Pietro Rosetti, che all'epoca, con spirito pionieristico, voleva esportare una nave sambenedettese per la pesca in America latina.

Lei ha conservato qualcosa, documenti della società per esempio, che tengono vivi i ricordi?

Mia madre ha conservato, con tutto l'amore possibile, le foto della costruzione, del varo e delle diverse operazioni di bordo. Il nome Rodi fu voluto da un socio, il prof. Sansone, che viveva a Roma, ma era nato a Rodi Garganico. Questo materiale è stato da me consegnato con molto piacere a chi si è adoperato per ricostruire questa storia. Una storia che rimane, comunque, un grande fallimento per la marineria sambenedettese.

Patrizio Patrizi

Rodi, 50 anni fa la tragedia



Il 23 dicembre 1970 naufragava il motopeschereccio Rodi, un evento tragico, tra i più gravi e pesanti del dopoguerra in Riviera, che funestò le feste natalizie di tutto quell'anno e che fu aggravato da un assurdo ritardo delle operazioni di recupero. Dieci marittimi, praticamente l'intero equipaggio, persero la vita in quella tragedia avvenuta quarantanove anni fa. Quasi tutti loro erano giovani. Ecco i loro nomi: Agostino Di Felice – 28 anni di Martinsicuro Alteo Palestini – 29 anni di San Benedetto Domenico Miarelli – 39 anni di San Benedetto Giovanni Liberati – 29 anni di San Benedetto Marcello Ciarrocchi – 20 anni di San Benedetto Ivo Mengoni – 42 anni di San Benedetto Francesco Pignati – 19 anni di San Benedetto Antonio Alessandrini – 22 anni di Tortoreto Silvano Falaschetti – 16 anni di San Be-

nedetto Giovanni Palumbo – 18 anni di San Benedetto Dal processo verbale redatto dall'allora capitano dell'ufficio circondariale del porto e ricostruito dall'archivista storico Giuseppe Merlini si apprende che quel 23 dicembre, alle 11 del mattino, la nave cisterna "Mariangela Montanari" in navigazione al largo di Martinsicuro e diretta a San Benedetto comunicava di aver avvistato lo scafo di una nave rovesciata tre miglia al largo della foce del Tronto. "Iniziò subito – spiega Merlini – una accurata perlustrazione nella zona di mare attorno al relitto per un raggio di circa cinque miglia per cercare i naufraghi.

Ma le ricerche diedero esito negativo". In mare furono trovate soltanto le strumentazioni di bordo. Il relitto era del Rodi, motopeschereccio partito da Venezia e diretto a San Benedetto e naufragato a causa delle condizioni meteo-marine pesanti. Dopo il naufragio e l'affondamento le correnti spinsero il relitto, dalla foce del Tronto, fino a circa un miglio dalla costa pescarese. Le operazioni di recupero della nave, con i corpi a bordo, sembravano però non voler iniziare. Fu la popolazione sambenedettese a dare una svolta a quella situazione di stallo perché fu solo dopo le veementi proteste della marineria e dei

cittadini sambenedettesi, che bloccarono Statale 16 e ferrovia, che la nave fu recuperata e portata nel porto di Ortona. «Una volta nel porto di Ortona – continua il dottor Merlini – all'interno del relitto furono trovati i corpi di Marcello Ciarrocchi, Silvano Falaschetti, Giovanni Liberati e Alteo Palestini. Il mare restituì, nel mese di febbraio, i corpi di Agostino Di Felice e Ivo Mengoni. I corpi degli altri quattro componenti l'equipaggio non sono mai stati trovati".

*Ricerca storica
di Gianfranco Marzetti*



Direttore Responsabile
Patrizio Patrizi

Redattore Capo
Giancarlo Brandimarti

Redazione
Paola Anelli, Giuseppe Merlini,
Stefano Novelli, Nicola Piattoni,
Benedetta Trevisani, Gino Troli

*Il Giornale è consultabile sul sito
internet del Circolo
gestito da Marco Capriotti*

Pagina Facebook
a cura di Gianfranco Marzetti

Grafica
Katia Angelini

Stampa
Fast Edit