

141 R. Monteleone, *Socialisti o ciucialiter?*, cit., pp. 3-22.

142 P. Coppari, "Il libro e il litro": appunti sull'Appennino maceratese all'indomani della grande guerra, in «Proposte e ricerche», n° 22 (1989), pp. 181-205. È Filippo Turati che crea lo slogan «libro contro litro»: R. Monteleone, *Socialisti o ciucialiter?*, cit., p. 19.

143 L. Bigiaretti, *Discorsi all'osteria*, Ancona 1999: si veda in particolare il racconto a p. 147 che dà il titolo al volume.

144 L. Burello, *Osterie dentro le mura in Udine*, cit., pp. 209-210; A. Molinari Pradelli, *Bologna tra storia e osterie*, cit., pp. 125-141.

## Pietas e rivoluzione

di Giorgio Cingolani

*Tra cronaca e storia si colloca questa ricostruzione di un episodio tragico che, nell'arco di pochi giorni, trasformò un centro peschereccio della costa adriatica in un palcoscenico sul quale si mossero tutti gli attori della modernità, ma sullo sfondo degli umori ancor percepibili di una società e di una cultura marinara tradizionali. Tra arcaicità e transizione economica, tra paura e rabbia, tra natura e politica, il dramma sambenedettese del naufragio dell'imbarcazione da pesca "Rodi" si consuma in una breve ma intensa esplosione di protagonismo civile e politico che, probabilmente, segna una svolta epocale nei rapporti sociali e nella cultura della città.*

Nell'androne del Museo del mare, a bella posta, alcune fotografie mostrano San Benedetto negli anni '60. Cristallizzati in quegli scatti si vedono il lungomare con le palme, la piazza principale, alcuni passanti. Come in ogni museo che si rispetti, anche qui si offre al visitatore un suggestivo viaggio nel tempo, un caleidoscopio dove si sovrappongono immagini, memorie, oggetti di una comunità marinara. Eppure quelle foto come la ricca dotazione museale non possono raccontare della velocità dei cambiamenti, di come e perché - in certi periodi - la Storia riesca ad imprimere allo sviluppo un'improvvisa accelerazione mutando un luogo e la sua gente.

Negli anni '60 San Benedetto visse proprio uno di questi periodi, un decennio di intensa espansione, di metamorfosi lenta e tenace. Come di solito accade, tutto ciò era risultato impercettibile agli occhi dei suoi abitanti ma non passava inosservato ai turisti che anno dopo anno tornavano a trascorrere le vacanze in riviera e scoprivano un albergo appena ultimato, il nuovo liceo, il casotto dei bagni ristrutturato. In quel periodo, il porto - cuore di una città a vocazione marinara - stava anch'esso mutando fisionomia: moli, banchine, la comparsa dei primi

pescherecci oceanici come l'aumento delle piccole barche da diporto lo facevano ormai assomigliare ad un imperturbabile stomaco che trangugiava e metabolizzava dai carichi di pesce ai turisti in partenza per le escursioni giornaliere. Forse San Benedetto non era ancora una città e tuttavia si stava irrimediabilmente affrancando dai ritmi e dalle sembianze del paesotto di provincia.

La pesca restava la principale attività economica. Ma lungi dall'essere il lavoro di incertezze e miserie del passato si era trasformata in una complessa macchina industriale. Disarmata l'ultima barca a vela, la pesca professionale era ormai appannaggio di moderni motopescherecci in grado di raggiungere in due ore le acque internazionali. Scomparso un nugolo di attività artigianali, dalle retare ai funai, e tutto un mondo dedito ad occupazioni penose e marginali, intorno al porto erano sorte officine meccaniche e si affermava una manifattura di reti e accessori che - complice la comparsa delle fibre sintetiche - erano più grandi e robuste rispetto al passato e in grado di sfruttare appieno le potenze dei motori<sup>1</sup>.

In quegli anni, la marineria era costretta a misurarsi con problemi nuovi come le dimensioni del mercato ittico, il sistema dei trasporti e la velocità con cui i grossisti riuscivano a far arrivare il pescato nelle grandi città. Le cronache raccontano con dovizia di particolari come nella prima metà degli anni '60 il Mercato ittico venne ampliato e dotato di pesce automatiche appositamente giunte dall'Olanda, nella periferia si insediavano industrie conserviere specializzate in surgelati mentre crescevano le iscrizioni al Centro nazionale di addestramento per gli addetti alla pesca d'altura. Dunque, posta di fronte alla sfida della modernità, San Benedetto rispondeva coniugando indissolubilmente progresso e tradizione.

Fin dai primi anni '50, per una marineria da sempre abituata a misurarsi nella ricerca e nello sfruttamento di nuove zone di pesca, divenne consuetudine spingersi fin sotto le coste dalmate e calare lo strascico a Pomo, ai Sabbioni, o nella fossa davanti all'Incoronata dove c'erano rospi, scampi, rombi, tutti pesci pregiati ormai decisamente più ricercati delle consuete catture sotto costa di sogliole, merluzzi e triglie. Ma quando un peschereccio veniva sorpreso in quelle acque dalle vedette jugoslave, le conseguenze per gli armatori erano gravi e per taluni irreparabili: oltre al sequestro dello scafo, venivano confiscate radio, reti, e pescato, mentre agli equipaggi era comminata una pesante multa.

Vuoi la severità delle autorità jugoslave, vuoi l'innata disposizione all'intraprendenza, poco alla volta attecchì il proposito di oltrepassare i limiti imposti dallo spazio adriatico<sup>2</sup>. Alcuni raccolsero la sfida e in porto apparvero i pesche-

recci oceanici. Alla fine degli anni '50 erano uno o due, poi una decina mentre alla metà del decennio successivo la flotta oceanica registrata nel compartimento marittimo di San Benedetto contava ben 30 scafi<sup>3</sup>.

Che cosa aveva convinto questi armatori ad un simile passo? L'Oceano offriva il miraggio di risorse ittiche illimitate che in quel periodo si combinò con un cambiamento delle abitudini alimentari. Nelle grandi città, da Milano a Roma, erano comparsi negozi di surgelati che smerciavano filetti e pesci al trancio pronti per la cottura. Lo spreco era poco, i prezzi concorrenziali e ciò incoraggiò l'aumento del consumo di pesce che nello spazio di pochi anni raddoppiò. Fiutando l'affare, società come la Genepesca organizzarono una rete commerciale di negozi in tutta la Penisola e armarono una propria flottiglia peschereccia che in breve raggiunse le dieci unità. Fu così che, anche a San Benedetto, i più audaci pensarono di riciclarsi, di cambiare il tipo di pesca. Armatori o società del posto investirono nella costruzione di scafi adatti alla nuova sfida, altri acquistarono in Italia o all'estero vecchi arnesi residuali che con opportuni lavori vennero attrezzati per le campagne di pesca in Atlantico<sup>4</sup>. Per uomini e mezzi, fu l'inizio di una esperienza che aveva il fascino suadente dell'avventura e dell'improvvisazione<sup>5</sup>.

Ci volle un po' di tempo perché i primi equipaggi atlantici si impadronissero dell'indispensabile bagaglio tecnico e dell'uso di nuove attrezzature come il sestante, il radar, gli scandagli sonori, i depuratori d'acqua, strumenti che sconvolgevano il lessico familiare e la sintassi della tradizione marinara locale. L'oceano impose anche altre innovazioni. In luogo delle barche in legno le cui carene erano state affinate in decenni di studi, pareri, esperienze, erano necessari scafi in ferro di dimensioni maggiori, in grado di effettuare a bordo una prima lavorazione del prodotto, dotati di grandi celle frigorifere per il congelamento<sup>6</sup>. I tempi di pesca, poi, erano del tutto differenti. Mentre in Adriatico i pescherecci non rimanevano in mare più di tre giorni, la pesca in oceano obbligava a campagne che duravano mesi. Si partiva a settembre e si restava in quei mari lontani fino a dicembre o aprile. Non esistevano soste o riposo eccetto il tempo necessario per il rifornimento di gasolio e lo sbarco del pescato. Quasi a volersi proteggere vicendevolmente nell'infido e sconfinato Atlantico, la maggioranza della flottiglia sanbenedettese non si disperse su rotte di pesca diverse ma si concentrò lungo le coste dell'Africa Occidentale in un braccio di mare ampio appena alcune centinaia di miglia, tra la foce del Rio de Oro nel Sahara spagnolo e capo Timiris in Mauritania.

Pier Cesare Gobbi, già capitano della Marina mercantile italiana e comandante di un motopeschereccio sanbenedettese in atlantico, racconta così la vita dei marinai a bordo.

Lavorano senza guanti così le dita hanno più presa, lavorano veloci, si direbbe ritmicamente, attenti agli aculei dei bagari, ai morsi delle murene, alle spine dorsali delle cemie più grosse di chiodi ed acuminate come aghi, alle sferzate di coda delle mante. Lavorano attenti a non scivolare facendo ondeggiare il corpo ricurvo in sincronia con il rollio della nave; è meno facile di quanto sembri. Riempono le coffe, il pesce eletto per il fine palato dei consumatori verrà poi lavorato, incassettato e stivato nelle celle congelatrici. [...]. Quando nasce loro un figlio o muore la madre lo sanno per radio telefono, non hanno tempo di chiudersi in cabina a piangere da soli di gioia o di dolore. Le mani sono "cotte" dall'acqua salata, enfiate, deformate, doloranti. Le ferite non cicatrizzano. Le spesse callosità divengono molli e biancastre. Quando rubano tre minuti per fumare una sigaretta fanno fatica ad accendere un fiammifero, altrettanto a tenere la forchetta quando mangiano, se mangiano. Quando possono dormono mezz'ora o meno, cadono in cuccetta senza togliersi gli stivali a scoscia. A volte mangiano un panino con la sinistra e con la destra seguitano a selezionare sogliole, calamari ecc. Puzzano di sudore e di pesce. In un minuto passano da +30° a -40°. Sono abbruttiti dalla stanchezza e dal bisogno di sonno, stanno per crollare. Eppure il collasso non appare imminente nei loro occhi vivi. Spesso l'insaccata è meno "sporca", allora lavorano di meno. Tra una cala e l'altra arrivano ad avere anche un'ora libera per fare tutto un sonno, mangiare seduti o lavarsi<sup>7</sup>.

Per tutto ciò, qualcuno ha definito l'esperienza oceanica un'epopea tragica e sublime nella storia del lavoro del mare.

Stenti, sacrifici e lontananza non erano sufficienti a scoraggiare i sanbenedettesi che avevano forse fama di gente caustica ma anche quella di gran lavoratori, pragmaticamente abituati alle difficili condizioni imposte dal mare. E i ragguardevoli guadagni prospettati da tale vita si dimostravano attrattivi per molti giovani: dopo sei mesi di campagna, i marinai imbarcati per l'Atlantico spesso tornavano a casa con in tasca un bel gruzzolo, soldi che un operaio edile avrebbe guadagnato in due o tre anni.

I primi successi, obnubilando la vita grama, avevano fatto balenare a taluni l'idea che la pesca oceanica avrebbe inesorabilmente soppiantato quella tradizionale adriatica, e che quei 30 scafi costituissero l'avanguardia di una colonizzazione sanbenedettese che si sarebbe velocemente estesa ad altri mari, ad altri

oceani. Così sulle rive del Tronto, la febbre della pesca oceanica contagiò molti e non mancarono esempi di professionisti e imprenditori che in quel periodo di boom si improvvisarono armatori investendo ingenti somme di denaro per l'acquisto di una barca in ferro. In quegli anni, nelle cooperative di pescatori o nei bar a ridosso del porto monopolizzavano l'attenzione le rituali dispute tra chi sosteneva perentoriamente che per San Benedetto l'Oceano rappresentasse il futuro e chi viceversa era convinto che la pesca tradizionale in Adriatico non sarebbe mai tramontata; essendo l'indole delle due marinerie contrastante, più audace, modernista e temeraria la prima, tradizionalista e legata alle consuetudini la seconda, si era creato uno iato incolmabile tra il popolo del mare sanbenedettese. Eppure le due marinerie erano costrette a convivere fianco a fianco, da una parte - lungo il molo sud - la banchina d'ormeggio dei pescherecci in legno "adriatici", di fronte le sagome scure dei grandi scafi atlantici. Cristo e anticristo si dividevano equamente il porto che comunque rimaneva un comune spazio culturale e umano.

La Storia, tuttavia, non sempre asseconda le aspettative e anzi talvolta le demolisce. Alla fine degli anni '60, dopo quasi un decennio di sfruttamento massiccio da parte delle marinerie di molti paesi, le aree dell'Africa orientale si erano depauperate e campagne di esplorazione in Messico, Costa Rica, Brasile, Uruguay, Yemen, Kenya, Srilanka, si erano rivelate infruttuose quando non del tutto fallimentari. Nella pesca oceanica, poi, si stava imponendo la concorrenza di strutture organizzate e complesse contro le quali la marineria sanbenedettese - basata sullo slancio individuale e costituita da navi che non superavano le 1700 tonnellate di stazza lorda - non riusciva a tenere il passo. Fu un incidentale episodio a far scoprire ai sanbenedettesi la vera caratura dei loro concorrenti stranieri. Un giorno, sul "Simone II" accadde che un marinaio si infortunò ad una gamba per un colpo inavvertitamente partito da un fucile con il quale era solita svagarsi la ciurma nei pochi momenti di pausa. Dakar era distante mezza giornata di navigazione, così il comandante decise di chiedere soccorso alla nave sovietica "Vostok" in pesca nelle vicinanze. Una volta tornato a bordo dopo esser stato accudito e medicato dai sovietici, il marinaio raccontò di essere stato accolto in un ambiente da sogno: più che una nave da pesca, descrisse il "Vostok" come un paese galleggiante con locali opifici dove si lavorava il pesce, cucine dove c'erano cuoche ed altre donne che svolgevano mansioni sussidiarie, ma soprattutto due ampie stanze deputate a infermeria e sala operatoria dotate di attrezzature radiologiche e quanto altro utile per ogni emergenza sanitaria<sup>8</sup>. I numeri del "Vostok" erano impressionanti: 43.000 tonnellate di stazza lorda, un

equipaggio di 594 persone, due elicotteri, un cinematografo, ospedale e biblioteca. Difficile immaginare di poter competere adeguatamente con tale dispiego e meraviglia di mezzi per una flotta che nel suo complesso non raggiungeva le 16.000 tonnellate di stazza!

Ma il declino della pesca atlantica - seppur nell'aria - non sembrava imminente quando, nel dicembre '70, alcuni pescherecci erano appena rientrati in porto per le imminenti vacanze natalizie e per preparare adeguatamente gli scafi in vista della campagna primaverile. Uno di questi, il "Rodi", scafo scuro di nuova costruzione, 500 tonnellate di stazza lorda con una capacità di carico di 280, sarebbe dovuto rientrare a San Benedetto il 23 dicembre. I familiari aspettavano con ansia i congiunti imbarcati. Il "Rodi" tornava da Venezia, dove in dieci giorni aveva fatto carena e altri lavori che era impossibile effettuare a San Benedetto non esistendo qui un bacino di carenaggio in grado di accogliere quello scafo di 57 metri di lunghezza per 9 di larghezza.

Avrebbe dovuto essere un rientro di routine, una navigazione senza patemi in un mare amico che anche nella cattiva stagione raramente si mostrava cupo e minaccioso per più di dodici, diciotto ore. Eppure quella notte tra il 22 e il 23 dicembre qualcosa andò storto. Mentre il "Rodi" navigava spedito a non più di dieci miglia dalla costa, il mare cominciò a montare sospinto da un vento teso che soffiava da nord. Il buio fitto e il cielo carico di nubi annunciavano burrasca. Probabilmente la vicinanza del porto e l'esperienza di alcuni anni nell'oceano non impensierirono il comandante. L'ansia di raggiungere la meta, così vicina a non più di una manciata di miglia, deve aver fatto commettere un'imperdonabile leggerezza. Fu un errore grossolano, esiziale. Come tutte le navi, anche il "Rodi" era stato progettato per avere una buona stabilità nelle normali attività operative ma diventava vulnerabile quando - come quella notte - non navigava con il suo assetto abituale che prevedeva stive piene di pesce e serbatoi colmi di gasolio. A pregiudicare ulteriormente la stabilità del peschereccio, poi, deve aver contribuito qualche sollecitazione dinamica: un'ingavonata, una rapida accostata, il maltempo con vento e moto ondosso o la somma di almeno un paio di questi fattori.

Sta di fatto che il "Rodi" si capovoltò quando era già entrato nel raggio luminoso del faro di San Benedetto. Pochi attimi, e tutto finì. Probabilmente l'equipaggio non ebbe nemmeno il tempo di rendersi conto di ciò che stava accadendo, tantomeno di armare una scialuppa. Dieci uomini rimasero prigionieri della nave, si chiamavano Silvano Falaschetti, Giovanni Palumbo, Francesco Pignati, Alteo Palestini, Ivo Mengoni, Antonio Alessandrini, Marcello Ciarrochi, Giovanni

Liberati, Domenico Riarelli e Agostino Di Felice. Il primo, il più giovane, di ritorno dalla prima esperienza atlantica aveva 16 anni, l'ultimo, il comandante, di anni ne aveva 29.

La mattina seguente, in una calma quasi irreale, la sagoma scura del "Rodi" si stagliava capovolta a non più di 3 miglia al largo di Pescara. Il relitto - che poteva esser scambiato per un enorme cetaceo ferito - era stato sospinto verso est dal vento e dalle correnti invernali che in Adriatico possono raggiungere i 3-4 nodi ed infine si era incagliato in un banco di sabbia.

La notizia della sciagura arrivò a San Benedetto la mattina del 23 dicembre annunciata dalla radio nazionale. La città fu colta di sorpresa in un giorno semifestivo mentre la maggioranza era intenta agli ultimi preparativi per il Natale. Con le pescivendole - in giro per portare in ogni famiglia il pesce della vigilia - i ragguagli arrivarono in tutte le case. Quella sera a San Benedetto vennero spente tutte le luminarie natalizie. E al Mercato del pesce sulla bandiera a mezz'asta venne legato un grande fiocco nero.

La tragedia scosse la città fin nel profondo, sul "Rodi" se non c'era un familiare, c'era un amico, se non c'era un amico c'era un conoscente. Gente abituata a rifuggire ogni esasperata manifestazione di sentimenti, i sanbenedettesi si chiusero nel proprio dolore in un'angoscia tutta privata, e destinata a rifrangersi nell'imminente celebrazione della Festa dell'amore e dell'intimità.

A tutti, in città, la fine del "Rodi" richiamò alla mente una precedente sciagura: il naufragio del peschereccio oceanico "Pinguino", affondato nel febbraio 1966 nelle acque del Sahara spagnolo, tra Las Palmas e Villa Cisneros. Il "Rodi" insieme all'"Andrea Speat", all'"Astoria", al "Luna", e al "Kodiak" fu tra gli scafi che - interrotta la pesca - arrivarono per primi sul luogo stimato del naufragio e tentarono un inutile soccorso. Era stata la prima grande tragedia di un peschereccio oceanico sanbenedettese. I quattordici membri dell'equipaggio perirono tutti e il "Borio" riuscì soltanto a ripescare dal mare due cadaveri poi stivati insieme alle cassette del pesce. In un primo momento, a San Benedetto erano arrivate notizie frammentarie del naufragio così per sopperire alla mancanza o alla povertà dei dettagli, ciascuno si era sentito legittimato ad aggiungere a quelle scarse notizie del suo, ad interpretare, e si sa che quando una cronaca passa di bocca in bocca, di casa in casa, trascolora, assume sembianze inimmaginabili, si crea e si disfa. Così, nei racconti del popolo il naufragio del "Pinguino" si era dilatato in una sciagura inenarrabile condita da improbabili informazioni; taluni identificavano il punto esatto dell'affondamento al largo di Agadir, altri a sud di

Capo Verde; c'era poi chi asseriva risolutamente che i marinai fossero rimasti vivi per qualche giorno grazie ad una bolla d'aria che si era formata nel ventre del peschereccio rovesciato. Successive ricerche stabilirono l'esatto punto dell'affondamento, il relitto fu localizzato ma le avverse condizioni meteorologiche resero impossibile qualsiasi intervento umano. La «Domenica del Corriere» dedicò al naufragio un ampio reportage e Walter Molino disegnò per l'occasione una memorabile copertina.

Dunque il naufragio del "Rodi" riapriva una vecchia ferita, in cinque anni la marineria sanbenedettese aveva pagato un tributo di vite altissimo, a memoria d'uomo niente del genere era mai occorso ai pescherecci che operavano in Adriatico, così non mancò chi assimilò l'avventura oceanica a una maledizione, a una sfida contro natura, alla quale il mare aveva risposto con un crudele ordito di sciagure. Un anziano professore di liceo prese parte a questo coro: raccontò che quando gli abitanti di Cnido avevano chiesto all'oracolo di Delfi un giudizio sull'opportunità di scavare un canale che tagliasse in due l'istmo della loro penisola, l'oracolo rispose: «Giove avrebbe fatto un'isola invece di una penisola se questo fosse stato il suo desiderio».

La maggioranza fu incline a considerare il naufragio una pura fatalità e in città si attendeva con ansia il ritorno delle salme per tributare con degni funerali l'ultimo saluto a quegli sfortunati marinai.

Tre giorni dopo la disgrazia, la mattina del 26 dicembre, in città accadde qualcosa di nuovo, di imprevisto. Al porto, fra i pescatori assiepati in improvvisati capannelli non si avvertiva lo sgomento o la muta rassegnazione di cui parlava la stampa, piuttosto aveva attecchito negli animi una rabbia nitida, montante. Perché tardavano tanto le operazioni di recupero? All'unisono, la marineria contestava l'efficienza dei mezzi che si erano avvicendati intorno allo scafo capovolto del "Rodi", protestavano perché gli sforzi non erano adeguati o comunque non all'altezza del compito. Più dei sommozzatori - dicevano - occorreivano pontoni dotati di gru, grossi rimorchiatori. A chi incautamente aveva parlato di «condizioni meteorologiche proibitive», rispondevano che il mare non era tale da ostacolare le operazioni di recupero. Come dargli torto? Anche il 24 dicembre alcuni *topolini* e altri piccoli scafi erano usciti lungocosta per poi rientrare nel primissimo pomeriggio.

Nonostante gli inviti alla calma e le rassicurazioni del sindaco, una pattuglia di marinai si era recata in Capitaneria e al cospetto del capitano Angelone aveva proposto di capovolgere lo scafo del peschereccio, rimetterlo in sesto quindi

penetrare all'interno perché secondo loro i marinai del "Rodi" erano quasi tutti dentro la stiva. E con un tono quasi di sfida i pescatori avevano aggiunto: «Non resteremo con le mani in mano finché non avremo tentato il tutto per tutto affinché le mamme, le spose, i figli possano piangere sulle spoglie dei loro cari e portare un fiore sulle loro tombe»<sup>9</sup>. Scaduto il tempo per telegrammi di solidarietà e manifestazioni di cordoglio era arrivato il momento di agire, reclamavano i sanbenedettesi.

Dapprima sottovoce, poi sempre più insistentemente, iniziò a circolare una voce in città. Diceva che la società armatrice del "Rodi", l'Aretusa, scoraggiava quando non impediva qualsiasi tentativo di recupero del relitto per una storia di assicurazione. A dar credito alla mormorazione, qualora lo scafo del "Rodi" non fosse stato recuperato, la società di assicurazione avrebbe pagato interamente l'indennizzo, viceversa non avrebbe pagato nulla o una somma irrisoria e questo perché nel contratto stipulato dall'Aretusa era contemplata soltanto la «perdita totale» del peschereccio.

Forse la diceria era stata data in pasto alla marineria da malelingue, o forse aveva un fondamento di verità, in questo caso si può ragionevolmente supporre che l'informazione fosse trapelata dalla sede dell'Aretusa, magari per bocca di un impiegato in preda ad una crisi di coscienza. Sta di fatto che tra le autorità iniziò un fastidioso gioco di rimbalzo delle responsabilità: la Capitaneria di San Benedetto declinò qualsiasi giurisdizione sul relitto e costrinse la pattuglia di giovani e marinai a partire per Pescara poiché solo dalle autorità portuali di quella città avrebbero potuto ottenere il permesso di uscire in mare e tentare il recupero delle salme. Ma a Pescara, una volta ottenuta verbalmente dal colonnello Moccia l'autorizzazione, venne detto alla rappresentanza di marinai che era necessario anche il nulla osta dell'armatore. A quel punto, l'emissario dell'Aretusa divenne introvabile e ciò contribuì a far assumere alla vicenda i contorni di una congiura. E avvalorò le voci circa l'intenzione dell'Aretusa di fare «atto di abbandono» per incassare l'indennizzo assicurativo.

Il guaio, poi, fu che televisione e esponenti delle istituzioni di Ancona e Ascoli Piceno continuavano a propalare notizie inverosimili come quella che l'unico responsabile del ritardo nel recupero delle salme fosse il maltempo o quantomeno delle condizioni di onda e risacca. «Menzogne spudorate», rispondevano a San Benedetto. Una dimostrazione? Anche il 27 mattina alcune vongolare erano uscite dal porto e avevano pescato.

A questo punto, è opportuno fare un breve passo indietro. Da circa un anno e

mezzo esisteva a San Benedetto un nucleo di giovani militanti legati al movimento e al giornale «Lotta Continua». Erano perlopiù neolaureati o iscritti alle facoltà degli atenei di Bologna, Roma o Milano che non frequentavano più le lezioni e dopo l'esperienza dell'autunno caldo del '69 erano rientrati a San Benedetto. Dalla loro dimessa sede nella città alta vagheggiavano un universo di giustizia sociale che in parte era frutto della fantasia e dell'immaginazione dei vent'anni, e in parte di un'azzardata sintesi di alcuni filosofi: Althusser, i francofortesi Habermas e Marcuse, Marx. Erano una decina, ma in diverse circostanze erano riusciti a mobilitare un discreto seguito. Falliti alcuni interventi di propaganda alla Fastigi e all'Iveco - le sole due grandi aziende di San Benedetto - si erano concentrati sulla marineria e rimestando nelle acque stagnanti della politica portuale avevano portato in città una ventata di aria fresca. Che tra gli «adriatici» e gli «atlantici» esistesse una differenza sostanziale, lo avevano capito subito. La pesca tradizionale adriatica era ancora effettuata da nuclei semifamiliari e rispettava un copione arcaica con un capobarca e una rigida struttura gerarchica, viceversa nella pesca atlantica gli armatori erano generalmente società, e negli equipaggi composti di dieci, quindici persone le mansioni erano nominali giacché tutti facevano tutto senza distinzione di ruoli eccetto l'ufficiale di coperta. Sugli scafi oceanici, quindi, era sparita la specializzazione e tutti i membri dell'equipaggio potevano essere considerati alla stregua di operai del mare. A tali contrasti però, non corrispondeva un diverso criterio di retribuzione giacché anche gli «atlantici» praticavano la spartizione dei proventi del pescato al pari degli «adriatici», perpetuando così le tradizioni di pagamento della pesca locale come la parte, la mucugna, la regalia.

In tal modo, questo manipolo di agitatori iniziò a reclamare un contratto nazionale che desse a tutti gli operai del mare garanzie sociali al pari degli altri lavoratori dell'industria: turni di riposo, assicurazione contro gli infortuni, salario minimo garantito. Il ragionamento filava e le rivendicazioni fecero breccia tra la manovalanza di alcuni pescherecci oceanici, soprattutto dove operavano coetanei e conoscenti dei ragazzi di «Lotta Continua» ma - come prevedibile - si infransero contro l'avversione degli armatori e della Copea, la cooperativa di pesca atlantica. E fu la Copea più delle società armatoriali che assunse il ruolo di controparte dei giovani agitatori.

Fondata anni addietro, la cooperativa costituiva il braccio operativo della politica portuale del PCI, ma secondo l'analisi dei ragazzi riproponeva gli stessi meccanismi di sfruttamento dietro ad una parvenza di collettivismo. Certo gli sche-

mi ideologici erano piuttosto rigidi e perlopiù mutuati da quelli operaistici tuttavia l'assunto dei ragazzi era incontrovertibile: la marineria sanbenedettese riusciva a reggere il confronto con la concorrenza straniera solo sfruttando pesantemente la mano d'opera imbarcata.

Lo scontro fu inevitabile. Battendo sullo stesso chiodo, con un tazebao intitolato «Alì Babà e i quaranta ladroni», i ragazzi attaccarono frontalmente e senza eufemismi la Copea; scrissero che i paludati uffici della cooperativa erano stati costruiti sulla pelle di decine di poveri cristi che lavoravano 24 ore su 24. All'affronto, la sinistra locale rispose con la tracotanza del potere costituito e schermandosi in una corazza di protervia non riconobbe ai giovani di «Lotta Continua» la dignità di soggetto politico. Tra la marineria, però, i volti e i nomi di quei ragazzi erano diventati familiari; la maggioranza li giudicava agitatori ma ascoltava con curiosità la loro analisi politica e talvolta ne condivideva gli obiettivi di lotta.

Fiutando il clima che si respirava in città, gli attivisti di «Lotta Continua» apparvero sulla scena il 27 dicembre e si gettarono a capofitto sulla vicenda del «Rodi». Quella mattina, appesero sui muri cittadini un ciclostilato intitolato «I falsi pianti degli armatori» che denunciava la latitanza delle autorità, la disinformazione, la doppiezza dell'armatore. Il foglio si chiudeva con un appello: «Marinai e proletari di San Benedetto, dobbiamo vendicare tutti i marinai morti in mare. Abbiamo una grande forza: usiamola per processare e punire pubblicamente tutti i padroni assassini e dimostrare a tutti che la nostra vita vale qualcosa»<sup>10</sup>.

Curiosi e accigliati, i sanbenedettesi lessero quel foglio appeso dappertutto e distribuito ai passanti in Piazza della Rotonda. L'effetto del volantino fu tangibile e immediato, infiammò gli animi già esacerbati da tanta ambiguità. Quello stesso giorno, in un sussulto di stizza, il postino Nazzareno Grannò prese un'iniziativa singolare: dall'ufficio postale indirizzò a Saragat il seguente telegramma: «Mancato intervento mezzi di recupero nostri morti, aumenta odio verso governo da lei presieduto»<sup>11</sup>. E in questa macroscopica inesattezza di attribuzione di ruolo istituzionale - giacché Saragat era presidente della Repubblica e non capo del governo - si può leggere l'ansia di identificare un responsabile per tanta sciagurata inerzia. Chi era dunque Creonte? Il presidente della Repubblica, l'armatore, il comandante del porto di Pescara o il Capitano Angelone?

Ciò che accadde a quel punto, forse non era scontato ma certo non imprevedibile. L'assillante propaganda dei ragazzi di «Lotta Continua» fece breccia e quando arrivò la chiamata generale alla sollevazione, all'azione diretta, la città fu

pronta a raccogliere le parole d'ordine della contestazione. E cosa significasse azione diretta lo aveva spiegato «Mondo Beat»: «La fine della dipendenza da rappresentanti eletti o ufficiali [...]. La fine delle élites. [...] Attività di massa di un nuovo genere, basata su responsabilità decentralizzate ma coordinate [...]». L'azione diretta significa l'abbandono di comitati eletti, che devono esser sostituiti da gruppi operanti di volontari i quali si assumano la responsabilità personale di ciò che fanno. Azione diretta significa che tutte le forze del movimento si concentrano nell'attuazione pratica»<sup>12</sup>. Con un altoparlante montato sopra una Mini-minor tre ragazzi iniziarono ad incitare i cittadini a partecipare ad un'improvvisata manifestazione di protesta contro il mancato recupero delle salme. A passo d'uomo, l'auto percorse una dozzina di volte il perimetro del centro mentre la voce distorta che usciva dall'altoparlante diventava sempre più graffiante, metallica, ossessiva. Dietro la Mini-minor si era ormai formato un corteo di decine di persone che ad ogni incrocio si ingrossava e incoraggiava i ragazzi ad insistere, a lanciare nuove e più pungenti accuse. Davanti al cinema "Calabresi" il corteo si bloccò e un gruppo di giovani impose la sospensione della proiezione e la chiusura per lutto e dopo pochi minuti la stessa scena si ripeté al cinema "Delle Palme". A quel punto, qualcuno propose di dirigere il corteo verso la Capitaneria e occuparla ma una voce obiettò che la Capitaneria era zona militare e l'azione avrebbe innescato un'immediata reazione delle autorità. Allora arrivò la proposta di concentrarsi alla stazione ferroviaria e fu così che la folla si diresse disordinatamente verso la piazza della stazione. Un'ora più tardi, la manifestazione aveva completamente bloccato il centro di San Benedetto, occupato la stazione e fermato il traffico ferroviario. Così, alla fine, endemica e contagiosa, la rabbia era esplosa. Decine di persone avevano rovesciato sulle rotaie carrelli portabagagli, panche di cemento e tronchi d'albero scaricati da un vagone merci in sosta, quindi si erano seduti sui binari<sup>13</sup>.

Si può immaginare lo sconcerto delle autorità non appena si resero conto della piega che aveva preso la protesta; colti di sorpresa, i pochi poliziotti e carabinieri ai quali era stato intimato di seguire l'improvvisata manifestazione non poterono far altro che rientrare nelle rispettive caserme comunicando l'occupazione della stazione e il blocco del traffico ferroviario. Fu un susseguirsi di telefonate, telegrammi, telesspressi, marconigramma tra San Benedetto e la Questura di Ascoli Piceno. Il Questore, insieme al suo vice e al comandante del gruppo carabinieri di Ascoli, si precipitarono a San Benedetto e con il commissario Punzi arrivarono in stazione a metà pomeriggio. Per togliere ogni esca alla volontà di

disordini offrirono una proposta conciliante, dissero che se si fosse sciolta la manifestazione non ci sarebbero state conseguenze per nessuno e si sarebbero impegnati personalmente per accelerare le operazioni di recupero delle salme. Cercarono di usare gli argomenti del buon senso, fecero presente che a Porto d'Ascoli era rimasto bloccato un treno pieno zeppo di operai che stavano tornando al nord con le famiglie e che a Grottammare, sull'espresso 405, c'erano un centinaio di militari in licenza diretti a sud. Ma fu come parlare al vento e la rampogna del Questore non convinse nessuno. Di rimando, il comitato di occupazione rispose che il blocco non sarebbe stato rimosso finché tutti i cadaveri del "Rodi" non fossero rientrati a San Benedetto.

Così sul palcoscenico della quotidianità era comparso uno strappo. Se la gente di mare contempla la sciagura quale occasionale evenienza nell'avversa fortuna, non è ammissibile privare i superstiti del diritto di piangere su una tomba i propri congiunti. Solo «un sasso che distingua le mie dalle infinite ossa che in terra e mar semina morte», chiedevano a San Benedetto, «un ultimo asilo che le sacre reliquie renda dall'insultar de' nemi e dal profano piede del vulgo [...] e di fiori di odorata arbore amica le ceneri di molli ombre consoli». Da quattro giorni aspettavano a San Benedetto, ma qualcuno stava tentando di negare a quella comunità dolente il diritto a seppellire i propri morti. Così in questa ulteriore ferita inferta alla marineria si era incuneata l'abile e passionale propaganda di quel manipolo di giovani che costituivano il nerbo della locale sezione di «Lotta Continua». Perciò la protesta, più che da un impeto rivoluzionario, scaturiva dalla necessità di assecondare una legge non scritta, la *pietas* dovuta ai morti, la stessa legge cui obbedì Antigone scegliendo di seppellire il fratello caduto in guerra nonostante l'ordine di Creonte. Allora come sempre, nessun decreto, norma - o peggio interesse - può infrangere l'eterna legge dell'amore universale poiché - in questo caso - la disubbidienza diverrebbe legittima. E a San Benedetto l'ignavia e il tornaconto avevano sfidato questo comandamento etico assoluto; solo in questo modo si spiegano gli accenti inconsueti, l'infrazione collettiva alle leggi, le strade percorse da tutte le classi cittadine che vociavano con rabbia.

Così, alla stazione, si ritrovarono tutti. C'erano marinai, fabbri, motoristi e altri artigiani legati al mondo della marineria, c'erano le pescivendole con il fazoletto nero in testa, gli operai delle industrie conserviere, del mercato generale, perfino degli armatori, oltre a commercianti, impiegati. Infine c'erano i giovani, palafrenieri e fuochisti della sommossa che dosando sapientemente mordacchia e carbone stroncavano i propositi più corrivi oppure sobillavano e aizzavano la

folla non appena sembrava che il commissario Punzi fosse riuscito a convincere qualcuno a rientrare nelle case.

In tutta San Benedetto si respirava un'aria di euforia, come sempre accade quando l'ordine abituale di una comunità viene repentinamente messo in discussione. Una volta impossessatisi del microfono nella sala operativa della stazione, gli attivisti di «Lotta Continua» iniziarono un comizio permanente, al quale si avvicendarono marinai e studenti, in un flusso di coscienza collettivo che sembrava inarrestabile. Poi, una volta scesa la notte, appena venne lanciato l'ordine di bloccare tutta la città, alcuni gruppetti uscirono dalla stazione e si impossessarono di un autobus di linea della Rastelli e partirono diretti verso Porto d'Ascoli. Era già tarda sera quando un giovane annunciò trionfalmente dal microfono della stazione che la città era completamente in mano ai dimostranti: un blocco stradale a sud, sull'Adriatica, aveva interrotto il traffico con Martinsicuro nei pressi di Porto d'Ascoli e anche sulla Salaria, arteria di comunicazione con il capoluogo provinciale, erano stati rovesciati tronchi e masserizie cosicché tutte le principali vie di accesso a San Benedetto erano sotto il controllo dei manifestanti<sup>14</sup>. La notte trascorse così, in un bivacco improvvisato nell'inconsueto scenario della stazione dove - intorno al fuoco acceso sulle rotaie - si sciolsero le ansie dei più timorosi.

La mattina successiva San Benedetto si svegliò in un silenzio quasi assoluto. Lungo l'Adriatica - principale arteria stradale del paese che taglia longitudinalmente la città per tutta la sua lunghezza - si snodava un lungo serpente di auto e camion bloccati dalla sera precedente mentre i camionisti passeggiavano intorno ai loro mezzi muovendosi a gesti lenti, rassegnati, intorpiditi dalla stanchezza.

Lo sciopero generale indetto per il 28 dal comitato di occupazione era riuscito: quella mattina, le saracinesche dei negozi rimasero abbassate e nessuno si presentò al posto di lavoro, nel frattempo qualcuno aveva scritto sul portone d'ingresso del palazzo comunale «Chiuso per sempre». Un anonimo cronista del «Messaggero» scrisse che «L'organizzazione, l'attuazione e il controllo dello sciopero erano scaturiti al di fuori degli organismi tradizionali di democrazia rappresentativa. Le più famose, suggestive teorie dello spontaneismo giovanile, avevano così visto una positiva attuazione pratica. Tutti i partiti e sindacati erano stati scavalcati»<sup>15</sup>.

Nulla di ciò che avvenne quel giorno era stato ordinato, tutto avvenne spontaneamente, in modo improvvisato. Ci fu chi fece aprire alcuni panifici e distribuì gratuitamente panini e birra ai camionisti bloccati, altri che trasportarono in

ospedale una partoriente, un bambino con la febbre ed un anziano che cadendo dalle scale di casa si era fratturato due costole; continuamente partivano staffette da una barricata all'altra per tenere le comunicazioni con la stazione che rimaneva il centro della protesta. Fu una giornata di attese, di dubbi e di eccitazione, punteggiata da notizie di tutti i generi: dai microfoni un ragazzo comunicò che il battaglione celere "Senigallia" era uscito dalla caserma ed era in viaggio per San Benedetto con il compito di sgombrare la stazione e disperdere i manifestanti, altri dichiararono che per certo erano iniziate le operazioni di recupero delle salme ma furono smentiti quasi subito. Ai blocchi stradali e alla stazione fu un andirivieni di esponenti delle istituzioni, sindacalisti, politici. A questi ultimi fu riservata l'accoglienza più ostile, chi - come il senatore Scipioni - cercò temerariamente un approccio con i manifestanti fu travolto dai fischi e dal lancio di uova.

In città non si registrò alcun incidente, alcun segno di intemperanza o danneggiamento, la folla reclamava solamente le dieci salme, e fu questo probabilmente che convinse alla fine gli esponenti delle istituzioni ad agire. Scomposti e ciascuno per proprio conto, seguendo canali istituzionali o informali, avviarono contatti per accelerare le operazioni di recupero.

In pochi riuscirono a non perdere la bussola durante quella giornata convulsa e di parapiglia: i giornalisti - piuttosto che raccontare l'anomala situazione in cui si trovava San Benedetto - si affannarono a descrivere minuziosamente «l'impegno degli esponenti delle istituzioni», il viaggio a Roma del presidente regionale Tulli che cercava un abboccamento con il Ministero della Marina mercantile e indugiarono oltremodo sul via vai di delegazioni che si avvicendarono in città. Così, oltre ai politici locali che svolsero bene il loro mestiere facendo credere che l'autorizzazione al recupero delle salme non fosse cosa dovuta e di coscienza bensì il risultato dei loro sforzi, fu una gara tra ammiragli, capi di gabinetto e deputati per accreditarsi quali artefici del successo. Poi, finalmente, dalla Capitaneria Angelone annunciò che tutto era pronto per l'inizio delle operazioni. Intorno a mezzogiorno, il rimorchiatore "Cesare Davanzali" sarebbe uscito dal porto di Ancona diretto a Ortona dove avrebbe agganciato un pontone di 800 tonnellate della Micoperi, l'unico mezzo in grado di imbragare il relitto del "Rodi" e rimorchiarlo in porto.

Alla stazione la notizia venne accolta con malcelata soddisfazione, ma marinai e ragazzi ribadirono che lo sciopero sarebbe cessato solamente quando i mezzi navali fossero giunti a Pescara dove si trovava già un gruppo di osservatori per



accertare la consistenza dei mezzi impiegati. Nel pomeriggio, quando fu chiaro che il rimorchiatore era arrivato ad Ortona e aveva agganciato il pontone - mentre era in corso una riunione operativa tra alti ufficiali della Marina per pianificare le operazioni di recupero - a San Benedetto iniziarono i primi segni di contrasto, di cedimento. Alla stazione, i marinai sostennero che l'obiettivo era stato raggiunto, che era opportuno sciogliere la manifestazione e rimuovere il blocco ferroviario altri, come i ragazzi di «Lotta Continua», obiettarono che era necessario continuare ad oltranza, «Sarebbe troppo comodo per i padroni se fosse finita qui, tornati i morti bisogna pensare ai vivi» - affermò una voce dal microfono -. Dopo i corpi delle vittime del "Rodi", dunque, «Lotta Continua» pretendeva il contratto nazionale per gli «atlantici».

Ma a quel punto, il connubio spurio tra la città e «Lotta Continua» si incrinò. Determinanti furono due iniziative surrettizie: qualcuno - probabilmente un attivista del PCI - fece ripetutamente il giro della città su di un'auto in tutto simile a quella usata dai manifestanti che per due giorni aveva diffuso le decisioni del comitato di occupazione dicendo che la lotta era terminata e invitando tutti a rientrare nelle case. Alcuni marinai, poi, furono convocati in una riunione segreta e con argomenti persuasivi furono convinti a farla finita<sup>16</sup>. Era suonata la fine della ricreazione, per dirla con le parole di De Gaulle. La maggioranza disorientata sbandò e la stanchezza fece il resto. Alle 18 del pomeriggio l'occupazione venne tolta. Un gruppo di marinai rimosse i tronchi, le panche e tutti i materiali gettati disordinatamente sui binari nei due giorni di moti. Anche nel resto della città, a Martinsicuro e a Spinetoli, vennero sgomberate le strade. Sull'Adriatica, lentamente, le interminabili colonne di automezzi iniziarono a muoversi.

Non fu un'operazione agevole imbragare lo scafo capovolto e insabbiato del "Rodi". Furono necessarie dodici ore di spasmodico lavoro. Il relitto entrò nel porto di Ortona la sera del 30 dicembre. Ad Ortona, sul "Molo degli inglesi", centinaia di persone presenziarono in silenzio alle manovre di ispezione di sommozzatori e marinai. Dalle stive piene di melma, nafta e lamiere vennero estratti i corpi senza vita di quattro marinai, gli altri non furono mai trovati.

San Benedetto riebbe i suoi morti la mattina del 2 gennaio e quello stesso giorno si celebrarono i solenni funerali. Nella Chiesa dei Sacramentini trovò posto solo una piccola parte delle diecimila persone che parteciparono alle esequie; c'erano i lavoratori del mare di Ortona, Viareggio, Martinsicuro, Giulianova, Pescara, Grottammare, Porto San Giorgio, Alba Adriatica, Tortoreto. Gli eleganti caratteri delle corone di fiori testimoniavano la presenza di delega-

zioni militari delle navi "Vedetta", "Proteo", "Basile", di varie organizzazioni di pescatori e armatori, dei Vigili del Fuoco, del Ministero della Marina mercantile, delle municipalità rivierasche. E a nessuno parve retorico quanto Monsignor Radicioni disse durante l'omelia: «I fiori che la città ha profuso intorno alle bare ricordano i fiori di giovinezza recisi anzitempo».

Si chiuse così con tutta la comunità stretta intorno ai propri morti e senza ulteriori clamori la vicenda del "Rodi" e a San Benedetto il quotidiano riprese in sopravvento. Unica memoria di quell'anomala e non violenta pagina insurrezionale fu lo strascico giudiziario. Arrivarono infatti alcune denunce che però non colpirono indifferenziatamente tutti i partecipanti alla sommossa. Si dice che nel corso di una riunione informale tra i vertici delle forze politiche locali ed esponenti del commissariato, i capi politici espunsero da un elenco i nomi di propri iscritti, simpatizzanti, amici. Fu così che - depennata la maggioranza - rimasero sulla lista i ragazzi di «Lotta Continua», i soli privi di un patrocinio politico.

Il processo si celebrò tempo dopo ma la giustizia fu indulgente e nessuno subì condanne per la prescrizione dei reati<sup>17</sup>. Una volta definitivamente calato il sipario, i protagonisti si persero nell'oblio delle rispettive vite tranne i ragazzi di «Lotta Continua» che, dopo qualche mese, sfilarono nuovamente sulla passerella della Storia.

A fornire una nuova occasione di mobilitazione fu una circostanza del tutto inaspettata quanto preoccupante. Si era appena diffusa la voce che i libri contabili della Copea stavano per varcare la soglia del Tribunale distrettuale e l'imminente fallimento avrebbe privato molti marittimi del proprio guadagno. Con l'ausilio di un radioamatore, i ragazzi riuscirono ad avvertire i propri amici imbarcati su di un peschereccio che stava rientrando dall'Africa equatoriale; dissero loro che - una volta giunti in porto - in nessun caso avrebbero dovuto sbarcare il pescato pena il suo sequestro da parte dell'autorità giudiziaria. La precarietà delle comunicazioni, l'accavallarsi degli eventi e alcuni equivoci resero l'arrivo della nave carico di tensione. Con mezzi di fortuna, i ragazzi uscirono dal porto e incrociarono il peschereccio appena fuori dal braccio del molo sud e lì - grazie all'ausilio di un fabbro - saldarono i boccaporti delle stive per impedire la requisizione del prezioso carico. Poi, una volta in porto, intavolarono con il commissario della Copea una defatigante trattativa. I giornali si gettarono con avidità sulla vicenda, dando spazio a repliche e controrepliche. E alla fine la spuntarono i ragazzi. Fu questa una delle ultime pagine di lotta scritte dai ragazzi e condita con appelli, ciclostilati, volantini e tazebo ai quali la città rispose con distaccata attenzione.

La liquidazione della Copea non ebbe le conseguenze devastanti che qualcuno paventava e contribuì solamente ad accentuare la parabola della pesca oceanica irrimediabilmente già nella sua fase calante. La marineria parve quasi sollevata per l'epilogo di una vicenda che cominciava ad angustiarla. I marittimi che assistettero imperturbabili e impotenti alla trafila burocratica della liquidazione non sembravano gli stessi che nei giorni del naufragio del "Rodi" avevano affermato: «Lu patrò è come 'na seccia, mò che non ci ha più i tentacoli bisogna usà la mannara». Ma queste parole le aveva davvero pronunciate un marinaio o gliel'aveva messe in bocca qualche giornalista? Non lo sapremo mai.

## Note

<sup>1</sup> Per un affascinante viaggio tra i vecchi mestieri del mondo sanbenedettese si veda il pregevole lavoro: M.N. Croci, a cura di, *Mare di corda*, Comune di San Benedetto del Tronto, Acquaviva Picena 1999.

<sup>2</sup> In verità, le prime avventure di armatori ed equipaggi sanbenedettesi fuori dall'Adriatico risalivano al 1926; in quell'anno 4 piropescherecci della società SAPRI dei fratelli Merlini superavano lo stretto di Gibilterra pescando lungo le coste del Rio de Oro. Successivamente, negli anni precedenti la seconda guerra mondiale, alcuni scafi sanbenedettesi furono impegnati nella pesca al merluzzo nel Mare del Nord. U. Marinangeli, *I pionieri della pesca atlantica*, in S. Anselmi, a cura di, *Viaggio nel mondo della pesca*, Ente autonomo Fiera di Ancona, Ancona 1990, pp. 157 e 160.

<sup>3</sup> Nel periodo 1965-1970 le unità oceaniche sanbenedettesi erano «i due terzi di tutta la flotta nazionale operante fuori dagli stretti sulle coste africane, per cui San Benedetto veniva definita, a ragion veduta, il più importante Centro di pesca oceanica», *Ibidem*, p. 169.

<sup>4</sup> A San Benedetto la pesca atlantica non si chiamò mai con questo nome: «Si usava il termine tecnico di pesca oltre gli Stretti o quello della geografia marinara popolare: la pesca del Marocco». C. Sannucci, *Lotta Continua*, Arezzo 1999, p. 66.

<sup>5</sup> P.C. Gobbi, *Pesca oceanica*, Istituto di Ricerca delle fonti per la storia della civiltà marinara Picena, San Benedetto del Tronto 1996, pp. 130 e 132.

<sup>6</sup> Fra il '54 e il '65 nell'ambito della Fiera internazionale della pesca di Ancona si svolsero numerose giornate a carattere tecnico-scientifico e igienico-sanitario denominate "Giornate veterinarie sui prodotti della pesca". Tali occasioni furono molto utili ai professionisti del settore al fine di approfondire e conoscere i problemi della conservazione del pesce durante le campagne atlantiche (la cosiddetta «catena del freddo»). U. Marinangeli, *I pionieri della pesca atlantica*, cit., p. 168.

<sup>7</sup> P.C. Gobbi, *Pesca oceanica*, cit., pp. 44-45.

<sup>8</sup> *Ibidem*, pp. 16 e 127.

<sup>9</sup> *Si attende che il mare restituisca le salme*, in «Il Messaggero», 27 dicembre 1970.

<sup>10</sup> Tribunale di Ascoli Piceno, Procedimento penale n° 10/71 R.G. Anelli ed altri, *Lotta Continua - I falsi pianti degli armatori*, ciclostilato.

<sup>11</sup> C. Sannucci, *Lotta Continua*, cit., p. 69.

<sup>12</sup> *Azione diretta*, in «Mondo Beat», n° 1, 1 marzo 1967.

<sup>13</sup> Per una puntuale e completa descrizione di ciò che avvenne in quei giorni si veda la testimonianza di Renato Novelli contenuta in C. Sannucci, *Lotta Continua*, cit., pp. 66-75.

<sup>14</sup> Tribunale di Ascoli Piceno, Procedimento penale n° 10/71 R.G. Anelli ed altri, *Verbale di testimonianza del Maggiore di PS Stano Pasquale*.

<sup>15</sup> *I partiti e sindacato scavalcati dal veemente rapido moto di massa*, in «Il Messaggero», 29 dicembre 1970.

<sup>16</sup> *I marinai valgono più di un pieno di nafta*, in «Lotta Continua», n°1, 15 gennaio 1971.

<sup>17</sup> Il processo si celebrò molti anni dopo in un momento politico assai diverso. L'Italia si era da poco lasciata alle spalle la tragica stagione degli anni di piombo e si volle concludere questa scomoda vicenda. La sentenza pronunciata dal Tribunale di Ascoli Piceno il 20 aprile 1983 dichiarava di non doversi procedere nei confronti dei sedici imputati per estinzione dei reati poiché, nel frattempo, un'amnistia aveva annullato tali infrazioni.