

NAUFRAGIO A TERRA

La rivolta di San Benedetto del Tronto,
dicembre 1970



MALAMENTE

NAUFRAGIO A TERRA

**La rivolta di San Benedetto del Tronto,
dicembre 1970**

MALAMENTE





RODI
ANCONA

Abbiamo deciso di dedicare alla rivolta di San Benedetto questa pubblicazione per una ragione molto semplice quanto fondamentale: le due giornate che videro un'intera comunità bloccare un intero territorio, tutte le reti viarie, la ferrovia adriatica e la statale, dopo il naufragio del peschereccio Rodi e la morte dei dieci componenti dell'equipaggio, espressero una conflittualità, una capacità di autorganizzazione popolare nonché di autogestione della protesta che crediamo non abbia avuto riscontro nella storia delle lotte nella nostra regione, le Marche, dopo la liberazione dal nazifascismo.

Se nelle grandi città del Nord e non solo, l'apice dello scontro sociale si era raggiunto nel "biennio rosso" 1968/69, nelle Marche fu l'insorgenza sambenedettese, breve quanto radicale, a fare da battesimo al decennio ribelle che attraversò buona parte degli anni Settanta anche nei nostri territori.

Per San Benedetto la rivolta non fu una breve parentesi, ma segnò una svolta. Infatti, al di là del lavoro politico-sindacale che si sviluppò ulteriormente nel settore della pesca, le due giornate del dicembre 1970 lasciarono una traccia profonda nella coscienza di una grossa parte degli abitanti della città. Una svolta che nel periodo successivo si manifestò, ad esempio, nelle mobilitazioni politiche di massa per contestare, un paio di anni dopo i fatti del Rodi, i

comizi del patron democristiano Forlani e del fascista missino Grilli in occasione delle elezioni politiche del 1972.

Dunque la nostra scelta è certamente di carattere memorialistico e storico – non a caso esce esattamente nel cinquantenario di quella rivolta – ma vuole anche evidenziare come una terra da sempre considerata dormiente e assuefatta alla pace sociale abbia espresso anche momenti di alta conflittualità, con l’auspicio che oggi, di fronte a un sistema sociale sempre più intollerabile, sappia trovare nuove energie e ribellarsi come accadde a San Benedetto mezzo secolo fa.

La redazione di Malamente

LA MEMORIA È VITA

San Benedetto del Tronto a cinquant'anni dal naufragio del motopesca Rodi: «la» storia fra le storie passate e presenti di una città smarrita che forse da sempre attende di ritrovarsi

Tommaso La Selva

Anche sulla terra si può fare naufragio
Assalti Frontali, "Mappe della libertà"

«Mare bello e ingannatore». Il naufragio del Rodi è una storia di San Benedetto e dei suoi mitici pescatori d'altura. Su un piano diacronico è una vicenda triste, ma colma di voglia di lotta e di riscatto, che s'intreccia con quelli che si potrebbero definire i macroperiodi vissuti dalla città negli ultimi cinquanta e più anni, con il '68, l'attività politica di base per i diritti dei pescatori cui proprio il rovesciamento del Rodi diede determinante impulso, *i giorni della Roton-da*, la lotta armata, il pentitismo, l'eroina, gli anni '80; fino al disimpegno politico e sociale, che pesa in un angolino della coscienza di ogni sambenedettese rispettoso di una storia fatta di cadute ma anche, nel bene e nel male, di ineffabili stagioni di autentica passione.

Di San Benedetto del Tronto e dei sambenedettesi generosi, rissosi, di ambigua cultura, in epoche diverse hanno scritto Jack La Bolina, Guido Piovene, Pier Paolo Pasolini e altri letterati. Andrea Pazienza ha dedicato a

questa eccentrica città di mare tavole elegiache e sognanti. Nell'attuale decadenza, comunque tinta di speranze, si cerca una via di fuga, un insight, un'improbabile svolta demiurgica che fra i tanti mali provi a frenare almeno la speculazione edilizia.

Mentre «blu è il colore del mare», e rosso il colore sia del vino che delle passate lotte, il presente è un nero di seppia su tela, come un dipinto del pittore Franco Paolini, detto Prichìo.

San Benedetto del Tronto oggi, fra realtà e mitopoiesi, c'è e non c'è: a caso, si va dagli odori sempiterni di cucina a base di suri alla brace in via Aspromonte, agli acerbi pezzi rap di J-And, Giulio Jay o di altri giovani cantori della *Riviera delle palme*; e si procede dall'architettura liberty più iconica che reale dell'Hotel Progresso fino al nuovo giardino battezzato dall'acqua salata col nome evocativo di Crêuza de mä, collezione d'operine installate nella sabbia della Sentina che il mare fa apparire e scomparire come gli gira.

Saltellando in centro fra i baretti della discussa *movida*, dove tutti prima o poi si va a finire come dromedari stanchi diretti verso torbide oasi, per fortuna o per anomalia s'incontra presto la nuova e insperata libreria Navecervo – una boccata d'aria – ma poi anche una biblica collezione di negozi di abbigliamento, gelaterie, pizzerie, crostacerie, malinconie e ristoranti sushi. Decenni fa il centro era molto diverso, un po' diversa era tutta la città, per chi ne ha ricordo, e diversa era la cultura: danno ancora speranze ciò che resta del Festival Ferré, gli inesausti guizzi





teatrali di Piergiorgio Cinì e Vincenzo Di Bonaventura, gli sforzi vecchi e nuovi di tanti operatori culturali e sociali.

Pure in tempi *liquidi*, o addirittura *gassosi*, la città, fra mille inadeguatezze equamente condivise fra chiunque la abiti, resta *museo del mare* a cielo aperto che in attesa di riesplodere generosamente implode: il porto è sempre lì anche se da tempo immemore privo di visione e progettualità, e negli ampi paraggi restano, o addirittura aumentano, ristoranti e pescherie dove acchiappi al volo la frittura che sia di paranza o rielaborata, come certi brodetti che sfidano il disciplinare; così come *insistono e resistono* l'Associazione Pescatori Sambenedettesi e il rifugio dei marinai e funaicapini Mare Bunazz, dove è facile, per motivi ignoti e d'arcaica cultura, che insieme t'accolgano e ti guardino storto.

Intanto, mentre la città di luci e ombre si fa paesaggio umano fra la provinciale *saudade* degli aperitivi al Circolo Nautico, le passeggiate al molo scolpito e le giornate estive dei ragazzi di Ragn'a Vela o Maremosso, gli anziani sonnecchiano eterni davanti al Bar della Sosta. In un giorno qualsiasi, in quel bar ma anche in un altro, ci potresti incontrare il marittimo ormai a terra che ti narra, ultimo scampolo di memoria – e *la memoria è vita* – le avventure di compravendita sessuale vissute nei porti uruguayi o d'Argentina durante le poche pause strappate alla massacrante pesca oceanica.

E poi, ma mai un «e poi» fu più riduttivo e ingrato, c'è la leggendaria Samb, poche gioie e puntuali dolori. Anche qui ritroviamo antiche passioni e il porto che «puzza di

pesce», tornando a quel famoso coro da stadio. Qualche anno fa, lungo la ferrovia, una mattina apparve dal nulla, in tempi di playoff, uno striscione che secco e spudorato dichiarava: «Si scrive S. Benedetto del Tronto, si legge Rio de Janeiro».

Nel 2020 a San Benedetto del Tronto, come in tanti *altrove*, sia chiaro, la vita pubblica galleggia nella sostanza fluorescente e postmoderna della *supercazzola*, nonostante che in città le risorse ci siano (con l'emergenza sanitaria si sono rifatti vivi, forse per restare, molti giovani che avevano deciso di spendere le loro energie e ambizioni al nord, o all'estero). Iniziative e fermenti si affacciano, pare che tanti innamorati della città si stiano preparando a una nuova improcrastinabile stagione di impegno civile e di recupero di una vita cittadina che sappia andare oltre il nulla che non riesce nemmeno più ad avanzare, tanti sono gli spazi che si è già preso. Qualcosa accadrà, o forse no, quel che è certo è che presente e futuro, dopo tanto penare, hanno un disperato bisogno di idee e di politiche nuove e solidali.

La primavera intanto, tarda ad arrivare.

COME MUOIONO I MARINAI

Mario Di Vito

*Nulla scompare per sempre. Dopo un naufragio, rimangono
frammenti a galleggiare.*

Valerio Evangelisti

Quattro corpi non sono mai tornati a galla, il mare è la loro tomba ormai da cinquant'anni. Quando alle quattro del mattino di venerdì primo gennaio 1971, al porto di Ortona, i sommozzatori estraggono il primo corpo dei naufraghi del Rodi è già chiaro che per l'equipaggio del motopeschereccio affondato nove giorni prima non c'è più nulla da fare. Alle 18 dello stesso giorno le ispezioni all'interno dello scafo sono sospese, non c'è niente oltre ai quattro cadaveri tirati fuori. Ne mancano ancora sei, altri due saranno restituiti dal mare a febbraio, mentre gli ultimi quattro sono ancora sepolti da qualche parte tra le acque dell'Adriatico.

Il Rodi, ventunesimo scafo oceanico in forza alla marineria sambenedettese, era un motopeschereccio da 500 tonnellate di stazza lorda, con 110 Hp di propulsione e altri 740 Hp ausiliari. L'inaugurazione è datata 7 giugno

1964 a Viareggio e, fino al giorno del suo naufragio, la maggior parte della vita della nave è trascorsa nell'oceano Atlantico. La fine è arrivata davanti casa, quando i marinai stavano con un piede praticamente già a terra.

Così scrive il Capitano del porto dell'Ufficio circondariale marittimo di San Benedetto del Tronto, Claudio Angelone nel suo verbale sul naufragio del Rodi: «Il giorno 23 dicembre 1970, alle ore 11 circa, la nave cisterna Mariangela Montanari, in navigazione al largo di Martinsicuro, diretta a San Benedetto del Tronto, comunicava di aver avvistato uno scafo di nave rovesciata a miglia 3 e metri 800 al largo della foce del Tronto e iniziava immediatamente una perlustrazione accurata nella zona di mare intorno al relitto per un raggio di 5 miglia: le ricerche dei naufraghi davano esito negativo, in quanto venivano rinvenuti in mare solo dotazioni di bordo, attrezzi e altri oggetti vaganti; il relitto veniva individuato per la nave da pesca Rodi, matricola 143 del Compartimento Marittimo di Messina, partita da Venezia nel pomeriggio del giorno 22 dicembre 1970, diretta a San Benedetto del Tronto: il relitto stesso, trasportato dal vento e dalla corrente si incagliava a circa 1 miglio dalla spiaggia di Pescara e veniva successivamente rimorchiato nel porto di Ortona. Le condizioni meteomarine il mattino del 23.12.1970 erano NW forza 7 e mare incrociato da NE forza 7 e da NW forza 5, visibilità miglia 5».

Segue elenco dell'equipaggio a bordo: Di Felice Agostino, nato il 20 settembre 1942, matricola 3970/PE, Comandante; Palestini Alteo, nato il 6 luglio 1941, matricola 24299/AN, Direttore macchine; Miarelli





Domenico, nato il 1° maggio 1930, matricola 22563/AN, Direttore macchina aggiunto; Liberati Giovanni, nato il 22 febbraio 1940, matricola 24194/AN, 1° Ufficiale di coperta; Ciarrocchi Marcello, nato il 18 febbraio 1949, matricola 27440/AN, Giovanotto di macchina; Mengoni Ivo, nato il 23 agosto 1928, matricola 93718/CE, Ragioniere; Pignati Francesco, nato il 13 marzo 1951, matricola 26441, Marinaio; Alessandrini Antonio, nato il 9 novembre 1948, matricola 6069/PE, Mozzo; Falaschetti Silvano, nato il 9 aprile 1954, matricola 27671/AN, Mozzo; Palumbo Giovanni, nato il 1° gennaio 1952, matricola 27494/AN, Mozzo.

L'inizio della fine

Era la fine di novembre quando il Rodi aveva terminato la sua campagna atlantica e aveva scaricato il pescato al porto di San Benedetto. Giusto una sosta prima di dirigersi a Venezia, dove il motopeschereccio era atteso nei grandi cantieri del Lido per alcuni lavori alla carena e all'asse dell'elica. Tutto nella norma, l'iter consueto delle grandi navi che vanno per oceani e, periodicamente, hanno bisogno di qualche piccola aggiustatina. Su ventidue membri dell'equipaggio, soltanto in quindici si imbarcheranno alla volta di Venezia, dove il Rodi resta per una decina di giorni. Nel frattempo, il comandante De Felice aveva accordato a quattro marinai il ritorno a casa in anticipo. All'equipaggio si aggiunge però il ragioniere Ivo Mengoni, mandato dall'armatore Federico Meo a Venezia per sbrigare gli affari burocratici.

È così che comincia la storia della fine del Rodi, in

maniera piuttosto banale per chi è abituato ad andare per mare: le ultime operazioni dopo i mesi passati a girare l'oceano Atlantico, poco più che routine, oltre che un modo abbastanza facile per allungare di qualche giorno il lavoro e tirare su un po' di soldi da aggiungere all'onorario consueto. Tutto come sempre. La ricostruzione del viaggio di ritorno mai completato è un mistero che dura da cinquant'anni: nessuna fonte è mai stata in grado di dire con certezza cosa sia accaduto a bordo del Rodi nelle ore di navigazione da Venezia alle acque davanti alle coste marchigiane del sud, dove la nave affonderà alle 6 e 30 del mattino dell'antivigilia di Natale. Il diario di bordo, che pure è stato ritrovato, non è mai stato compilato durante il tragitto e tutto quello che si sa è affidato alle ricostruzioni incrociate di varie fonti. Il risultato finale, comunque, non cambia: quella del Rodi è una tragedia del lavoro, un momento drammatico in cui tutte le contraddizioni di un sistema esplodono contemporaneamente e svelano quanto cinismo ci sia dietro la ricerca del profitto.

Martedì 22 dicembre 1970

Sono le 17 e 05 quando il Rodi lascia il porto di Venezia e fa rotta verso casa, qualche centinaio di chilometri più a sud. Il mare non è tranquillissimo, un campo di bassa pressione si è sdraiato su tutte le regioni adriatiche, con il vento in burrasca da nord-est che porta il mare a forza sette. Niente in confronto alle tempeste affrontate nell'oceano e così, alle 17 e 15, il comandante De Felice si mette in contatto radio con la stazione costiera di San Benedetto e dice le sue ultime parole conosciute: «Mare grosso, forte vento di bora, si procede lungo la costa

a velocità 10-12 nodi». L'arrivo è previsto tra le 7 e le 8 del mattino successivo.

Mercoledì 23 dicembre 1970

All'altezza del faro di Ancona, il Rodi prosegue la sua marcia a velocità ridotta verso San Benedetto. Il mare non ha dato tregua per tutto il tragitto, i movimenti di rollio e di beccheggio hanno fatto imbarcare alla nave una quantità d'acqua considerevole, sul ponte, in coperta, sul castello di prua. Qui, prima ancora di arrivare al momento del rovesciamento, c'è la prima domanda: c'è stato o no un problema di carico? Le indagini sul naufragio, a un certo punto, porteranno a pensare che il comandante De Felice non avesse sistemato bene la zavorra, ma poi verrà fuori che a bordo c'erano non meno di 120 tonnellate tra acqua e carburante, una quantità più che sufficiente a zavorrare il Rodi a regola d'arte. Non si è trattato, dunque, di un errore umano: il naufragio non è stato causato da qualche manovra sbagliata né da qualche leggerezza di troppo in fase di preparazione del viaggio.

Alle 6 e 30 del mattino il Rodi si rovescia mentre è a quattro o cinque miglia al massimo dalla costa di Grottammare. L'orario è stato stabilito in seguito al ritrovamento dell'orologio di bordo, fermo alle 6 e 40. Secondo i calcoli degli investigatori, l'acqua ci ha messo dieci minuti a raggiungere la sala radio e a sommergere tutto, bloccando per sempre l'avanzata delle lancette. L'equipaggio è stato probabilmente colto di sorpresa, qualcuno dormiva, di sicuro, ma anche chi era al lavoro non si è reso conto fino all'ultimo di quello che stava per

accadere. Alle 11, come da verbale del Capitano Angelone, la nave cisterna Mariangela Montanari di Martinsicuro comunica: «Scafo capovolto, affiorante tre metri sul livello del mare, lunghezza della nave circa 40 metri, stazza 500 tonnellate». Da Ancona l'ammiragliato ritrasmette il messaggio di S.O.S. e dai porti San Benedetto e Giulianova partono i primi pescherecci, il Conte Bianco e il Nuovo San Vincenzo, insieme alla cisterna Antonelli, a una nave d'appoggio dell'Agip, a un elicottero della Guardia di finanza di Pescara e a un mezzo aeroanfibia del centro Grottaglie, in provincia di Taranto.

Le ricerche dell'equipaggio ancora considerato disperso sono disperate. Si dirà in seguito che dall'interno del Rodi qualcuno ha risposto ai colpi provenienti da fuori: dei superstiti? Qualche oggetto che banalmente va a sbattere di qua e di là nel caos? Nessuno sarà mai in grado di determinarlo, ma la sola idea che qualcuno sia stato lasciato morire lì dentro contribuirà ad accendere la miccia della rabbia che di lì a breve si scatenerà su San Benedetto. Alle 15 e 15 il Conte Bianco avvista prima del materiale di bordo e la carena del Rodi e poi, qualche decina di minuti più tardi, alle 16 passate, un cadavere alla deriva. Le onde sono troppo alte per recuperarlo e il corpo viene inghiottito dal mare. L'equipaggio del Conte Bianco fa solo in tempo a issare a bordo un salvagente con scritto «Rodi Messina». Le testimonianze sono concordi nell'identificare il cadavere nel direttore di macchina aggiunto Domenico Miarelli, che forse ha trovato il tempo di gettarsi in acqua prima del disastro, trovandosi comunque costretto ad arrendersi alla forza del mare e al gelo della stagione invernale.





PIRELLA GÖTTSCHE LOWE

PIRELLA GÖTTSCHE LOWE

PIRELLA GÖTTSCHE LOWE

STOP

STOP

STOP

STOP

Nella notte, lo scafo del Rodi continua a viaggiare alla deriva verso sud fino a insabbiarsi davanti alle spiagge di Roseto, in Abruzzo.

Giovedì 24 dicembre 1970

Il Rodi è incagliato, nessuno fa niente. Quasi nessuno, cioè. I sommozzatori della marina militare arrivati da La Spezia e da Ancona si calano intorno al relitto, ma non riescono ad accedere. A terra continua a circolare l'ipotesi che l'equipaggio, o almeno una sua parte, sia riuscita a barricarsi all'interno bloccando i boccaporti. Una speranza, forse, più che un'ipotesi. I sub periodicamente battono sulle lamiere sperando che dall'altra parte arrivi una risposta che però non arriva mai, o quantomeno mai in maniera chiara. In ogni caso, non si riesce a trovare un modo per accedere. La marineria sambenedettese comincia ad agitarsi: davvero non si può fare niente? Anzi, perché nessuno sta facendo niente?

Venerdì 25 dicembre 1970

Nel giorno di Natale al prefetto di Ascoli arrivano i telegrammi di cordoglio da parte del presidente della Repubblica Giuseppe Saragat, del presidente del Consiglio Emilio Colombo e dal ministro della Marina Mercantile Salvatore Mannironi. Al porto di San Benedetto, intanto, i marinai del Rodi che non hanno affrontato il viaggio da Venezia si radunano nella sede della società armatrice Aretusa insieme all'amministratore delegato, Federico Meo. È in questo momento che un comandante di lungo corso della Andrea Speat, Pier Cesare Gobbi, un tipo

abituato a dividere l'anno in tre blocchi da quattro mesi ciascuno – uno in mare, uno a lavorare in albergo e uno a fare l'agricoltore nei campi – espone a Meo un piano per cercare di recuperare il Rodi: «Con tre navi e un paio di cavi facciamo ruotare lo scafo su se stesso. Si può fare. Basta che tu, come armatore, mi dia il permesso». Il problema è di ordine assicurativo: nessuna compagnia stipulerebbe una polizza per un'operazione del genere e, comunque, Meo sa benissimo che la sua di assicurazione pagherà soltanto se la nave dovesse affondare del tutto. Parliamo di 400 milioni di lire, una cifra enorme che, secondo l'Istat, oggi al cambio equivarrebbe a quasi quattro milioni di euro.

Non se ne fa nulla, benché Gobbi avesse già trovato gli uomini pronti ad affrontare un'operazione che avrebbe potuto mettere a rischio anche la loro vita. Si tratta di un episodio chiave per capire il motivo più profondo dell'esplosione di rabbia dei giorni successivi: il proprietario del Rodi è inerte di fronte alla tragedia, anzi, si sospetta che questo atteggiamento non sia del tutto incolpevole, ma dettato dalla grande cifra di denaro ancora in ballo.

Sabato 26 dicembre 1970

I sommozzatori si ritirano. Il mare è troppo mosso, il lavoro è impossibile. Tramontano definitivamente le speranze di trovare qualcuno vivo all'interno della carcassa del Rodi e, a San Benedetto, il malumore comincia a montare in maniera sempre più intensa. I pescatori affollano le banchine del porto e rumoreggiano: la sensazione è che nessuno sia stato adeguatamente determinato durante le operazioni di recupero, come se la battaglia fosse stata data

per persa sin dal primo momento. Alle parole sul mare troppo mosso non ci crede nessuno: i pescherecci sono usciti regolarmente senza troppi problemi. Ci si domanda se valga di più una nave o un marinaio. Molti rievocano un'altra tragedia che aveva coinvolto un peschereccio sambenedettese, quella del Pinguino, avvenuta nel 1966 in Mauritania: undici morti. Lì, forse, non c'era niente da fare, ma qui, a pochi chilometri da casa, sembra impossibile che tutte le istituzioni del paese restino immobili davanti alla tragedia. «Chi dobbiamo ringraziare per questo Natale di lutto?», si legge sui cartelli.

Il comandante Gobbi cerca in lungo e in largo Meo per convincerlo a firmare la delega assicurativa e provare a ribaltare lo scafo del Rodi, ma l'armatore è scomparso, non si trova più. «Mi dissero che stava male, che era partito per Roma», racconta Gobbi. La capitaneria di porto di San Benedetto, intanto, dice ai pescatori che avrebbero fatto meglio a rivolgersi all'ufficio di Pescara, mentre il ministro della Marina Mercantile Mannironi afferma che ogni responsabilità è in capo al suo collega della Difesa, il socialdemocratico Mario Tanassi, il quale a sua volta fa sapere che per fare qualsiasi cosa sarebbe necessario accordarsi prima con l'armatore e poi con le società dei recuperi. Serve tempo, anche se non c'è. Nessuno sembra volersi assumere la responsabilità di mettere in moto la macchina del soccorso. Intanto arriva un rimorchiatore olandese, il Blankenberg, specializzato nel farsi trovare al posto giusto al momento giusto quando avviene una tragedia del genere, pronto a farsi carico del recupero dietro, ovviamente, un bel compenso. Ma le autorizzazioni, appunto, non arrivano e in questo vortice

perverso di uffici, burocrati, assicurazioni, avvoltoi e opportunisti, dei morti in mare sembra non interessare più niente a nessuno.

Domenica 27 dicembre 1970

I marinai si riuniscono intorno alla Rotonda di San Benedetto, proprio dietro al faro, alle 14 in punto. Una folla accresciuta dalla presenza di tanti giovani del posto pronti a intervenire in un modo o nell'altro. L'aria è talmente tesa che si ha la sensazione di poterla affettare, la città non è abituata a cose del genere e la tradizionale atmosfera quieta della provincia comincia ad assomigliare a qualcosa di diverso: la rivolta è davvero a un passo come mai prima. «Vogliamo i nostri morti!», gridano i presenti mentre cominciano a muoversi in corteo. Qualcuno entra dentro al cinema Calabresi, lì a pochi metri, e impone il blocco delle proiezioni: è il primo e tutto sommato ancora pacifico atto della sommossa.

Sono le 15 quando il corteo arriva alla stazione e blocca i binari gettandoci sopra dei tronchi d'albero. La rabbia esplode e i sambenedettesi si riversano per le strade, paralizzandole. Si creano delle barricate: pezzi di cantieri, tronchi, automobili messe di traverso, uomini, donne e bambini si piazzano in mezzo alle vie e non lasciano passare nessuno. La polizia assiste senza intervenire. I telefoni sono caldi, ma la polizia e la prefettura decidono di non forzare la mano, nel timore che la situazione possa degenerare ulteriormente. Viene bloccata anche la stazione di Porto d'Ascoli, qualche chilometro più a sud, e un convoglio con quattrocento persone a bordo resta fermo, con il Comune

CAPPOTTO
SPORTIVO
L. 39.500

ABITO
OCCASIONI DIVERSE
(GARDENA) L. 44.000

L'ARMATORE, COME POTEVA SCEGLIERE:

- IL PREMIO DELL'ASSICURAZIONE (tutta l'attesa)
- IL RECUPERO DEL RELITTO

HA SCELTO IL PREMIO.
A QUESTO I PESCATORI RISPONDONO CON LA LORO LOTTA:

DOMANI I MARINAI E I PESCATORI.

SCIOPERANO

PER OTTENERE IL RECUPERO DEI LORO
COMACINI MORTI SUL "RODIO"

in memoria di S. Lucchetto T.

colle N° 22 T.C.

ABITO
PER LA SERA L. 42.000



che provvede a far arrivare viveri all'interno. In città è il caos: i camion lungo la Statale 16 sono incolonnati per chilometri, non si può andare né avanti né indietro.

Lunedì 28 dicembre 1970

Negozi, banche, scuole, uffici pubblici. Tutto è chiuso. San Benedetto del Tronto è sbarrata, ferma come sono ferme le operazioni di recupero dei cadaveri del Rodi. Nelle strade i manifestanti si scontrano più volte con la polizia in assetto antisommossa, la sede di Confindustria viene presa d'assalto a più riprese, così come quella del Movimento Sociale Italiano, che per un terrificante calcolo politico aveva deciso di esprimersi contro la rivolta dei pescatori: i militanti del partito neofascista all'interno vengono picchiati. Scendono in piazza non soltanto gli extraparlamentari di Lotta Continua, ma anche i militanti del Psi e del Pci. E tanta gente comune, la maggioranza silenziosa che, almeno per due giorni, decide di fare rumore come può. Più che può.

La rivolta è generalizzata, quasi nessuno trova sbagliato quello che sta accadendo: serve una scossa per smuovere delle istituzioni ferme, e la scossa si dà soltanto forzando la mano. E in effetti è così che vanno poi le cose: alle 10 e 30, la capitaneria comunica che sta arrivando da Ancona il rimorchiatore Cesare Davanzali, diretto a Ortona dove preleverà il P.30, un pontone da 800 tonnellate, per il recupero del Rodi. Alle 16 e 20 il Davanzali passa davanti alla costa sambenedettese e i manifestanti decidono di rimuovere i blocchi dalle strade. Alle 22 e 20 sarà liberata dagli ostacoli anche la ferrovia.

Martedì 29 dicembre 1970

Alle 11 del mattino il P.30, trainato dal Davanzali, arriva al relitto del Rodi. Insieme ai sommozzatori si provvede ad agganciare i cavi sotto al relitto. Alle 12 e 20 arriva in mare la Proteo della marina militare. I lavori procedono in maniera abbastanza spedita, alle 16 e 15 viene agganciata l'asse dell'elica, alle 18 e 30 è assicurata anche la poppa, insabbiata per oltre cinque metri. Si lavora anche di notte grazie alla luce generata dai gruppi elettrogeni. Alla fine il relitto viene sollevato fuori dalle acque: sullo scafo non ci sono falle.

Mercoledì 30 dicembre 1970

Il vento soffia a 100 chilometri orari, il P.30 arriva al porto di Ortona dopo sei complicatissime ore di navigazione.

Giovedì 31 dicembre 1970

Al porto di Ortona i cantieristi lavorano tutta la giornata per saldare i ganci sul lato dello scafo e provare a ribaltare il motopeschereccio.

Venerdì 1 gennaio 1971

Alle 4 del mattino viene estratta dal Rodi la salma di Giovanni Liberati, era nel locale alloggi. A seguire, in sala macchine vengono trovati Alteo Palestini, Marcello Ciarrocchi e Silvano Falaschetti. Alle 18 le ispezioni vengono sospese: non ci sono altri corpi.

Sabato 2 gennaio 1971

Alle 11, nella chiesa dei Padri Sacramentini, il vescovo Vincenzo Radicioni celebra i funerali solenni delle vittime del Rodi. Al corteo funebre prendono parte in migliaia. Le bare sono solo quattro.

Oltre

«Si ricordi che l'agitazione non è finita. Lo faccia sapere». Ancora dopo i funerali, i pescatori sambenedettesi si rivolgono così al commissario prefettizio di Ascoli. La strage del Rodi ha fatto prendere coscienza a molti che quello di guadagnare quattro lire per rischiare di morire in mare non è un destino. In Italia le flotte oceaniche muovono un business miliardario, ma sono poche le tasche che si riempiono davvero. Si pone il problema della sicurezza delle imboccature dei porti, dove spesso il fondale è troppo basso e le navi di una certa stazza temono di passare. Si solleva la questione dei «libretti bianchi», come erano detti i giovani al primo imbarco. Sul Rodi di libretti bianchi ce n'erano tre su nove persone d'equipaggio: troppi.

Per anni la situazione resterà tesa, ma il malumore correrà sottotraccia. È il tempo, comunque, in cui i marinai cominciano a sindacalizzarsi: a San Benedetto nasce la sezione marittimi della Cgil. Nel 1974, quando l'onda lunga del boom economico si è esaurita e l'Italia si riscopre povera in mezzo al primo dei tanti periodi di austerità, arriva la cosiddetta «vertenza del migliatico», un momento a suo modo storico per il comparto marinaro. Il prezzo del gasolio è alle stelle e le società armatrici vanno in crisi.

È un anno strano, a Roma dopo due governi presieduti da Mariano Rumor, a novembre torna al comando per la quinta volta in vita sua Aldo Moro. Il «migliatico» è un rimborso statale per ogni miglio percorso. Questi soldi, però, non devono andare solo all'armatore ma anche ai lavoratori a bordo. Soltanto a San Benedetto la Cgil produrrà 500 vertenze di rimborso. È il primo passo di un percorso che porterà prima alla definizione di una tabella minima di contribuzione e poi al contratto nazionale.

Cosa resta

La provincia italiana è quel posto in cui il rimorso si cura con la rimozione. A San Benedetto del Tronto di quei giorni si preferisce ricordare la parte in cui la città si è stretta nel lutto, in cui la gente si è fatta popolo, e non quella in cui i cittadini hanno costruito delle vere e proprie barricate. Se fosse dipeso dalle istituzioni dell'epoca, il relitto del Rodi sarebbe potuto restare nelle acque di Roseto anche per sempre, o almeno finché non fosse affondato da solo. Sarebbe convenuto a tutti: niente operazioni di recupero rischiose e costose, un bel gruzzolo assicurativo per l'armatore Meo. In seguito il concetto sarà chiarito svariate altre volte: le cose valgono più delle persone, almeno da un certo punto di vista. Solo la rabbia più ribaltare le cose. A un certo punto, però, l'incendio si spegne sempre. Tutto affonda nelle paludi di una memoria collettiva quasi mai spontanea, quasi sempre indirizzata per negare l'esistenza dei conflitti.

Succederà la stessa cosa con i fatti dell'estate del 1981, quando le Brigate Rosse sequestrano e poi uccidono

Roberto Peci, il fratello di Patrizio, primo pentito nella storia dell'organizzazione. La lotta politica che aveva infiammato gli anni '70 sprofonda così nel buio. Una generazione cresciuta intorno alla rotonda di piazza Giorgini, là dove cominciò la rivolta del Rodi, abbandona il campo e si dedica ad altro. La città succhia tutto quello che resta e non vorrà più sputarlo fuori. È andata, i ricordi si mischiano con la nostalgia, ciò che è stato davvero in certi racconti somiglia troppo a ciò che sarebbe potuto essere. Non c'è continuità nella storia, non c'è mai stata: in provincia si vive di momenti, di fiammate memorabili, di epiche vicende.

Le ferite sono diventate cicatrici, poi le cicatrici sono state assorbite e ormai quasi non si vedono più. Ma certi giorni, lo sanno tutti, la pelle brucia ancora.



MARE IN RIVOLTA

Intervista a Francesco Vagnoni, Tinello Zazzetta e Alice Zazzetta

Sergio Sinigaglia

La rivolta di San Benedetto del dicembre 1970 vide in prima fila non solo i pescatori, ma buona parte del popolo sambenedettese. Tra le migliaia di persone c'erano i giovani militanti di Lotta Continua. L'organizzazione della sinistra extraparlamentare, nata in Italia nel 1969, aveva nelle Marche una presenza diffusa, non solo nei quattro capoluoghi di provincia, ma anche in altre località, soprattutto nell'entroterra. A San Benedetto ebbe il suo radicamento maggiore e un corpo militante numeroso. Abbiamo intervistato due tra i volti più noti di LC di allora, Francesco Vagnoni, che all'epoca dei fatti lavorava come elettricista su un peschereccio, e Tinello Zazzetta. Il loro racconto non si sofferma solo sulle due giornate della rivolta, ma fa emergere un affresco storico di tutto il periodo, quell'onda lunga che caratterizzò gli anni successivi, per poi arenarsi intorno al 1977. Ci sarebbe piaciuto coinvolgere anche alcune importanti figure dei lavoratori del mare, a partire dal "mitico" Cecè Gobbi, ma purtroppo lui come molti altri non ci sono più.

All'intervista ha preso parte anche Alice Zazzetta, figlia di Tinello, che all'epoca non era nata; insieme a un gruppo di artisti e operatori, Alice ha realizzato un documentario

con foto e filmati riguardanti le giornate della rivolta.

Che ricordo avete della rivolta? Potete descrivere anche il contesto in cui maturarono quei fatti?

Tinello. Un anno prima dal naufragio del Rodi, come Lotta Continua avevamo iniziato il lavoro politico con i pescatori che praticavano la pesca atlantica con un'età che oscillava tra i 18 e i 20 anni. Lotta Continua era nata da poco. Inizialmente ci eravamo posti il problema dell'intervento in fabbrica come accadeva al Nord, ma naturalmente il contesto locale era diverso. E così individuammo nella pesca l'ambito funzionale alla crescita della sinistra sambenedettese. L'affondamento del Rodi, quindi, arrivò quando già si erano stabiliti determinati rapporti. Esplose subito la rabbia perché nessuno voleva fare niente per recuperare il relitto e i corpi. Subito si posero come punto di riferimento due figure carismatiche: il capitano "Cecè" Gobbi e Emidio Ratta, il nostromo.

Nel marasma delle prime ore entrambi proposero di andare con la loro imbarcazione a recuperare lo scafo. Inizialmente ebbero un mezzo via libera dalla prefettura, ma non se ne fece niente. La domenica ci trovammo alla Rotonda (punto centrale di San Benedetto ndr.), con l'impianto di amplificazione, ci fu un'assemblea popolare in piazza, con tanta gente, e tutto iniziò da quel momento. Decidemmo di chiudere il cinema e successivamente si formò un imponente corteo che si diresse verso la stazione. Lì per puro caso trovammo un vagone merci carico di tronchi e iniziò la barricata.

È da considerare che non c'era una presenza di soli

militanti e relativa area sociale, ma sin dalle prime ore ci fu la partecipazione del popolo sambenedettese. Così iniziò il blocco totale della ferrovia adriatica. Successivamente si determinarono una serie di iniziative autonome che si diffusero in tutto il contesto urbano, per cui prima si bloccò la statale, poi una via altrettanto basilare per la circolazione, fino alla zona sud di Porto d'Ascoli.

La cosa bella fu che in poco tempo piccoli gruppi spontanei si fecero la “loro” barricatina, anche in vie secondarie. E questo andò avanti per due giorni. Per tutte le 48 ore ci fu l'assemblea permanente alla stazione.

L'obiettivo fu subito chiaro: finché non vanno a recuperare la nave non ci muoviamo. La rabbia aumentò perché alla televisione dissero che non si poteva fare il recupero a causa del mare grosso, mentre in realtà era calmissimo. La cosa da sottolineare, molto bella, è che con il blocco totale della ferrovia e della statale la gente rimase completamente bloccata dentro i vagoni e i mezzi privati per tutto il tempo, ma non ci fu nessuna protesta. Uno di noi, Adelchi, come si manifestava un piccolo accenno di tensione placava subito gli animi. Si organizzò anche l'approvvigionamento del cibo portando panini e quant'altro con un'auto piena di cibo che girava.

Il tutto senza che ci fossero “leader” o “leaderismi”. A parte la primissima fase, con Gobbi e Ratta, si affermò una dimensione corale.

Qual era la composizione sociale della rivolta?

Tinello. La composizione sociale era appunto popolare, anche se naturalmente il fulcro furono il porto e i pescatori, ma non si riusciva a distinguere un particolare

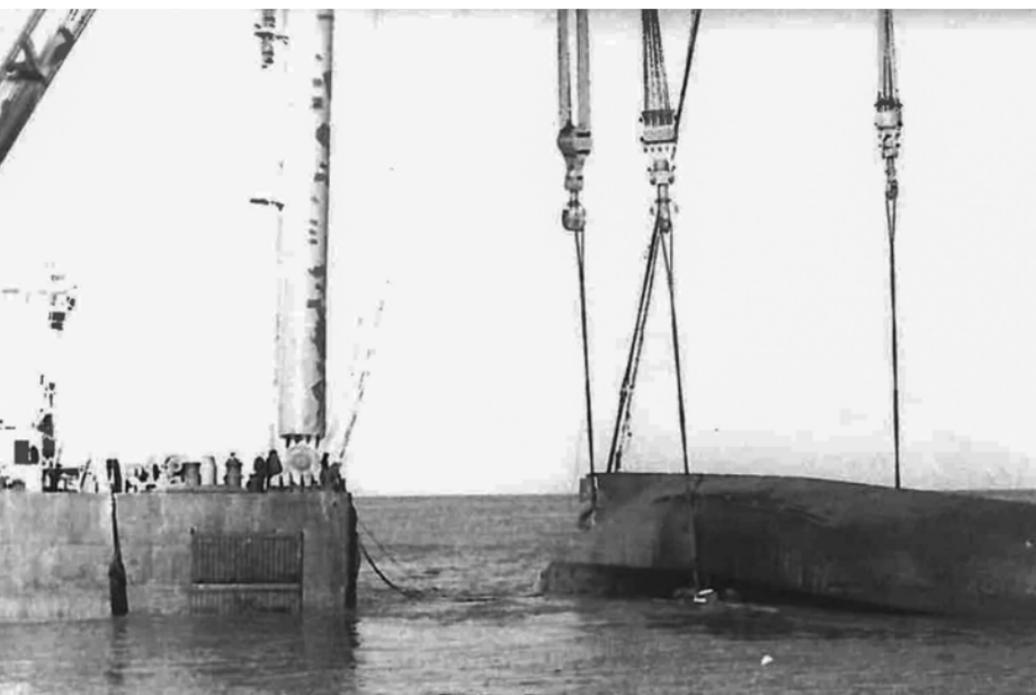
strato sociale, non prevaleva un ceto sociale particolare. C'erano giovani, vecchi... una roba grossa!

Che atteggiamento ebbero le istituzioni locali e le forze politiche?

Tinello. La giunta non era in carica perché c'era il "commissario". Il Pci cercò di calmare le acque, ma senza successo. Invitava ad accontentarsi delle risposte che davano le autorità, ma la replica era sempre la stessa: «finché non vanno a recuperare la nave noi stiamo qua». E infatti il blocco fu tolto dopo che si agì in questo senso, quando il motopontone Micoperi 30, trainato da due rimorchiatori, navigò fino a Ortona, dove nel frattempo la corrente aveva trasportato il relitto, e lo recuperò.

Francesco. Quando ci fu il naufragio io mi trovavo imbarcato dal giugno del 1970. La fase che ha appena raccontato Tinello, relativa al primo periodo del nostro impegno politico, l'ho vissuta pienamente. Ci concentrammo sulle fabbriche, in particolare nella zona di Martinsicuro e Porto d'Ascoli, nella zona sud, caratterizzata da una dimensione artigianale, quindi si combinava poco nonostante stabilimmo un rapporto con alcuni operai, ma senza ricadute particolari. Da qui l'attenzione verso la pesca dato che scoprimmo presto una condizione di sovrapproduzione, in particolare per quanto riguardava la pesca atlantica. Mi riferisco al problema che noi sollevammo subito, quello dei turni di lavoro. Per quattro, cinque mesi si lavorava anche per 24 ore. Ogni due ore si effettuava la "cala", cioè si gettava la rete, e tra una cala e un'altra si sceglieva il pesce buono, si metteva nel congelatore e nell'ora





che rimaneva si andava a dormire. Ritmi allucinanti. Ho visto ragazzi addormentarsi con la sigaretta in bocca.

La nostra rivendicazione fu di introdurre turni di riposo di almeno sei ore, come già avveniva nel reparto motori, cioè dove c'erano le macchine, ambito dove lavoravo come elettricista di bordo. Quando a mezzanotte ci arrivarono le prime notizie della tragedia, non si seppe subito il nome del peschereccio, ma fu detto che proveniva da Venezia. Noi deducemmo subito che si trattava del Rodi perché a novembre, quando eravamo partiti, lo avevamo incontrato nelle acque al largo della Puglia e parlando con il comandante ci disse che si stavano recando a Venezia, quindi capimmo che si trattava del Rodi.

Dopo i fatti del dicembre 1970 continuammo nell'intervento politico. In primavera ci fu forse l'unico sciopero nell'ambito della pesca atlantica, poi mi sembra che nel 1973 si verificò un fermo spontaneo. Invece nel 1971 la mobilitazione riguardò tutta la Copea, la Cooperativa pescatori: organizzammo la sospensione dal lavoro e ci fermammo nel porto di Cotonou, nel Benin, per un mese. Lo sciopero coinvolse le altre imbarcazioni della flotta, anche perché per il sistema di pesca, se si fermava una nave, gioco forza coinvolgeva anche le altre.

Tornando alle giornate della rivolta, per quanto riguarda la repressione ci furono delle conseguenze?

Tinello. Inizialmente girò voce che ci fosse una lunga lista di denunciati. Poi intervenne il Pci e fu fatta una lunga scrematura: in sostanza rimanemmo noi di Lotta Continua, sedici militanti. A quel punto i presupposti per arrivare al dibattito erano piuttosto deboli, dato che

non poteva essere credibile che una rivolta di migliaia di persone vedesse imputato un gruppo così esiguo; ci fu solo un'udienza e dopo dieci anni il tutto finì lì.

Francesco. A proposito della repressione la cosa simpatica che vorrei ricordare è che dopo lo sciopero a Cotonou una parte dell'equipaggio tornò in aereo e fu sostituita da africani. Siccome la cooperativa stava fallendo, si manifestò il rischio che non pagassero, per cui quando il peschereccio tornò occupammo la barca e bloccammo i boccaporti. Dicemmo chiaramente: se non ci pagate, non arriviamo a un accordo (poi ci saldarono trattenendo solo la spesa del biglietto aereo). Ci fu un ampio confronto tra chi si trovava sul posto, compresi carabinieri, polizia, ecc. e lo stesso sindacato. A un certo punto il rappresentante sindacale rivolgendosi al nostro gruppo disse: «voi ce l'avete tanto con noi, ma è stato proprio grazie al sindacato che i provvedimenti repressivi riguardanti la rivolta si sono ridotti a sedici persone». E Tinello rispose: «Bravo! Io sono uno dei sedici!».

A proposito di sindacato, che ruolo ebbe?

Francesco. Nell'episodio raccontato c'era una presenza sindacale, ma perché era coinvolta la cooperativa. Per quanto riguarda la Copea noi non eravamo prevenuti, ma ritenevamo che non fosse riuscita a modificare i rapporti all'interno del sistema, fatta eccezione per i compensi. Infatti abitualmente una parte del pescato era venduto, una parte serviva a coprire le spese, un'altra era appannaggio dell'armatore e il rimanente veniva distribuito con criteri diseguali, per cui il comandante prendeva due parti e

mezzo, il direttore delle macchine due parti, e via scendendo. Invece, nel caso della Copea, gli stipendi erano fissi. Il marinaio prendeva 170 mila lire al mese, il mozzo 140, il nostromo e altre figure analoghe 250, gli ufficiali di macchina 300, fino ad arrivare al direttore di macchina che riceveva 400 mila lire e il comandante 450. C'erano delle differenze, ma la cosa fondamentale è che i ritmi di lavoro fossero uguali agli altri.

La Cgil pesca quando nacque?

Tinello. Subito dopo la fine della rivolta un gruppo cercò di spostare senza esito la cosa al porto. Però nel periodo successivo si stabilizzò un rapporto importante tra noi di Lotta Continua e i lavoratori del mare. E quindi iniziammo a coltivare la relazione sociale in vari modi, con assemblee, riunioni ecc.

Poi a un certo punto ci fu lo sciopero del gasolio. Il tutto fu causato dallo shock petrolifero del 1973, che provocò un notevole rialzo del gasolio e comportò, rispetto al tipo di compensi ora descritto, un taglio della retribuzione spettante ai pescatori. Da qui l'agitazione, che grazie al rapporto che avevamo stabilito ai tempi del Rodi favorì una gestione della mobilitazione da parte nostra. Alla fine anche in questo caso si arrivò a un accordo a livello nazionale, però da questa esperienza nacque il comitato pescatori, con una partecipazione non d'avanguardia, come si diceva allora, ma con una presenza importante dei pescatori.

La prima iniziativa del comitato fu la mobilitazione per un obiettivo molto sentito: il sabato e la domenica a terra. Infatti prima la barca era sempre in mare e i

pescatori lavoravano a turno. Teniamo presente che ad Ancona era già previsto il fine settimana a terra. Ci fu una trattativa sindacale alla fine vittoriosa. E questo favorì ulteriormente il rapporto con i lavoratori, perché il sabato mattina noi andavamo al porto e potevamo parlare con loro, fare volantaggio. E così, visto che allora eravamo presenti all'interno della Cgil locale, si decise di dare vita a un vero e proprio sindacato pescatori. In sostanza i partecipanti al comitato presero la tessera.

Questa cosa ebbe conseguenze rilevanti, tanto che a un certo punto ci fu uno sciopero ad Ancona, i pescatori di San Benedetto mi avvisarono e io mi trovai lì a contrattare per conto dei lavoratori di Ancona, dato che decisero di bypassare la sezione sindacale locale e chiamarono direttamente noi. In sostanza dopo il Rodi si produsse un'onda lunga molto proficua.

Francesco. Rispetto alla questione dei turni di cui ha parlato Tinello, sottolineo un altro aspetto. Di fronte all'obiezione «così guadagneremo meno», chi era più cosciente rispondeva proponendo una specie di punto di vista ecologista *ante litteram*: siccome il pesce viene venduto all'asta, se si riduce la pesca ci sarà più pesce e quindi avremo la compensazione e in prospettiva conserveremo il prodotto. Questo ragionamento produsse una presa di coscienza che si diffuse, perché ricordo che anche a Pescara ci fu un confronto su questi temi.

Così gradualmente il sindacato e anche la controparte padronale, perché anche a lei conveniva, cambiarono il quadro fino ad arrivare al traguardo del contratto nazionale di categoria. Ma quando ciò avvenne, nel 1977, noi ci eravamo già sciolti.





Quindi l'onda lunga si arenò quell'anno...

Tinello. Sì, quando noi iniziammo a mollare. Ricordo che allora ero consigliere comunale eletto in una lista alternativa: «A sinistra per l'opposizione». Imperversava il compromesso storico. L'ultima battaglia che si fece riguardava la questione del “cassetame”. In sostanza una parte del pescato veniva pagata in cassetame, cioè le cassette venivano buttate via e questo pesava economicamente. Siccome era un costo che gravava sul Comune, in consiglio comunale ci fu un confronto sulla necessità di eliminare questa tassa. È bene sottolineare che la pesca atlantica stava finendo...

Francesco. Iniziata con la crisi petrolifera del 1973, finisce con l'allargamento delle acque territoriali, da dodici a ventiquattro miglia, poi in alcuni casi a cento miglia. Della pesca atlantica si parla in termini epici. In realtà era una pesca da rapina. Quando si sapeva che in qualche paese africano ci sarebbe stata una festa importante, si arrivava quasi a terra e per quattro, cinque giorni non si dormiva, si pescavano a volontà tante specie di qualità, con l'handicap dato da coste rocciose e dunque dovevamo sostituire le reti rotte.

In definitiva un conto è parlare dell'immensa fatica dei pescatori, un conto del comportamento degli armatori, che io ritengo fossero degli speculatori. Per risparmiare compravano barche improbabili per la pesca atlantica. Questo all'inizio, successivamente si adeguarono. C'è da tenere presente che allora anche San Benedetto rientrava nella Cassa del Mezzogiorno, quindi usufruivano del 40% a fondo perduto. Prendevano soldi dallo Stato e anche dalle banche.

Alice, all'epoca dei fatti non eri nata, come ti è stata trasmessa la memoria di questa importante vicenda? Inoltre hai realizzato un documentario, insieme ad altri, sulla rivolta...

Alice. Proprio in occasione di questo lavoro ho fatto per la prima volta i conti con tutta la storia. Alcune cose mi erano state accennate, ma non avevo mai avuto la possibilità di acquisire una documentazione seria, di rendermi conto della portata della cosa. Quindi il nostro lavoro è stato un'opportunità per approfondire. Il mio ruolo nella realizzazione del documentario è stato di montatrice. L'idea del film nasce dal Laboratorio teatrale Re Nudo, nella persona di Piergiorgio Cinì, che insieme al Comitato Rodi, composto da un gruppo di associazioni, ha realizzato un progetto per la commemorazione dei morti che prevedeva diverse iniziative per tutto l'anno, tra queste anche uno spettacolo teatrale itinerante, realizzato da Re Nudo, che causa Covid è saltato. Però, avendo il testo teatrale, è nata l'idea di una sua trasposizione cinematografica. Da qui i contatti con un regista, Marco Cruciani, e la sottoscritta come montatrice.

Oltre al documentario è stato realizzato anche un libro che verrà presentato il 23 dicembre. Per il film abbiamo acquisito una notevole mole di documentazione fotografica, avvalendoci anche dell'apporto delle persone che in continuazione ci hanno portato il materiale in loro possesso, anche inedito, facendo un lavoro veramente collettivo. Per dare l'idea, ho scoperto l'archivio fotografico di mio zio, che aveva tenuto le foto nascoste, dato che successivamente al 1970 aveva cambiato vita. Un vero e proprio patrimonio di immagini che abbiamo messo a disposizione. Stessa cosa è accaduto con altre famiglie, i cui

genitori o parenti erano stati pescatori, quindi abbiamo potuto fare affidamento su un informale grande archivio familiare. Abbiamo integrato con filmati in super otto girati allora dai pescatori, con scene di vita durante l'attività lavorativa e altro, quindi è venuta fuori una cosa molto interessante dal punto di vista anche storico.

Il titolo del film è «Mare e rivolta». In conclusione abbiamo proposto una cosa un po' ibrida, perché non lo si può definire proprio un documentario, non è un film, è stata scelta una formula artistica particolare, raccontata in forma emotiva, con la "pancia", provando a ricreare il clima dell'epoca. Anche per me è stato un viaggio nelle emozioni. Nelle foto e nelle immagini ho rivisto persone, che ho poi conosciuto in questi anni.

Documenti

Tratti da *Proletari del mare. Inchiesta a San Benedetto*,
«Ombre rosse», n. 15/16, 1976

LA CRISI E IL MERCATO DEL LAVORO DELLA PESCA

Renato Novelli

Al contrario di quanto dovrebbero far pensare l'estensione della costa e le caratteristiche dei mari che circondano la penisola italiana, la pesca non occupa un posto di qualche rilievo nel bilancio nazionale. La produzione non basta neppure a coprire il consumo interno, pur scarso rispetto ad altri paesi in condizioni geografiche simili alla nostra. L'Italia è un paese importatore di pesce per una quantità pari a circa un terzo della produzione nazionale. Neppure da un punto di vista tecnologico, la pesca italiana si avvicina ai livelli dei paesi industrialmente avanzati.

Come è noto, l'incremento maggiore della produzione peschereccia è dovuto alla pesca oceanica, cioè allo sfruttamento di grandi banchi di pesce negli oceani, in particolare in quello Atlantico. In paesi come la Polonia, l'URSS, il Giappone, e nell'area del MEC, la Germania e la Francia, la costruzione di pescherecci di grandi proporzioni per raggiungere le lontane zone di pesca si è accompagnata allo sviluppo della ricerca scientifica per l'individuazione dei banchi di pesce, dei loro spostamenti e per la programmazione del tipo di pesce che si vuole catturare, e inoltre a un rinnovamento tecnologico molto alto che ha permesso non solo un aumento rilevante della quantità di pescato,

ma anche l'impianto nelle navi di tecniche di lavorazione e trasformazione del prodotto.

Gli armatori italiani si sono presentati in oceano con navi vecchie, la maggior parte di seconda mano, puntando, per essere competitivi, esclusivamente sul basso costo della forza lavoro e su quel pozzo di soldi rappresentato dai fondi della Cassa del Mezzogiorno e sgravi fiscali vari. È stato di conseguenza inevitabile che proprio i nostri pescherecci fossero i primi a risentire della crisi e delle difficoltà create alle rotte oceaniche dalle giuste rivendicazioni dei paesi africani o sud-americani nelle cui acque territoriali si svolgono le operazioni di lavoro. L'arretratezza tecnologica caratterizza anche la pesca mediterranea, quella d'altura e la piccola pesca. I pescherecci italiani sono vecchi, per la maggior parte ancora di legno, con uno sforno di pesce limitato e con un uso solo parziale di pochi strumenti scientifici. In altri paesi, per esempio il Giappone e la Norvegia, la pesca costiera e d'altura è fatta da piccoli pescherecci, ma ben diverso è l'aiuto degli strumenti per le operazioni di lavoro e la navigazione.

L'arretratezza tecnologica è comunque solo uno degli aspetti della situazione della pesca in Italia che mette in evidenza un fatto interessante: la possibilità che il mestiere del pescatore sia remunerativo, in altre parole la speranza di portare a casa la giornata, è interamente affidata alle capacità, all'esperienza e alla conoscenza delle zone e, in maniera ancor più decisiva, alla fatica fisica sfruttata fino al limite della resistenza umana (anche il mondo dei pescatori ha i suoi record, molto più drammatici di quelli sportivi, di resistenza al sonno, ai movimenti del mare in tempesta, via via fino ai pericolosi salti da una nave all'altra).

Se dobbiamo fare una mappa geografica della pesca in

Italia, possiamo descrivere così a grandi linee la situazione: la pesca è sviluppata soprattutto nel Mezzogiorno; la Sicilia e le Marche sono le regioni con il maggior numero di pescatori e con i più importanti porti pescherecci. I centri con un'attività rilevante nel settore peschereccio non sono molti: lungo le coste la pesca è diffusa, in molti paesi vi sono piccoli porti rifugio che contano pochi pescherecci, in genere piccoli, e barche adibite a vari tipi di pesca. Questo tipo di pesca sta diventando sempre più un'attività di sussistenza: nel caso, molto diffuso, delle barche nate per la pesca con le retine o le nasse, insomma con i vari e diversi modi di pescare vicino alla riva, l'attività è un'integrazione a un reddito familiare che si regge su altre entrate, magari un salario operaio o attività precarie. Nelle Marche, per fare un esempio, questo tipo di pesca è praticato dai concedenti di spiaggia che d'estate fanno i bagnini e non riescono a vivere tutto l'anno con il ricavo di questa attività principale. Quelli che fanno questo tipo di pesca si chiamano in genere «barcaroli» o «barchettari», spesso fanno più di un altro lavoro. Vendono solo una parte del prodotto che serve sempre più per il consumo familiare.

I pescherecci sempre lungo le coste sono pochi rispetto alle altre attività dei paesi cui i pescatori fanno riferimento. Soddisfano, generalmente, la richiesta del mercato locale di una zona limitata. Questa polverizzazione lungo le coste riguarda anche paesi e posti dove anni fa la pesca aveva un peso più ampio sul piano numerico, e ovviamente su quello sociale, e dove la crisi ha ristretto progressivamente l'attività e il numero degli occupati. Esempio Pesaro, Senigallia.

I porti pescherecci veri e propri non sono, come si è detto prima, molti. Sono in massima parte concentrati in

Sicilia e nelle Marche, ma ce ne sono di importanti anche nelle Puglie e in Romagna. Ci sono poi alcuni porti importanti in Campania, nel Lazio, etc. Anche nei porti è molto diffusa la piccola proprietà e l'azienda cosiddetta «familiare» non tanto dal fatto che è formata da membri di una famiglia, ma dal fatto che il vincolo oramai lontano di parentela ha diffuso forme di compartecipazione agli utili e alla proprietà diversificate ma, a parte qualche caso soprattutto in Sicilia (Trapani), con una incidenza rilevante di questo genere di lavoratori sul numero complessivo dei pescatori.

Accanto ai pescherecci non grandi con motori limitati che in genere non oltrepassano le 13 miglia, ci sono, e sono i più numerosi, i pescherecci con un'ampia autonomia che si spingono molto lontano dal porto di provenienza. Su molti di questi pescherecci ci sono caratisti o comproprietari, come in porti del tipo di Ancona e Civitanova Marche, ma in altri posti questi scafi hanno equipaggi formati interamente o quasi da pescatori dipendenti, come a Trapani o Porto Garibaldi. Il contratto di lavoro è quello «fenicio» (era da loro praticato) della compartecipazione, che per somiglianza può essere accostato alla mezzadria o alla colonia.

Le categorie dei piccoli armatori, dei caratisti, dei pescatori dipendenti concentrati nei grossi porti pescherecci sono i pescatori veri e propri, quelli che vivono del loro lavoro in mare e che hanno nel mare il lavoro principale. È inutile aggiungere che la maggior parte dei giovani sono tra i braccianti del mare e i caratisti.

La pesca è in crisi da molti anni, anzi la crisi è diventata la condizione strutturale su cui si fondano i cambiamenti intervenuti sulla composizione dei pescatori negli ultimi

venti anni. La crisi della pesca ha aspetti paralleli a quelli dell'agricoltura, sia nella cronicità che nell'accelerazione subita negli ultimi anni. Come nell'agricoltura, diminuiscono gli addetti al settore con una caduta progressiva di anno in anno. Questa fuga investe soprattutto i giovani e così l'età media degli occupati nel settore aumenta paurosamente. Anche la pesca ha subito i contraccolpi dei provvedimenti MEC, anche se le leggi comunitarie varate per la pesca sono molto più ristrette di quelle analoghe varate per l'agricoltura. Solo per fare un esempio, la politica dei prezzi comunitari è stata applicata alla pesca solo nel 1972. Tuttavia la penetrazione delle multinazionali nel settore alimentare ha avuto lo stesso un effetto di rottura nella struttura della pesca. Un documento dell'OCDE già alla fine degli anni '60 indicava per la pesca italiana la necessità di una diminuzione drastica del numero degli occupati e una riconversione di queste braccia verso altri settori ovviamente non indicati.

La crisi della pesca ha seguito e segue in parte queste indicazioni senza che nessuno abbia il coraggio (o la spudoratezza) di ammetterlo ufficialmente o di annunciarlo come programma. Se si pensa a una crisi così prolungata e ad alcune caratteristiche fondamentali che la accompagnano (quali la diminuzione della forza lavoro occupata, l'innalzamento dell'età media degli addetti, la diffusione della piccola proprietà sempre più come attività di sussistenza, l'arretratezza tecnologica e produttiva), viene quasi spontaneo vedere la crisi come una espansione progressiva e inarrestabile di questi fenomeni, sempre uguale anche se sempre più grande. Di conseguenza anche episodi come quello del colera, quando gli amministratori di Napoli tentarono di scaricare sulle cozze le loro malefatte e la

psicosi collettiva fece cadere il consumo di pesce e bloccò le esportazioni, possono venire interpretati come semplici accelerazioni di una tendenza alla diminuzione delle piccole proprietà della pesca costiera già in atto anche nei tempi normali.

In realtà le cose non stanno esattamente così. In venti e più anni di durata la crisi non è assolutamente un processo sempre uguale e omogeneo. Ci sono molte diversificazioni e ogni episodio drammatico, di crisi, dal colera all'aumento del gasolio, fino a episodi tragici come l'affondamento del Rodi e l'incidente di Mazara del Vallo, rappresentano non solo una precipitazione delle caratteristiche generali della crisi, ma anche un nuovo assestamento che sconvolge la situazione precedente.

Crisi ha significato in alcuni periodi un'estensione della piccola proprietà, in altri un restringimento delle possibilità di sopravvivenza delle piccole aziende familiari. Crisi ha significato alla fine degli anni '60 la rovina repentina di vecchie e consolidate fortune armatoriali e l'improvviso e clamoroso sorgere di nuovi padroni del mare che hanno ritagliato i propri profitti nelle maglie della speculazione e dei traffici illeciti. Crisi ha significato negli anni '60 l'intervento massiccio della Cassa per il Mezzogiorno con i mutui a fondo perduto che hanno aperto la strada a molte avventure speculative legate a nomi altisonanti del mondo finanziario e dell'industria di Stato. Alcune delle tecniche «finanziarie» di società fantasma, di vendite e rivendite di navi sono praticate da anni nella pesca: agli armatori tradizionali, quelli non spariti e non riconvertiti in altre attività, non è rimasto che adeguarsi a questi giri ed entrare nel gioco delle forze politiche in grado di garantire i finanziamenti e le coperture per i prestiti.

Se c'è un termine senza ormai più un oggetto preciso questo è la parola «classe armatoriale». Gli armatori sono i politici o i funzionari della PPSS, gli avventurieri di ogni risma, i prestanome dei ministri e degli onorevoli, le finanziarie o chiunque abbia cifre cospicue da investire, gli intermediari residenti nei paesi africani o sud-americani, titolari di società fantasma che coprono traffici di ogni genere e legati agli ambienti più reazionari del colonialismo e delle borghesie africane emergenti. Queste speculazioni, la maggior parte non fini a se stesse, ma collegate con la politica delle grandi multinazionali del settore alimentare, non hanno sempre e dovunque significato un attacco indiscriminato alla piccola e media proprietà; in qualche porto, anzi, hanno a volte comportato una moltiplicazione di pescherecci e di aziende a gestione «familiare».

Per i proletari del mare la crisi con le sue fasi ha significato non solo l'espulsione della forza lavoro, ma le condizioni di illegalità e di precarietà in cui il lavoro si svolge. I contratti della pesca, da quella costiera a quella oceanica, sono tutti illegali e non vengono mai neppure rispettati; le condizioni dell'assistenza malattie e cassa infortuni sono a tal punto vergognose (un pescatore in malattia ha dalle 300 alle 700 lire quotidiane) che di fatto vietano di ammalarsi.

I periodi a terra tra un imbarco e l'altro non vengono retribuiti e quindi sono periodi di disoccupazione. È ovvio che in una situazione di illegalità lavorativa, di cambi continui di proprietà, di fallimenti e di società che nascono come funghi e rischiano nuove zone di pesca, magari nella maniera più improvvisata e avventuristica, i periodi di sbarco in un anno sono molti, fino a trasformare la pesca in un lavoro che non occupa mai dodici mesi. A questa

realtà vanno aggiunti i periodi di malattia, la stagionalità di alcune forme di pesca, i mesi morti (cioè con una produzione ridotta quasi a zero), le giornate di tempesta in cui non è possibile lavorare.

Per concludere possiamo dire che le crisi della pesca di cui ministri ed esperti favoleggiano continuamente, hanno avuto conseguenze diverse nei singoli porti e nelle diverse fasi di intervento diretto della Cassa del Mezzogiorno. Per i proletari del mare crisi ha voluto dire:

1) Espulsione di forza-lavoro. E va calcolata non solo la diminuzione di cifre assolute degli occupati, ma tutti i giovani, figli di pescatori, diplomati di istituti professionali, marinai, etc. che non trovano una collocazione di lavoro né nella pesca né nel settore marittimo.

2) Diminuzione della pesca costiera, proletarizzazione di molti piccoli proprietari costretti a vendere la barca e trasferirsi nella pesca oceanica o in quella d'altura. Lungo le coste e nei piccoli porti e in una quota ridotta anche nei grandi centri pescherecci, la pesca si è trasformata in un'attività marginale di sussistenza che integra il reddito familiare in modo simile ad attività parziali agricole nei paesi di montagna. In generale nei posti dove c'è chi vive esclusivamente della pesca, oltre la diffusione e la «ristrutturazione» secondo forme di compartecipazione o comproprietà che fanno della pesca un lavoro redditizio e legano all'attività braccia che potrebbero emigrare verso marinerie di altri paesi o verso la mercantile (o traffico), per i lavoratori dipendenti è aumentata e aumenta la precarietà del rapporto di lavoro, la mobilità forzata da un tipo di pesca all'altro (che spesso vuol dire passare dalle tempeste dell'oceano Pacifico a mesi di schiena piegata tra i pescatori di vongole a 200 metri dalla riva del proprio paese), la consapevolezza

di doversi trovare un'alternativa occupazionale.

3) Creazione, e questo vale soprattutto per i giovani, di una sacca di mano d'opera disponibile per avventure come la pesca oceanica o una riserva di marinai per le navi-ombra, i viaggi lunghi e scomodi, i lavori ingrati che difficilmente vengono fatti da personale qualificato.

Testimonianza di un ex-pescatore, militante extraparlamentare

Un essere umano nell'arco della sua vita, attraverso le sue esperienze, viene a contatto in maniera dolorosa con la realtà del lavoro, dello sfruttamento, della politica e anche dell'amore. In condizioni normali questo processo di scoperta e di appropriazione di valori nuovi avviene in maniera graduale. Si diventa adolescenti, poi giovani, quindi adulti. E ogni passaggio viene mediato attraverso la mediazione con gli altri della famiglia, con gli amici nella scuola. Un ragazzo che s'imbarca a 16 anni non ha più questo privilegio, diventando subito adulto. Viene messo a contatto in maniera brutale con una condizione di lavoro bestiale. Gli viene negata la sua giovinezza. Per mesi senza il tempo materiale per riflettere, per discutere e confrontarsi con i suoi coetanei. Non ha più famiglia, affetti, la ragazza, gli amici. È solo in mezzo al mare con i suoi compagni di fatica, gente che molto spesso nemmeno conosce, con la quale non va d'accordo o per l'età o per il modo di pensare. Nei porti dove ogni trenta o quaranta giorni la nave fa scalo: Las Palmas, Dakar, la posta non arriva quasi

mai. Non ha possibilità di leggere i giornali o di sentire la radio. L'isolamento è totale e rende ancora più assurdo lo sfruttamento bestiale a bordo. Si trova di impatto a dover dipendere dall'ufficiale o dal marinaio più anziano, da chi materializza in barca gli interessi dell'armatore e deve far rispettare la logica ferrea del profitto.

La mano d'opera giovanile e a basso costo viene impiegata per i lavori più gravosi. Di giorno e di notte, senza orario di lavoro, comincia una volta raggiunta la zona di pesca il ritmo infernale che deformerà il fisico e il carattere dei giovani alle loro prime esperienze. Ogni due ore si tira su la rete, si fa la cernita del pesce, lo si mette nelle cassette, lo si stiva nella stiva frigorifera, si ributta la rete e si pulisce il ponte. In questo intervallo si può mangiare, dormire. Tocca sempre ai più giovani scendere nella stiva sotto zero quando fuori la temperatura è equatoriale. Tocca al giovane rimanere ancora in coperta a pulire e buttare via il pesce di scarto. La rabbia cresce con la fatica. Le tempeste del mare, la paura di morire hanno lo stesso effetto demolitore del carattere del ragazzo di questa rabbia continuamente accumulata e repressa. Sulla stessa barca odia il suo simile, il marinaio anziano che gli dice quello che deve fare, il ruffiano e l'ufficiale che lo controlla, il capitano che non si fa vedere e che evoca con la sua presenza quello che oltre alle braccia per sei mesi gli ha comprato la vita e la salute. Con la fatica i riflessi si appannano e diventano un pericolo mortale. La vivacità e la lucidità di un ragazzo diventano i movimenti lenti e meccanici di un automa. Non si ha più lo scarto giusto per evitare il cavo che si attorciglia al verricello, la mannaia che decapita il pesce, la «botta di mare» che ti spazza via dalla coperta. Le più oscene mutilazioni succedono così e a volte si perde anche la vita.

E allora per non morire subito si muore a poco a poco. Per sostenere il sistema nervoso si beve un caffè dietro l'altro, si cerca conforto nei liquori, ci si intossica di sigarette che l'armatore regolarmente mette a conto. Il ragazzo di 16 anni che è già divenuto adulto nella capacità di odiare il suo prossimo, lo diventa anche nelle abitudini e nei vizi. Fra una cala di rete e l'altra non c'è tempo per lavarsi, certe volte nemmeno per mangiare. Si cerca sonno nella cuccetta anche per pochi minuti. Il sonno ci sorprende, a volte, persino con la brace della sigaretta fra le dita, con gli stivali ancora calzati. È un sonno profondo, cieco, senza sogni e continuamente interrotto.

«Ci impediscono persino di sognare», dice Nicolino. Ed è vero. In maniera brutale viene impedito a un ragazzo di 16 anni un bisogno fisiologico fondamentale. Persino nei sogni gli si impedisce di essere felice e non tutti resistono a questa vera e propria tortura. Molti vengono stroncati da esaurimenti nervosi, ma per lo più si vive in una condizione di esaurimento latente, con i nervi a fior di pelle. I motivi più futili diventano il pretesto per una rissa, per scaricare la tensione che si è accumulata giorno dopo giorno. Picchiarsi diventa a volte persino un modo di comunicare, di reagire. I bisogni umani vengono ridotti ai livelli animali. Mangiare e dormire quando si può. La convivenza coatta di persone di età, abitudini, carattere, modi di pensare i più diversi, porta alla esasperazione e all'abbruttimento dei rapporti umani. La curiosità, lo stupore e la gioia di vivere di un ragazzo vengono mortificati e distrutti nel giro di pochi mesi. Il senso di amicizia e di rispetto umano impediti dai rapporti gerarchici e dalla fatica. Nelle cabine affollate della "bassa forza" si dorme in quattro in uno spazio che sarebbe sufficiente appena per

uno, non c'è spazio nemmeno per il pudore e i sentimenti. Come nelle carceri e nelle caserme vengono messe a nudo in maniera impietosa le miserie di ognuno. Si impara presto a farsi scudo dei propri sentimenti con il cinismo, la spaccanata e il sarcasmo. Si vorrebbe piangere per la nostalgia e invece si assume la maschera del duro. Il bisogno sessuale, di affetto e di comprensione umana, di essere felici e di poter comunicare diventa impellente con la cattività. Al pari del sonno è quello che si desidera di più. La repressione ridurrà man mano la sua ricchezza e complessità impoverendolo e alienandolo fino alla masturbazione, senza per questo ridurne gli stimoli.

La curiosità, i primi stupori, i sogni di un ragazzo cederanno il posto alla crudezza del bisogno represso di un adulto. Al primo porto, quasi sempre vergine, sarà condotto a puttane fra lo sghignazzare dei suoi compagni più vecchi e senza possibilità di ribellarsi per non passare per frocio. La voglia di essere felice sarà brutalizzata da un rapporto di compra vendita, riproponendogli in termini sessuali gli stessi rapporti di produzione e di sfruttamento che ha già vissuto in barca. Avrà di fronte per la prima volta in carne e ossa, al di là delle immagini del benessere e dei caroselli, la donna come merce, come oggetto da usare e poi buttare via. Rispecchiando la stessa divisione del lavoro si opererà a freddo nella sua testa la separazione del sesso da un essere umano. Il sesso sarà una cosa da una parte, l'essere umano un'altra. Da una parte l'amore e dall'altra gli affetti più cari, da una parte il bisogno frustrato di esser felici e dall'altra la famiglia come un dovere. Da una parte la puttana e dall'altra la fidanzata. Ci vorrà tutta la sua volontà di ribellarsi per riconquistare quello che gli hanno tolto. Tempo e intelligenza per

reintegrare questa separazione, per riavere l'amore come un rapporto comprensivo, reciproco, libero. L'isolamento del cielo e del mare del giorno dopo gli renderanno più amara la delusione e più lontana la riconquista di un rapporto normale.

Una volta tornato a casa non sarà più lo stesso, ormai ha un bagaglio enorme di esperienze che ha vissuto in un tempo incredibilmente breve e che ha dovuto affrontare e digerire da solo. Anche a casa lo considerano ormai come un adulto, per tradizione conoscono l'inferno di un viaggio per mare. L'autonomia economica conquistata a così duro prezzo gli dà una statura che prima non aveva. A fatica e solo a poco a poco tornerà a essere un ragazzo normale fra i suoi coetanei. Ma non tutti ci riescono, alcuni restano marcati a vita. Fino a pochi anni fa c'era una maniera sintomatica di reazione una volta a terra. La vita che era stata loro negata a bordo veniva bruciata a terra negli stessi termini dei rapporti di produzione, con il segno inverso. Dopo la produzione veniva il consumo e come quella era stata forsennata così ora questo diventa senza freni. I pochi soldi se ne andavano in auto e vestiti di lusso, in night, in una vita dissipata che ben presto riproduceva le condizioni necessarie per ritornare a mare alle stesse condizioni come se nulla fosse mutato. Erano gli stessi armatori a favorire questo spreco con prestiti e anticipi sul lavoro. Ce ne erano altri che tentavano la soluzione individuale divenendo i nuovi ruffiani dell'armatore. La loro incredibile fantasia stravolgeva la realtà in racconti immaginari e fantastici. Era un bisogno quasi fisico di raccontare, di stupire, di nascondere per un po' la realtà di miseria e di sfruttamento. Ma le cose sono cambiate nel giro di pochi anni. Dal bisogno di raccontare e stravolgere

la realtà è nato con la coscienza politica il bisogno di capire la realtà e di modificarla a partire da ora.

Sono cambiate le condizioni materiali insieme al modo di ragionare. La pesca atlantica che si è sviluppata sul vecchio troncone della pesca costiera, locale e mediterranea, aveva mantenuto in un primo tempo i vecchi schemi dei rapporti di lavoro di tipo artigianale a conduzione familiare, dove non c'è divisione netta fra ufficiali e bassa forza. Tutti cooperano alla produzione alla stessa maniera e il capitano che a volte è anche l'armatore o il socio, insieme a parte dell'equipaggio, lavora anche lui in coperta a pulire e capare il pesce. In questo tipo di pesca conta molto il mestiere e il salario è direttamente legato alla produzione. Nella pesca atlantica se in apparenza cambiano solo i rapporti quantitativi in realtà vengono modificandosi irreversibilmente anche quelli qualitativi. Con le dimensioni della nave cambiano anche le operazioni tecniche che diventano in parte meccanizzate. Viene meno il mestiere che nella pesca locale si identifica nella gerarchia. Qui invece i quadri di comando sono astratti dal lavoro, stanno in plancia quando la bassa forza lavora in coperta, si affacciano a controllare solo dall'alto. Hanno una sola funzione di controllo e di repressione. Rappresentano a bordo gli interessi dell'armatore. Il marinaio di mestiere non esiste quasi più, il vero protagonista della produzione è la manodopera giovanile a basso costo, non qualificata. Rappresenta la maggioranza dell'equipaggio, più della metà, la così detta «bassa forza». Le condizioni oggettive e le condizioni soggettive, di lotta e di presa di coscienza, fanno sì che una delle prime conquiste dei braccianti del mare nella pesca atlantica sia lo sganciamento del salario dalla produzione.

Questa vittoria, questa presa di coscienza sulla realtà, ha una funzione centrale nella modificazione dei valori nei giovani marinai. Quelli che fino a ieri erano considerate reclute, subalterni, fannulloni, incapaci e studenti, non solo dal padrone ma persino dagli stessi marinai più anziani, assumono all'interno della nave da pesca una funzione totalmente autonoma rispetto ai vecchi schemi della gerarchia del mestiere e della ideologia produttivistica. Questo processo si ripercuote a livello generale, nel porto e nei quartieri proletari investendo tutta la città. I giovani marinai diventano ben presto un punto di riferimento politico generale, diventano i protagonisti delle nuove lotte. Con al centro il rifiuto del lavoro salariato e la rivendicazione del diritto alla vita in tutta la sua interezza. Abbandonati per anni al clientelismo democristiano o ai ricatti economici dell'armatore, con la totale assenza dal dopoguerra delle organizzazioni operaie, scoprono di nuovo la pratica politica. La denuncia con i manifesti scritti a mano da loro stessi. La rabbia, l'ansia cieca della ribellione prende corpo e coscienza, si articola ed esprime il suo programma. Inaugura le assemblee nei quartieri popolari dove loro sono i protagonisti insieme agli altri proletari di un nuovo modo di stare insieme e di discutere, anche con i più vecchi ma da una posizione di parità. L'individualismo inculcato nell'isolamento del proprio lavoro cede di fronte alla volontà di risolvere collettivamente quelli che sono i problemi di tutti. Mano a mano questo strato senza caratteristiche ben determinate e senza tradizioni istituzionalizzate, questa nuova forza di giovani, a partire dalle proprie condizioni di lavoro vuol rivivere politicamente ogni aspetto della propria vita, ponendolo al centro del programma delle proprie lotte.

È rimasta famosa nella storia della marineria quella estate in cui tutte le navi sono rimaste ferme nel porto con i ruffiani sudati in giro per i bar a cercare uno che si volesse imbarcare. Non era stato decretato nessuno sciopero, era successo semplicemente che tutti insieme tacitamente avevano deciso di prendersi le ferie, di rimanere a terra per divertirsi, andare a ballare e corteggiare le straniere che vengono per la stagione. La prima nave che è potuta ripartire è stata ai primi di settembre. È venuto meno il desiderio di raccontare ed è cresciuto quello di capire e la volontà di cambiare oggi questa realtà in tutti i suoi aspetti, per stare meglio tutti, per stare insieme, per essere felici.

Credits

- p. 9 *E rido in faccia a quello che cerchi*, opera di Roberto Taddeo (in alto).
- p. 9 *E cancellarmi è tutto quel che fai*, opera di Roberto Taddeo (in basso).
- pp.vv. Si ringrazia Augusto Torquati per il materiale fotografico.



Pubblicazione
a cura dell'Associazione culturale
Malamente, Fano (PU)

www.malamente.info
Per contatti: malamente@autistici.org

dicembre 2020

Dopo il naufragio del peschereccio Rodi e la morte di dieci componenti dell'equipaggio, San Benedetto del Tronto fu bloccata per due giorni. Una rivolta che esprime la capacità di un territorio e di una popolazione di autorganizzarsi e lottare. A cinquanta anni dai fatti, un opuscolo per ricordare e un auspicio affinché tutte le terre, anche quelle considerate assuefatte alla pace sociale, possano ribellarsi alle ingiustizie, oggi come allora.