© 2002 Istituto di Ricerca delle Fonti per la Storia della Civiltà Marinara Picena

In copertina:
Rodi 1970, opera dell'artista Bruno Benatti.
Proprietà del Comune di S. Benedetto del Tronto.
(Foto Adriano Cellini)

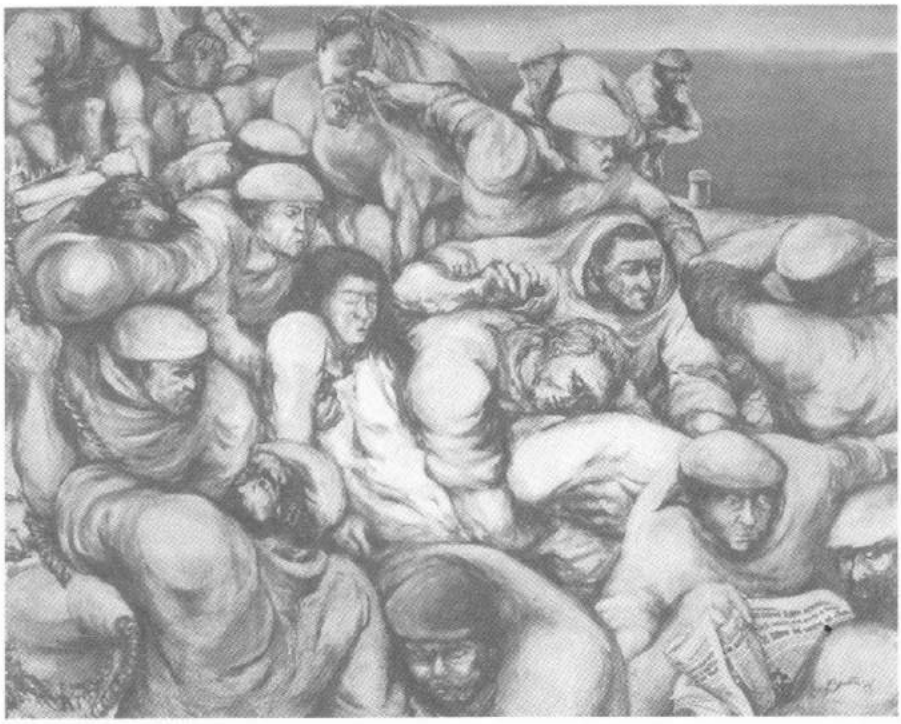
Istituto di Ricerca delle Fonti per la Storia della Civiltà Marinara Picena

Provincia di Ascoli Piceno
Medaglia d'Oro al Valor Militare
per attività partigiana

Camera di Commercio Industria
Artigianato ed Agricoltura
Ascoli Piceno

con la collaborazione del Comitato Comunale della Società Dante Alighieri

Ugo Marinangeli



La ripresa peschereccia sambenedettese e le lotte sindacali

Al pescatore sambenedettese

Ogni essere umano possiede
una riserva di forza la cui
misura gli è sconosciuta:
può essere grande, piccola o nulla,
e solo l'avversità estrema
dà modo di valutarla.

Primo Levi ne *"I sommersi e i salvati"*

PROVINCIA DI ASCOLI PICENO
Medaglia d'Oro al Valor Militare per attività partigiana

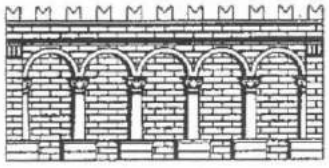
Tra le funzioni chiamate ad espletare una pubblica amministrazione ve ne sono alcune peculiari, in quanto rivolte allo sviluppo economico, culturale e civile delle popolazioni, attraverso la tutela e la valorizzazione dell'ambiente. Queste trovano ragioni di intervento massimamente nella Provincia di Ascoli Piceno dove concorrono, in uno spazio significativo, risorse terrestri e marine di forte caratterizzazione, che a lungo hanno rappresentato fonti di sostentamento e di crescita sociale di quanti hanno scelto di viverci.

È per questo che ho accettato di buon grado di assumere la responsabilità della gestione progettuale e, mi auguro, attuativa, del Parco Marino del Piceno, seppure nella piena consapevolezza delle tante difficoltà che si sarebbero incontrate lungo questo percorso che è di profondo innovamento.

Nel momento che si andavano ad indagare le ragioni storiche che presiedevano a quella scelta, abbiamo incontrato l'opportunità offertaci dal prof. Ugo Marinangeli, uno dei più rappresentativi esponenti della ricerca storica sulla pesca nel Piceno, utile a fornirci - e fornire alla collettività - un ulteriore strumento di conoscenza del recente passato in questo settore, dove, accanto ad imprese di coraggio e di conquiste, si sono alternate lotte sindacali, impegni politici, catture, esordi, ma soprattutto tragedie con numerosi sacrifici umani, sul mare e per il mare.

Questo libro ha visto la luce grazie all'impegno della Provincia ma soprattutto all'opera del suo autore, alla presenza nel territorio dell'Istituto di Ricerca delle Fonti per la Storia della Civiltà Marinara Picena e di tanti operatori del settore, portatori di quella memoria. Con esso ci auguriamo di poter pagare non solo un pegno di doverosa riconoscenza alla Marineria Sambenedettese, ma rendere edotte le nuove generazioni di quelle presenze decisive che hanno contribuito a costruire la nostra socialità Picena, dove diritti e doveri possono e debbono trovare migliore riconoscimento ed applicazione. Dove bisogna continuare a dare il proprio contributo di partecipazione affinché nulla vada perduto in termini di benessere e di libertà, frutti di quei sacrifici e di quegli esempi, nel rispetto dei bisogni individuali ma anche della collettività e dell'ambiente dove essa opera e vive.

Prof. Maria Pia Silla
Assessore alla Pesca nell'Adriatico e Parco Marino



CAMERA DI COMMERCIO INDUSTRIA
ARTIGIANATO ED AGRICOLTURA
ASCOLI PICENO

Il mare ha rappresentato e rappresenta un'importante risorsa dell'economia del Piceno: turismo, pesca e attività ad essa collegate sono oggetto di impresa e fonte di lavoro e quindi di ricchezza per le popolazioni rivierasche e dell'entroterra.

Alla luce di questa naturale, quasi ovvia, considerazione, la Camera di Commercio non poteva non seguire con grande partecipazione e sostenere la gestazione e la nascita di questa bella pubblicazione di Ugo Marinangeli, valoroso studioso dei temi legati all'attività peschereccia, illustrati con un ammirevole senso di dovere civile, di testimonianza - come Egli stesso riconosce - di memorie vicine alla sua esperienza di cittadino, contigue ai mestieri della sua famiglia.

Quanto mai istruttiva è dunque questa storia della marineria sambenedettese a partire dal secondo dopoguerra, in tempi di grandi sacrifici da parte degli imprenditori e dei lavoratori, uniti nell'impegno, ma divisi nella dialettica sindacale.

È un percorso di sviluppo e di crescita che ha portato S. Benedetto ad essere leader prima nella pesca e poi nell'industria del freddo, soprattutto a servizio del settore ittico.

Percorso, quindi, ricco di soddisfazioni, segnato però da ricorrenti tragedie, di cui Marinanegli ci aiuta a mantenere vivo il ricordo.

Di questo lavoro, che approfondisce la dimensione marinara della nostra terra, dobbiamo essere sinceramente grati all'Autore, appassionato e lucido interprete di vicende storiche che hanno segnato la crescita economica e sociale di San Benedetto del Tronto.

Il Presidente
Comm. Enio Gibellieri

Presentazione

Fuori dagli schemi accademici nel recupero della memoria, a S. Benedetto si è affermata sempre una linea di tendenza prevalentemente documentaristica, nel senso di ricercare, classificare e - ove necessario - illustrarne le fonti.

Ci vengono in mente il libro fotografico di Libero Bizzarri e Pietro Paolo Menzietti, le ricerche e le pubblicazioni di Umberto Poliandri, i due volumi di Giovanni Guidotti, gli scritti sparsi di Francesco Palestini, i due volumi di Otello Bizzarri, gli esordi di Gino Troli, le estemporaneità di Divo Colonnelli, i contributi di Pietro Pompei, la cruda, realistica rappresentazione di Cesare Gobbi, la recente apparizione di Remo Croci con il "suo" *Marocco* e *La barca di nessuno*, ed ora i tanti collaboratori dell'Istituto di Ricerca delle Fonti per la Storia Marinara Picena, attraverso il suo strumento d'informazione "Cimbas", per i quali siamo costretti, per modestia ed in ragione del nostro ruolo, ad omettere i nomi.

Lo stesso compianto Enrico Liburdi, che può considerarsi a giusto titolo il "maestro da imitare" di questi nominati, ha dato in prevalenza risalto alla trascrizione documentaria, rispetto all'interpretazione personale dei reperti. Oseremmo dire che anche i due splendidi volumi, composti da Mons. Giuseppe Chiaretti nella sua permanenza a S. Benedetto, si sono conformati a questo modello.

Né si possono passare sotto silenzio le raccolte materiali, prima tra queste quella curata da Giovanni Perotti che ha portato alla costituzione di un Museo "delle anfore", il Museo Ittico frutto delle certosine fatiche dei volontari - Romolo Bugari in testa -, l'"Antiquarium Truentino", punto di approdo della smisurata passione di Novemi Traini, la raccolta di oggetti e contributi editoriali decisivi per la commovente fatica di Nazzareno Grannò onde salvare dall'oblio il mondo dei funai, che costituiscono, tutti, altrettanti "testi sacri" del nostro passato.

Ugo Marinangeli non poteva eludere tale propensione di recupero, diventandone il più caparbio assertore: ne fanno fede i suoi scritti sulla

pesca nelle riviste specializzate, il suo volume sulle vicende cittadine della Seconda Guerra Mondiale e la relativa ripresa civile, i due volumi sulle Amministrazioni Comunali sino agli anni '90, la sua partecipazione a edizioni di prestigio come quello su S. Benedetto della Cassa di Risparmio di Ascoli Piceno e l'altro sulla pesca in Adriatico ed in Atlantico edito dall'Ente Fiera di Ancona, il recente ponderoso lavoro sulla Scuola sambenedettese.

Nell'ambito di questa scelta egli ne ha perseguita un'altra, diventandone in qualche modo un precursore in ambito nazionale: quella del recupero e della divulgazione della memoria legata al mondo della marineria da pesca, sambenedettese in particolare. Quindi la sua volontà di dare alle stampe questa sua ultima fatica non è una mera voglia di testimoniare ulteriormente il suo impegno, ma solo un bisogno di continuità nel "programma" che sentiva dentro e che ha voluto ribadire più di dieci anni addietro assumendo la direzione scientifica del nostro Istituto.

In questo ultimo sforzo, dedicato alle lotte dei lavoratori della pesca sambenedettese, egli utilizza in parte ed in maniera critica i materiali già editi, ritenuti insufficienti da soli a comporre il quadro storiografico enunciato, arricchendoli di nuove acquisizioni documentarie. Ritroviamo in quelle pagine il sapore di vicende umane profonde, un modo di sentire intenso e sanguigno le contrapposizioni, il protagonismo di alcuni interpreti che hanno fatto compiere scelte decisive alla collettività, soprattutto il respiro profondo di una comunità caratterizzata dalla dimensione marinara, segnata da sacrifici appena intuibili per le nuove generazioni, da trionfi e tragedie, come pure da miserie ed abbandoni.

Non si tratta di un'opera esaustiva e perfetta in quanto chi ricerca documenti deve fare i conti con la "storia" delle dispersioni, della sempre più precaria condizione dei testimoni, della residuale imparzialità dei referenti. Si tratta comunque di un'opera importante che consegna al futuro di questo paese un patrimonio di ricordi, insieme ai tanti valori che essi sottintendono.

Grazie Ugo per questo dono! Ma grazie anche a Maria Pia Silla, Assessore Provinciale con lo specifico incarico alla Pesca nell'Adriatico e Parco Marino, che ha recepito le nostre petizioni a rendere fruibile l'opera di Marinangeli, rendendosi disponibile alla sua edizione.

Il Presidente
Gabriele Cavezzi

Premessa

Quando ci si accinge a raccontare le vicende del passato, a tentare di comporre un quadro storico, lo studioso sceglie, a secondo delle proprie propensioni, all'interno di una infinita gamma di opportunità, nel senso delle epoche e degli argomenti, dei luoghi, dei personaggi e dei risvolti sociali che li hanno caratterizzati. Tra queste alternative ne esiste un'ulteriore e riguarda la scelta tra il passato lontano e la contemporaneità.

Chi affronta quest'ultima incontra meno difficoltà a reperire fonti della memoria, siano esse scritte come pure iconografiche, orali o materiali; spesso l'autore si avvale della propria esperienza personale, del proprio vissuto dentro le stesse vicende oggetto dell'indagine. Ma è proprio per quest'ultima ragione che deve affrontare le insidie della verifica che gli provengono dai suoi contemporanei, come pure deve stare attento a non cadere in omissioni o giudizi affrettati. Chi parla del passato remoto può contare sulle stratificazioni della critica e dei giudizi consolidati, sul lavoro di altri ricercatori, mentre chi scrive del passato recente deve affrontare il campo aperto della nuova frontiera che si sta costruendo, magari da consegnare ad altri per compiere ulteriori approfondimenti e verifiche, scevro da voglie di condizionamenti ideologici.

È con questo spirito che ho sempre affrontato i lavori di ricerca e di pubblicazione storica che riguardano il recente passato del mio paese e della mia gente, limitandomi a tracciare un percorso di indagine, a raccogliere quanto più possibile, numerose ed attendibili, le testimonianze, soprattutto scritte, avvertendo sempre e comunque della loro limitatezza nel poter rivelare "tutta la verità".

Tra queste scelte di impegno, sentito come dovere civile, ho privilegiato la memoria legata al mondo della pesca sambenedettese, vicino alla mia esperienza di cittadino, contiguo ai mestieri della mia famiglia, ricco quindi anche di rapporti e di insegnamenti immediati.

Non avevo mancato di occuparmi nello specifico anche delle vicende politiche e sindacali che hanno attraversato il mondo marinaro, ma ciò era avvenuto spesso in contesti ristretti e a divulgazione limitata, rimandando ad altri momenti la trattazione più organica del tema.

In questi ultimi tempi, stimolato anche da alcuni amici, ho sentito il bisogno di riprendere in mano quegli scritti, di assemblarli in un discor-

so più organico e di arricchire il nuovo elaborato di altri contributi documentari che nel frattempo mi erano pervenuti. Ho ampliato il lavoro soffermandomi sui rapporti internazionali della pesca in Adriatico con riferimenti alle "catture titine", ed illustrando "le tragedie del mare" che avevo pubblicato nel dicembre 1989 su "Il Gazzettino della Pesca" edito dall'Ente Fiera di Ancona.

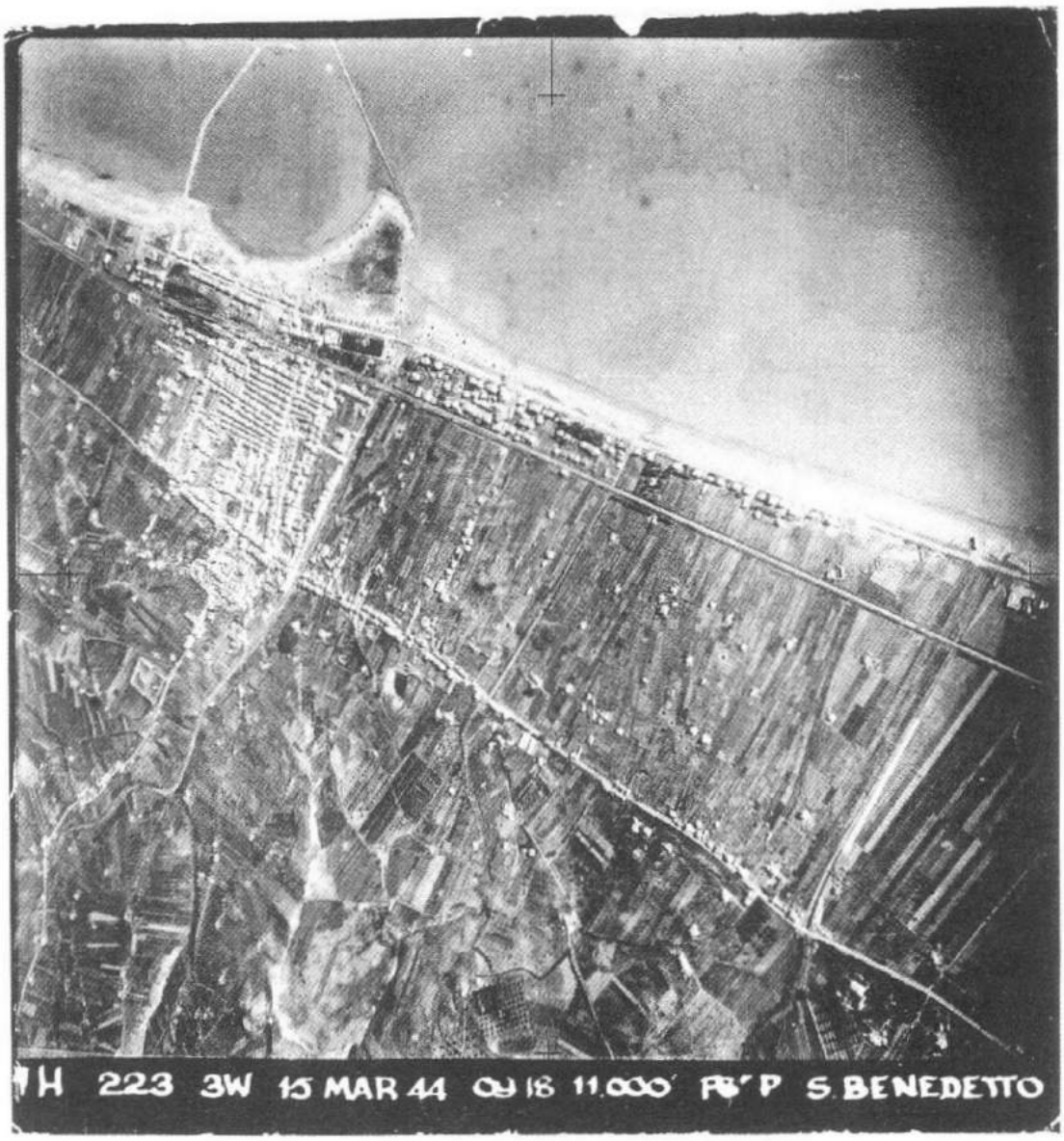
Si tratta di un lavoro che avrà bisogno di successivi apporti, in ragione soprattutto dell'auspicato interesse e delle critiche che esso susciterà. Ma ritengo di aver compiuto soprattutto un dovere: quello di testimoniare una vicenda tra le più significative della crescita economica e civile della nostra città, legata al sacrificio di tanti uomini in mare e di tante famiglie a terra, alle loro lotte, alle loro sconfitte, alle loro miserie ed alle loro glorie, che insieme ci hanno consegnato un patrimonio di ammaestramenti, i segni di un'epopea certamente irripetibile.

Devo esprimere il mio sincero e sentito ringraziamento alla prof. Maria Pia Silla, Assessore alla Pesca nell'Adriatico e Parco Marino della Provincia di Ascoli Piceno, per aver creduto all'importanza del lavoro e per il decisivo apporto finanziario dato per la pubblicazione, nonché al Presidente della Camera di Commercio Industria ed Agricoltura, Comm. Enio Gibellieri, per il contributo-acquisto.

Infine uno, veramente cordiale, a Gabriele Cavezzi, presidente dell'Istituto di Ricerca, per le esortazioni ed i consigli sempre amichevolmente e generosamente elargiti.

L'Autore

Circa 100 bombardamenti si erano abbattuti sulla cittadina, aerei e navali, lievi e pesanti, con vittime e senza, ma sempre con profonde feri-



Una foto storica del bombardamento di S. Benedetto del 15 marzo 1944, scattata alle ore 9.18, avuta per gentile concessione da Mrs. Heather Morley di Londra. Alla foto è unita una Relazione tratta dal "Registro delle Operazioni" della Squadriglia n. 223 della R.A.F. (Royal Air Force): "Oggi il tempo è buono e siamo abbastanza ben sistemati. Siamo stati impegnati in due operazioni la seconda delle quali si è rivelata più sfortunata. Durante il bombardamento, l'apparecchio del Sergente Ewer è stato colpito da AckAck. Precipitando, ha colpito sfortunatamente l'apparecchio del Sergente Mackay, che stava volando nella stessa posizione. Gli aerei si sono aggangiati e sono finiti direttamente in mare. Poiché non è stato visto nessuno uscire da entrambi gli aerei, di conseguenza i due piloti sono stati classificati come 'Dispersi ritenuti uccisi'".
La Relazione continua dicendo che la stazione ferroviaria di S. Benedetto era ritenuta essere il capolinea tedesco del fronte orientale.
Le salme degli aviatori inglesi, raccolte sulla spiaggia antistante il viale Trieste, venivano sistemate presso il nostro Cimitero.

te che incidevano sulle sue vie, sulle sue case, sul suo tessuto connettivo di paese marinaro indubbiamente lanciato verso un avvenire che certamente i pescatori sambenedettesi avrebbero saputo costruire con il loro lavoro, con il loro coraggio, con la loro esperienza e con il loro ardire dimostrati in diverse circostanze e nei vari mari italiani ed esteri.

E dopo la fuga dei tedeschi e l'arrivo (19 giugno 1944) delle truppe alleate l'elenco dei nominativi dei 30 cittadini sambenedettesi deceduti in seguito ai bombardamenti e delle decine di feriti, dei 9 Patrioti uccisi dai Tedeschi, dei 69 caduti nell'adempimento del loro servizio alla Patria e i dati dei danni subìti: 69 case distrutte, 285 gravemente danneggiate, 1378 lievemente danneggiate.

L'attività peschereccia usciva tremendamente decimata dalla guerra: il numero dei natanti notevolmente diminuito, il mercato ittico all'ingrosso, che era stato realizzato con ampie prospettive, quasi completamente distrutto; i moli del porto in diversi punti colpiti dalle bombe e seriamente danneggiati, il porto in molte parti inagibile anche per la presenza di relitti di piccole navi.

Il bilancio delle perdite subìte dalla flottiglia sambenedettese risultava chiaramente espresso:

n. 10 motopescherecci affondati durante la requisizione ed irrecuperabili per un totale di 1895 Hp e tonnellate s.l. 649;

n. 17 motopescherecci requisiti ed utilizzati dagli alleati per un totale di 2735 Hp e tonnellate s.l. 899;

n. 5 motopescherecci liberi perduti per conseguenza bellica per un totale di 550 Hp e tonnellate s.l. 170.

La bella tettoia in ferro del Mercato ittico all'ingrosso (che era stato inaugurato nel 1935) abbattuta perché minata alle basi dai tedeschi che del complesso avevano fatto il deposito di materiale vario; direzione, uffici e magazzini gravemente danneggiati o distrutti[1].

Superato il periodo di smarrimento e di dolore, i pescatori sambenedettesi, ritornati dai vari paesi limitrofi ove erano sfollati, ebbero la forza ed il coraggio di riprendere di nuovo il cammino interrotto perché dal mare volevano ancora trarre quanto necessario per se stessi e per le proprie famiglie.

Con provvidenze governative si costruirono nuovi natanti, pronti, come nel passato, a salpare per la pesca nell'amarissimo Adriatico e proseguire la loro attività lavorativa con l'aiuto dei giovani desiderosi di seguire l'esempio dei loro padri e dei loro nonni.

Trovarono un mare non sfruttato per diverso tempo ed i risultati di pesca furono abbondanti, tali da ricompensare lo sforzo economico che veni-



La facciata, lato ovest, del Mercato Ittico dopo gli eventi bellici.

va compiuto per la ripresa dell'attività ittica ed il pericolo, continuamente ricorrente, delle mine vaganti, ultimo terribile residuo della guerra.

Ed il mare, che in diversi periodi nel passato aveva voluto l'olocausto dei pescatori sambenedettesi, continuò ad esigere altre vite umane ed altri lutti e pianti si aggiunsero, in una tragica continuità, a quelli susseguenti alla numerosa schiera dei fortunati e naufragi della fine dell'800 e degli inizi del secolo successivo.

---

[1]Da "Vita politico-amministrativa sambenedettese 1944-1955 tra cronaca e storia" di U. Marinangeli, edito dalla Banca Popolare di S. Benedetto del Tronto, dicembre 1981.

LA RICOSTRUZIONE E LA RIPRESA DELL'ATTIVITÀ PESCHERECCIA ALLA LUCE DEI PROVVEDIMENTI GOVERNATIVI

Il primo assillante problema di tutta l'attività peschereccia era costituito dall'assenza del mezzo di lavoro, dei natanti cioè che potevano, che dovevano riprendere la via del mare.

Alcuni motopescherecci erano tornati dalle zone dell'Adriatico meridionale ove si erano trasferiti o avevano portato persone desiderose di mettersi in contatto con le Forze di Liberazione, ma erano pochi, troppo pochi per gli uomini che erano desiderosi di pescare per poter trarre il sostentamento indispensabile per le famiglie; troppo pochi per i giovani pronti a buttarsi nel lavoro del mare.

Bisognava riavere i natanti perduti a seguito della requisizione operata dal Governo italiano e l'azione veniva compiuta con iniziative singole, con intervento delle Associazioni di categoria ed anche in sede parlamentare, perché, con la sollecitudine che la problematica richiedeva, si potesse dare l'avvio sicuro alla ricostruzione del naviglio ed alla ripresa di tutta l'attività peschereccia.

Il 26 settembre 1947 aveva luogo a Viareggio il 2° Congresso nazionale del piccolo cabotaggio e della pesca.

Due armatori di Fano, i sigg. Falcioni e Rosati, si trovarono a difendere da soli i problemi dei pescatori di tutto il litorale Adriatico esponendo chiaramente la situazione che si era determinata a seguito della requisizione dei motopescherecci, la crisi del settore della pesca e l'indispensabile ed urgente necessità di porvi rimedio.

Durante i lavoro congressuali, ai quali presenziavano gli on. Terracini e Cappa, essi presentavano il seguente ordine del giorno che veniva "approvato per acclamazione":

"Gli armatori di motopescherecci requisiti e perduti per causa di guerra nel mare Adriatico e Tirreno, premesso:

- che durante il periodo bellico la quasi totalità del naviglio da pesca fu requisito;
- che di esso una elevatissima percentuale è andata perduta o catturata da Stati ex nemici;
- che altro danno è derivato dagli armatori per l'impiego forzato da parte dei Tedeschi della quasi totalità delle imbarcazioni;

- che le indennità liquidate per le perdite avvenute anteriormente all'8 settembre 1943 e realizzate dai proprietari molto tempo dopo il sinistro furono di un importo troppo basso che non consentì la sostituzione del naviglio perduto;
- che di conseguenza gli armatori di pescherecci che da anni e per tradizioni avevano migliorato l'industria della pesca, si vedono ora costretti all'inattività con dannosa rarefazione in tale lavoro

FANNO VOTI:

1) perché gli armatori di pescherecci requisiti siano posti in condizioni di poter riprendere la loro attività attraverso provvidenze che permettano di riavere il loro attrezzo di lavoro mediante: a) il rimborso totale delle spese di costruzione in base ai costi effettivi al momento della liquidazione; b) oppure con l'assegnazione di navi dalle stesse caratteristiche di quelle perdute, con restituzione delle indennità percepite; c) oppure con particolari assegnazioni di materiali, a condizioni preferenziali, aggiunte ad altre provvidenze, che sommate, permettano agli armatori di ricostruire il loro natante;
2) perché il Ministero degli Esteri negozi la restituzione dei motopescherecci abbandonati o sequestrati da Stati ex nemici dopo l'8 settembre che risultino efficienti;
3) perché sia esaminata con tutta la possibile comprensione la situazione delle navi già requisite dalla Marina Militare Italiana e che dopo l'8 settembre 1943 sono state requisite dalla Marina Tedesca e in seguito andate distrutte"[2].

E le istanze, le richieste, le esigenze, variamente espresse venivano portate anche in sede parlamentare. In una intervista, riportata su "Il Messaggero" del 7.11.48, l'on. Fernando Tambroni rendeva noto l'ordine del giorno presentato alla Camera dei Deputati durante la discussione sui problemi della Marina Mercantile:

"La Camera, ritenuto che il problema del risarcimento dei danno dovuti dallo Stato ai pescherecci requisiti, danneggiati o distrutti dalla guerra è tuttora in massima parte insoluto; che è sommamente ingiusto pretendere risarcire i danni in base al valore considerato all'epoca dell'avvenuta requisizione, in quanto trattasi di valutazione che non consente alcuna possibilità - neanche minima - di ricostruzione; che i pescherecci requisiti o distrutti erano di proprietà di piccole cooperative artigiane o di famiglie di pescatori tuttora costretti alla disoccupazione; in-

[2]Da Il Popolo del 27.9.1947.

vita il Governo ed in particolare il Ministro della Marina Mercantile a considerare la necessità indilazionabile di rendere giustizia alla suddetta benemerita categoria dei lavoratori del mare, predisponendo gli stanziamenti necessari e le disposizioni normative onde risolvere una situazione di stasi e di miseria nel settore della piccola pesca".

Detto ordine del giorno, rispecchiava la situazione in cui si trovavano i proprietari ed i pescatori a seguito della requisizione, resa obbligatoria dal Governo italiano nel periodo bellico, dei natanti operanti nelle coste del Tirreno e dell'Adriatico molti dei quali erano andati distrutti e molti altri gravemente danneggiati.

Poiché la legge del 1939 prevedeva un risarcimento del danno totale o parziale commisurato all'epoca della requisizione, l'on. Tambroni, anche quale Presidente dell'Associazione Nazionale dei Pescherecci distrutti o danneggiati, aveva prospettato al Presidente del Consiglio ed al Ministro della Marina Mercantile le urgenti necessità della categoria che potevano essere riassunte nell'indispensabile, immediato risarcimento dei danni subìti in modo da consentire la riparazione dei natanti o di provvedere all'integrale ricostruzione dei pescherecci.

In passato era stata espressa tanta comprensione, ma nel contempo erano state elencate le difficoltà di natura finanziaria. Ma dopo l'ordine del giorno presentato, il Presidente del Consiglio De Gasperi ed il Ministro della Marina Mercantile Saragat avevano comunicato che il problema sarebbe stato messo a punto e risolto sollecitamente.

Si sarebbe data così la possibilità a circa 60.000 pescatori di riprendere il loro lavoro con giovamento per l'intera Nazione poiché il potenziamento della pesca e dei mercati ittici era un problema di primo piano nel quadro delle iniziative tese alla ricostruzione del Paese.

Un'inchiesta compiuta nelle Marche aveva rilevato che lo sviluppo della pesca motorizzata aveva segnato una battuta d'arresto particolarmente nel 1948.

Infatti, si affermava, mentre nel 1944 esistevano nel Compartimento di Ancona 81 pescherecci, che erano, saliti a 191 nel 1947, nell'anno 1948 una sola unità era venuta ad aggiungersi alla flottiglia, dimostrando in modo chiaro ed inconfutabile l'impossibilità degli imprenditori a compiere lo sforzo finanziario necessario per la costruzione di nuovi natanti.

E quando il 12 febbraio 1949 l'on. Nicola Salerno, Sottosegretario alla Marina Mercantile - accompagnato dagli onn. Chiostergi, Tartufoli e Bennani e dal Capo della Divisione Pesca del Ministero De Martino - compiva una visita una visita a S. Benedetto del Tronto per rendersi personalmente conto delle strutture portuali e mercantili, le Autorità comu-

nali e le Associazioni di categoria fecero presenti tutte le inderogabili necessità dell'attività peschereccia e della sistemazione portuale, richiesero lo sminamento dell'Adriatico ad opera di dragamine da collocarsi in permanenza a S. Benedetto, illustrarono il problema del prezzo del gasolio, della regolamentazione della pesca nel mare Adriatico tramite un accordo con le Autorità jugoslave ed in particolare sollecitarono di "inserire nel finanziamento per costruzioni navali il risarcimento adeguato e definitivo dei motopescherecci distrutti dagli eventi bellici"[3].

E dopo poco tempo, elaborata con il concorso delle categorie interessate ed in una visione d'assieme dell'attività cantieristica, del naviglio di grosso e medio tonnellaggio e di quello peschereccio, si aveva la *legge numero 75 dell'8.3.1949* contenente: "Provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento".

Gli scopi della legge, più semplicemente nota negli ambienti marinari come "legge Saragat" dal nome del titolare del Ministero della Marina Mercantile, venivano indicati dall'art. 1:

"La presente legge ha lo scopo di favorire la costruzione in Italia, per conto di nazionali, nel periodo di un triennio dalla data della sua entrata in vigore, di navi mercantili di qualità corrispondenti alle particolari esigenze dell'economia nazionale, nei limiti di tonnellaggio di stazza lorda consentiti dallo stanziamento di cui all'art. 34 in rapporto all'entità ed al complesso dei benefici dalla legge stessa stabiliti.
La presente legge ha altresì lo scopo di favorire la modificazione, trasformazione e riparazione delle navi mercantili, in quanto anch'esse corrispondano alle particolari esigenze dell'economia nazionale".

L'art. 2 fissava le norme per la "ammissione ai benefici":

"Coloro che intendano commettere la costruzione delle navi, di cui al primo comma del precedente articolo, devono farne richiesta al Ministero della Marina Mercantile entro 30 giorni dall'entrata in vigore della legge. Detto termine è di giorni 60 per le costruzioni previste dall'art. 26.
Spetta al Ministro per la Marina Mercantile, sentito il parere del Comitato tecnico di cui all'articolo seguente, di ammettere ai benefici del presente Capo le costruzioni che meglio rispondano agli scopi indicati nell'art. 1.
Se le richieste superano il limite di tonnellaggio complessivo previsto, il Ministro può promuovere, indicando le modalità ed i termini, i raggruppamenti dei richiedenti ai fini della costruzione delle singole navi.

---

[3]Da Il Messaggero del 15.2.1949.

Se le richieste non raggiungono il limite di tonnellaggio previsto, il Ministro può prorogare per non oltre un anno il termine di cui al primo comma del presente articolo.
Delle somme non utilizzate per deficienza di richieste, sarà disposto con altra legge".

La legge, dopo aver trattato con vari articoli dei contributi sui materiali secondo il tipo di nave a scafo metallico, in legno o in cemento armato, di quelli di ammortamento e integrativi, delle esenzioni fiscali e dell'imposta di ricchezza mobile, fissava anche contributi di miglioramento ai proprietari delle navi mercantili nazionali in esercizio all'entrata in vigore della presente legge e che siano iscritte nella più alta classe del Registro italiano navale, sulle quali vengono installati:

a) nuovi apparati motori completi di costruzione nazionale, mai impiegati, inclusi tubolature, grigliati e pagliuoli;
b) singoli complessi costitutivi di apparato motore (macchine, caldaie ed apparecchi ausiliari) comprese le relative tubolature, o macchinari o apparecchi ausiliari di bordo comprese le relative tubolature, che siano di nuova costruzione nazionale e mai impiegati (art. 15).

Con l'art. 25 la legge si soffermava sulle "Navi per i servizi indispensabili di comunicazione tra il continente e le isole e tra le isole, non esercitati da società di navigazione di preminente interesse nazionale".

La problematica relativa ai danni di guerra subìti dai natanti, veniva impostata e risolta dall'art. 26 con l'indicazione "finanziamenti speciali":

"Ai proprietari di navi mercantili non superiori a 150 tonnellate di stazza lorda, perdute per causa di guerra e che costituivano per i proprietari stessi l'unico mezzo di lavoro non ancora sostituito potrà essere concesso, per la costruzione di una nuova unità dello stesso tipo, che sia ammessa a termini dell'art. 2 ai benefici del capo II della presente legge, uno speciale finanziamento per un ammontare non superiore al costo presunto della nuova costruzione, ridotto dell'importo dei contributi da corrispondersi in base alla presente legge, nonché dell'indennità di perdita percepita o da percepire a qualsiasi titolo. È in facoltà del Ministro per la Marina Mercantile di consentire raggruppamenti di proprietari di cui al presente comma per costruzioni in comune di unità non superiori alle 600 tonnellate di stazza lorda.

I finanziamenti di cui al presente articolo sono autorizzati a norma del secondo comma dell'art. 21 della presente legge e saranno eseguiti dall'Istituto Mobiliare Italiano (I.M.I.), al quale il Tesoro dello Stato somministrerà i fondi all'uopo occorrenti, fino ad un ammontare massimo

complessivo di 2.000 milioni dei quali 1.000 milioni sono riservati al finanziamento di cui al primo comma".

Ed infine con l'art. 34 veniva stabilito lo "Stanziamento per spese relative ai contributi":

"Per provvedere all'applicazione della presente legge è stanziata in apposito capitolo della parte straordinaria del bilancio del Ministero della Marina Mercantile la somma di lire 34 miliardi, dei quali 1.200 milioni per le costruzioni di cui all'art. 25 e lire 2.000 milioni per la somministrazione dei fondi occorrenti per le operazioni di cui all'art. 26, così ripartita:

lire 8 miliardi per l'esercizio finanziario 1948/1949;

lire 12 miliardi per l'esercizio finanziario 1949/1950;

lire 14 miliardi per l'esercizio finanziario 1950/1951.

I residui eventuali del 1948/1949, del 1949/1950 e del 1950/1951 saranno utilizzabili negli esercizi successivi".

Da diverse parti lo stanziamento di 2 miliardi in un triennio per la costruzione di nuove unità, dello stesso tipo di quelle perdute per causa bellica, non era ritenuto pienamente rispondente alle esigenze e necessità del settore della pesca ed alle richieste che potevano pervenire da parte delle varie marinerie.

Pur tuttavia, con fiduciosa speranza, partivano le domande per l'ammissione ai benefici della legge dalle basi pescherecce del Tirreno e dell'Adriatico.

E gli armatori, di navi mercantili non superiori alle 150 tonnellate, di S. Benedetto del Tronto, di Ancona e di Pesaro si ritrovarono, per discutere la legge ed esaminare il modo migliore per usufruire dello stanziamento, proponendo anche l'istituzione di un consorzio. Nel frattempo le pratiche relative alle richieste di finanziamento venivano affidate alla Società SINDA[4].

[4]Dalla "Voce Adriatica" del 12.5.1949.

L'ATTIVITÀ DEI PARLAMENTARI PICENI

Quando il 23 aprile 1950 l'on. Fernando Tambroni, nominato Sottosegretario per la Marina Mercantile, compiva la sua prima visita ufficiale a S. Benedetto, il segretario della locale sezione Sindacati Liberi Lavoratori, Leonida Rosetti, rendendosi interprete dei desiderata degli armatori danneggiati di guerra presenti, richiedeva l'autorevole intervento del Sottosegretario perché sollecitamente si desse l'avvio alle 17 nuove costruzioni ammesse fra gli operatori sambenedettesi alle provvidenze indicate dall'art. 26 per consentire di migliorare la vita dei pescatori con natanti nuovi e tecnicamente più idonei e potenziare la produttività del settore.

Il Sen. Amor Tartufoli, del Collegio Senatoriale di Ascoli Piceno, al fine di superare le difficoltà derivanti dalle valutazioni relative all'indennizzo dei motopescherecci requisiti e considerate le previste disponibilità per tonnellaggi non notevoli, nell'aprile 1950 proponeva in Senato di inserire nella legge i seguenti articoli:

"1) una norma che rassicuri l'accettazione di tutte le richieste avanzate, eventualmente riaprendo i termini di presentazione ed accettazione delle domande;
2) una norma che consenta di dare, in analogia a quanto previsto dall'art. 26, un contributo, sia pure minore, al naviglio che non costituisce unico strumento di lavoro;
3) una norma che consenta di prorogare a discrezione del Ministero della Marina Mercantile, assistito magari da apposita Commissione parlamentare, le somme eventualmente residue per sovvenire ai casi più clamorosi degli insufficienti indennizzi per i pescherecci requisiti o non resi;
4) una norma che preveda la possibilità d'intervento per altri casi di necessità e di emergenza (pescherecci distrutti da mine dopo la guerra, ecc.)".

Nell'ottobre 1951 si aveva a S. Benedetto la visita del Ministro della Marina Mercantile sen. Cappa, che era accompagnato dai senatori democristiani Carelli e Tartufoli. Aveva luogo una interessante riunione con la partecipazione di tecnici della pesca, di rappresentanti sindacali e di operatori economici. Si compiva un attento ed approfondito esame dei principali problemi riguardanti la ricostruzione dei motopescherecci, lo stato del locale porto e l'attività commerciale del prodotto ittico.

Fra gli interventi, particolarmente interessanti furono quelli del Comandante Bonamico sul credito peschereccio, del direttore dell'Associazione Armatori sulla necessità di incrementare la campagna per il consumo del pesce e per la sua conservazione e del rappresentante dei Sindacati liberi a favore dei pescatori.

Successivamente con la legge 10.1.1952 numero 16 veniva previsto il "ripristino del concorso statale nel pagamento degli interessi sui mutui pescherecci" per cui si autorizzava (art. 1), a decorrere dall'esercizio 1951/52 "il Ministero per la Marina Mercantile a concedere il concorso nel pagamento degli interessi nella misura del 3 per cento e per le operazioni di credito peschereccio d'impianto e di miglioramento fino al loro ammortamento e per una durata massima di anni 6.

Le suddette operazioni di credito debbono riguardare:

a) costruzioni, in cantieri nazionali, di nuovi navi e galleggianti per la pesca e per il trasporto del pescato;
b) miglioramento di navi e galleggianti esistenti, mediante nuove installazioni per uso della pesca;
c) impianto di stabilimenti per la lavorazione del pesce e dei sottoprodotti della pesca;
d) impianto di magazzini per la conservazione e la distribuzione del pescato e per l'approvvigionamento delle barche da pesca, di manufatti di uso collettivo per i pescatori;
e) provvista di reti da pesca, cavi, ormeggi, lampade e quant'altro possa occorrere per l'attrezzatura peschereccia, compresi i filati, fibre vegetali ed ogni altra materia prima destinata alla confezione di attrezzi da pesca;
f) costruzione e miglioramento di mercati all'ingrosso del pesce".

Ancora una volta il sen. Tartufoli richiamava l'attenzione del Governo sui problemi della pesca presentando nel gennaio 1953, fra l'altro, il seguente ordine del giorno:

"Il Senato della Repubblica, valutando sul piano delle legittimità più obiettive le aspirazioni sul piano creditizio, previdenziale ed assistenziale nonché tecnico, espresse concordemente dalle categorie marinare della pesca e che ebbero nell'ultimo Congresso di Ancona formulazioni unanimi ed esaurienti; confida che il Ministero della Marina Mercantile vorrà promuovere incontri e studi interministeriali per la soluzione graduale delle invocate previdenze, avviando quella legislazione specifica che doverosamente deve dare alla gente che vive dell'attività della pesca una possibilità di elevazione sociale corrispondente ai diritti che la stessa Costituzione sanziona".

E si costruiva servendosi delle provvidenze governative ed osando, perché l'osare era ed è una delle fondamentali caratteristiche dell'armatore e del pescatore sambenedettese, per cui nel maggio 1955 la flottiglia peschereccia locale poteva contare ben 121 unità tra quelle adibite alla pesca costiera e d'alto mare che erano suddivise nei seguenti gruppi:

n. 38 battelli con motore fino a 50 Hp (lampare comprese);

n. 20 con motore da 60 a 90 Hp;

n. 50 natanti con motore da 100 a 180 cavalli vapore di potenza;

n. 12 con motore oltre 180 e fino a 240 Hp; ed infine un motopeschereccio con 300 c.v. di potenza.

Ed a bordo apparvero le prime moderne attrezzature e nuovi impianti frigoriferi di notevole portata e capacità perché si comprendeva che l'Adriatico non poteva essere più sufficiente ed occorreva convenientemente attrezzarsi per nuovi tipi di pesca e per più lunghi periodi.

Ormai unità della flottiglia peschereccia sambenedettese si erano portate in altre acque, più pescose e più sicure, della Liguria, del Lazio, della Sardegna e persino dell'isola di Lampedusa, del Marocco e della Tunisia e delle coste atlantiche dell'Africa occidentale.

Al sen. Tartufoli, che aveva rivolto vive premure, il Ministro della Marina Mercantile on. Cassiani rispondeva, nell'ottobre 1995, che "per quanto concerne il naviglio destinato alla pesca (motopescherecci e motobarche) si registra un discreto suo incremento. Con la definitiva attuazione della legge che contempla uno stanziamento di 800 milioni per la concessione di mutui a basso tasso d'interesse (4,50 per cento) è più sicuramente da prevedersi un miglioramento qualitativo delle motobarche. Posso confermare che i benefici saranno equamente distribuiti".

Il Ministro si soffermava ancora "sulla complessa materia dei danni di guerra" assicurando che sarebbe venuto incontro "alla precaria condizione economica in cui tuttora versano gli armatori sinistrati di guerra". E concludeva comunicando "che per i proprietari di navi mercantili non superiori a 300 tonnellate di stazza lorda perdute per cause di guerra, le laboriose trattative sono finalmente approdate alla determinazione di più favorevoli condizioni di mutuo, in confronto di quelle originarie".

L'AVVENTURA OCEANICA

Era iniziata già l'avventura oceanica. Seguendo l'esempio dei piropescherecci della S.A.P.R.I (Società Anonima Pesca e Reti Italiana, dei sambenedettesi Fratelli Merlini) che già nel 1926 avevano pescato nell'Oceano Atlantico, alcuni motopescherecci locali avevano attraversato lo Stretto di Gibilterra per affrontare la dura vita dell'Oceano.

Ed erano guardati con sorpresa e meraviglia, per il modesto tonnellaggio dei natanti, dagli equipaggi giapponesi che con le loro attrezzate navi spaziavano nell'Oceano con ottimi risultati di pesca.

Disagi e lamentele serpeggiavano nella marineria sambenedettese, non tutto doveva andare in modo regolare se nel dicembre 1955 sulla stampa locale veniva pubblicata una lettera aperta di "un gruppo di armatori sambenedettesi al Ministro della Marina Mercantile" che, con crudo realismo, illustrava la situazione determinatasi. Fra l'altro si diceva:

"La necessità di riparare e rifondere i danni provocati dalla guerra al naviglio, la necessità di procurare fonti di lavoro alle maestranze disoccupate, hanno spinto il Governo a facilitazioni sottoforma di premi di costruzione e ricostruzione, di incrementi che, in fondo, erano dei veri atti di giustizia verso classi benemerite di lavoratori e di imprenditori.

Sono state raggiunte le mète prebelliche, sono state superate annualmente sino a raggiungere un tonnellaggio primato, sino a superare i limiti di saturazione tanto che, mentre vi furono scioperi in passato per raggiungere quote d'imbarco personale superiori alle stesse capienze delle unità, oggi si stenta a trovare personale capace e idoneo e non pochi sono già i marittimi provenienti dal retroterra ed i capiservizio idonei, capaci, competenti scarseggiano più del pesce e vengono disputati fuori contratto.

Dal retroterra non vengono però soltanto marittimi. Invogliati dalle facilitazioni di legge, da poco scrupolosi pescatori di torbido, piovono anche i nuovi armatori. In fondo non si richiede che una domanda in carta da bollo e, si dice, qualche amicizia.

Non mancano sui nostri lidi persone che si dichiarano influenti e che, magari, hanno anche certe 'entrature', i quali si accontentano di entrare in compartecipazione versando la sola quota della 'influenza' trovando anche il marittimo prestanome possibilmente con famiglia numerosa. Non si tratta di precludere possibilità a nessuno, Eccellenza, ma si impone una remora a questa corsa, si impone un esame obiettivo della situa-

zione, che impedisca questa corsa al suicidio, questa corsa al totale fallimento dell'armamento adriatico.

È inconcepibile che, mentre ci si affanna nel ricercare soluzioni di sbocco ad una situazione ogni giorno più precaria, mentre si cerca affannosamente un trattato internazionale costosissimo per consentire la sopravvivenza di un'attività, si continui a concedere premi per nuove costruzioni indiscriminatamente.

Accantonando le rinnovazioni per dare la precedenza a nuove costruzioni prima di significare un contributo all'armatore in condizioni di aperto svantaggio nei confronti dei nuovi arrivati, significa anche costringerli a far navigare le varie unità in precarie condizioni con il rischio di vite umane".

Il 9 maggio 1956 nel porto di S. Benedetto si aveva un grave incidente. Durante il varo, la nuova unità oceanica "Nicola Marchegiani" realizzata presso il locale cantiere Marchegiani e Sciarra, subiva un pauroso sbandamento per l'irregolarità del fondale.

La bella motonave, lunga 35 metri e larga m. 6,90, di 170 tonnellate s.l. e con un motore Ansaldo di 450 cavalli di potenza, era munita di radar e di ecoscandaglio scrivente e visivo e di doppio frigorifero con macchinario capace di sviluppare 40 mila Frigorie-ora, appositamente idoneo per consentire la congelazione del prodotto a basse temperature.

I danni si aggiravano intorno al milione di lire, ma potevano essere maggiori e l'incidente avrebbe potuto assumere proporzioni molto più vaste.

L'incidente, che veniva ripreso e commentato anche dalla stampa straniera, dava la stura a polemiche richieste agli Organismi Governativi per la realizzazione, resasi indispensabile, dello scalo d'alaggio per consentire un idoneo varo delle varie unità costruite nei cantieri sambenedettesi.

Il 16 dicembre 1956, organizzato dall'Associazione Armatori Motopescherecci "Mons. Francesco Sciocchetti", aveva luogo a S. Benedetto un importante convegno con la presenza del Ministro della Marina Mercantile on. Gennaro Cassiani sul tema "Il problema della pesca alla luce delle provvidenze governative" al fine di compiere un attento esame della vasta problematica dell'attività ittica, delle difficoltà che si incontravano nel suo esercizio, nella sua gestione e di come utilizzare gli annunciati atti deliberati dal Parlamento italiano in favore del settore.

Il Ministro era accompagnato dagli onn. Boidi, Concetti e Tozzi Condivi e dal sen. Tartufoli, che svolgeva un'ampia, dettagliata ed approfondita relazione sul tema proposto.

Un interessante intervento compiva l'avvocato Alfredo Scipioni, sin-

daco di S. Benedetto, che, nell'affrontare la complessa tematica, si soffermava anche sulla "tristissima condizione in cui versano le imprese che hanno beneficiato del finanziamento I.M.I. in base all'art. 26 della legge n. 75. Si tratta di aziende prettamente e solamente familiari, molti componenti delle quali portano ancora il lutto per le tragiche perdite conseguenti alle vicende belliche.

Molti capifamiglia sono scomparsi con i pescherecci e qualche famiglia è addirittura restata senza uomini, tutti periti nella tragedia bellica. La legge 8.3.49 n. 75 stabiliva che queste aziende dovessero ricostituirsi con un contributo dello Stato a fondo perduto e con un finanziamento pari alla differenza fra costo dell'unità e ammontare del contributo meno l'indennità di perdita percepita o da percepire".

L'avvocato Scipioni, dopo aver ricordato che in tale maniera si voleva far costituire delle aziende, uniche fonti di lavoro, in condizioni di particolare favore, affermava che "invece era accaduto che le indennità di perdita sono state corrisposte con ritardi di anni per cui, quando le liquidazioni sono state effettuate, l'intera somma pagata per un peschereccio bastava appena per comperare un verricello. È accaduto che delle indennità accertate e determinate non sono state ancora pagate, né si sa quando saranno pagate".

Si soffermava anche sul problema della Previdenza Marinara e dichiarava che occorreva risolvere subito e bene la grave questione perché "mentre i datori di lavoro sono angosciati da contributi la cui misura è assolutamente insostenibile e che mai potranno pagare, le pensioni ai nostri pescatori sono talmente basse da richiedere d'urgenza un aggiornamento. Perché non è giusto che un lavoratore dopo 20 anni di attività di pesca fra continui pericoli, in condizione di disagio indescrivibile arrivi alla vecchiaia piena di acciacchi e reumi con una pensione che non arriva alle 15.000 lire".

Venivano pubblicate la legge 27.12.1956 n. 1457 "Istituzione di un fondo di rotazione per l'esercizio del credito peschereccio" e la legge 27.12.1956 n. 1459 "Autorizzazione della spesa straordinaria, per l'esercizio finanziario 1956/57, della somma di £. 300.000.000 per il completamento del programma di potenziamento delle attività pescherecce".

La prima legge, all'art. 1, fissava che "È istituito presso il Ministero della Marina Mercantile un fondo di rotazione per anticipazioni ad Istituti per l'esercizio del credito peschereccio a favore di esercenti l'industria della pesca, singoli od associati, con preferenza per quelli esercitanti la pesca costiera, nonché a favore di industrie intese al potenziamento delle attività pescherecce.

Il credito può essere ammesso per i seguenti fini:

a) costruzione in cantieri nazionali di natanti per la pesca o per il trasporto del pescato, destinati alla sostituzione di unità già esistenti di scarso rendimento per vetustà o per altre cause che dovranno essere demolite;
b) impianto a bordo di frigoriferi, apparecchio radiotelefonici, ricetrasmittenti, ultrasonori (ecometri) od ogni altro impianto od apparecchi che il progresso tecnico appresta al fine di ridurre od eliminare il logorìo o la perdita degli attrezzi da pesca, di incrementare la produzione ittica riducendo i costi di esercizio e di tutelare la sicurezza della vita umana in mare;
c) installazione di motori su barche removeliche destinate alla pesca al fine di aumentarne l'efficienza ed il rendimento, sostituzione di motori su altri natanti da pesca;
d) acquisto o rinnovazione di reti, lampade con relativi impianti di alimentazione e ricarica di accumulatori, funi, cavi, filati ed altre materie ed attrezzature da pesca;
e) impianto, ampliamento, ammodernamento dei servizi e delle attrezzature di peschiere, valli, stagni ed altri bacini di pesca esistenti in acque demaniali marittime;
f) costruzione, ammodernamento e miglioramento di impianti a terra per la conservazione e la distribuzione del pescato e per l'approvvigionamento dei natanti da pesca; impianti e manufatti collettivi per usi di pesca;
g) miglioramento e riparazioni di natanti per la pesca e per il trasporto del pescato;
h) acquisto di mezzi di trasporto del pescato;
i) attuazione di iniziative intese comunque al potenziamento delle attività pescherecce".

E l'art. 2 precisava che "A favore del fondo di rotazione di cui al precedente articolo è autorizzata, per ciascuno degli esercizi finanziari 1956-57, 1957-58, l'annua anticipazione di 400 milioni da inscrivere in un unico capitolo nello stato di previsione della spesa del Ministero della Marina Mercantile. Al fondo predetto saranno altresì destinate tutte le somme non utilizzate e i rientri provenienti dai mutui di cui alla legge 6 agosto 1954 n. 857.

Il fondo di rotazione è incrementato fino al 30 giugno 1970 dalle quote di ammortamento per capitale e per interesse, corrisposto dai mutuatari, nonché dalle somme derivanti da recuperi od estinzioni anticipate, dedotta la percentuale a compenso del servizio degli Istituti di credito".

L'altra legge definiva che "È autorizzata a carico del bilancio del Ministero della Marina Mercantile, per l'esercizio finanziario 1956-57, la spesa straordinaria di lire 300.000.000, per provvedere alla concessione:

1) di contributi nelle spese occorrenti per:
   a) la costruzione in cantieri nazionali di nuove navi per la pesca, destinate alla sostituzione di navi esistenti di scarso rendimento per vetustà od altre cause, che dovranno essere demolite, e per il trasporto del pescato, purché di stazza lorda inferiore a dieci tonnellate e con apparato motore di potenza inferiore a 45 Hp, la costruzione di galleggianti per gli usi della pesca;
   b) il miglioramento e le riparazioni delle navi e dei galleggianti per la pesca o per il trasporto del pescato;
   c) l'impianto di stabilimenti per la lavorazione del pesce e dei sottoprodotti della pesca;
   d) l'impianto di stabilimenti per la fabbricazione di reti e di altri attrezzi da pesca;
   e) l'impianto di magazzini per la conservazione e la distribuzione del pescato e per l'approvvigionamento delle barche da pesca; di officine per la riparazione dei mezzi e degli attrezzi da pesca; di manufatti di uso collettivo per i pescatori;



Il primo peschereccio atlantico "Nicola Marchegiani" si capovolge durante il varo a causa del fondo melmoso. Iniziano le operazioni per il recupero.

f) la costruzione e sistemazione di peschiere e di altri manufatti per l'allevamento del pesce e di altri animali acquatici;
g) l'acquisto e rinnovazione di reti, lampade con relativi impianti di alimentazione e ricarica di accumulatori elettrici, funi, cavi, filati, tele ed altre materie ed attrezzature da pesca;
h) gli impianti a bordo ed a terra di frigoriferi per la conservazione del pescato e gli impianti a terra per la produzione del ghiaccio;
i) gli impianti di carattere artigiano per la salagione del pesce;
l) la provvista e l'impianto a bordo di apparecchi radiofonici ricetrasmittenti, ultrasonori (ecometri) ed ogni altro impianto ed apparecchio che il progresso tecnico appresta al fine di ridurre od eliminare il logorio o la perdita degli attrezzi da pesca, di incrementare la produzione ittica e di tutelare la sicurezza della vita umana in mare;
m) l'istituzione ed il funzionamento di orfanotrofi per figli di pescatori, di case di riposo per pescatori inabili ed altri istituti di assistenza morale e materiale per i pescatori;
n) le campagne esplorative per la ricerca di nuovi campi di pesca;
o) ogni mezzo di propaganda del consumo dei prodotti della pesca;
p) ogni altra attività ed iniziative intesa ai fini di cui alle precedenti lettere".

E l'art. 2 completava: "L'ammontare del contributo non potrà superare il limite massimo del 50 per cento della spesa. L'ammontare complessivo dei sussidi non potrà superare il limite massimo di lire 150 milioni".

L'intervento della Cassa per il Mezzogiorno

E venne anche per la pesca l'intervento straordinario della Cassa per il Mezzogiorno. Infatti al momento della proroga dell'attività della Cassa per opere straordinarie di pubblico interesse nell'Italia meridionale, istituita con la legge 10.8.1950 n. 646, veniva approvato anche l'art. 5:

"Alle cooperative di pescatori e ai loro consorzi, aventi sede nei territori di cui all'art. 3 della legge 10 agosto 1950 n. 646, e successive integrazioni e modificazioni, nonché ai singoli pescatori residenti nei territori suddetti i quali esercitano la pesca direttamente su scafi di loro proprietà, possono essere concessi dalla Cassa per il Mezzogiorno contributi, in misura non superiore al 40 per cento della spesa documentata per la provvista ed il miglioramento degli scafi e delle at-

trezzature, comprese le spese per gli impianti a mare di coltivazione dei mitili e delle ostriche, per la costruzione, l'acquisto, l'ampliamento delle opere e delle attrezzature per la conservazione e lavorazione dei prodotti e sottoprodotti della pesca e per la produzione del ghiaccio, per la riparazione o fabbricazione di reti e altri attrezzi, per il trasporto dei prodotti e sottoprodotti.

I contributi sono cumulabili con il concorso nel pagamento degli interessi sui mutui pescherecci previsto nella legge 10 gennaio 1952 n. 16, ma non sono cumulabili con altri contributi a fondo perduto erogati dalla Stato.

La spesa che la Cassa per il Mezzogiorno può assumere per la concessione dei contributi è determinata dal Comitato dei Ministri per il Mezzogiorno.

I benefici previsti dal presente articolo si estendono anche alle imprese non organizzate in cooperative".

Ma questo non era il testo originale presentato all'esame della Camera dei Deputati. Infatti al momento del dibattito parlamentare, l'on. Tozzi Condivi, parlamentare marchigiano, presentava il seguente emendamento: "Al primo comma, dopo la parola consorzi, aggiungere le parole: nonché ai singoli pescatori i quali esercitano la pesca direttamente su scafi di loro proprietà". E ciò al fine di estendere la concessione delle provvidenze fissate dalla legge anche ai singoli pescatori.

Anche un altro parlamentare marchigiano, l'on. Boidi, illustrava un emendamento: "Aggiungere il seguente comma: 'I benefici previsti dal presente articolo si estendono anche alle aziende non organizzate in cooperative'".

I due emendamenti venivano approvati, come appare dal testo integrale del riportato art. 5.

La proposta di legge veniva approvata definitivamente al Senato nel testo emendato dalla Camera dei Deputati.

Resa nota la legge (29.7.1957 n. 634 - Provvedimenti per il Mezzogiorno), ci si augurava che potesse essere convenientemente utilizzata dai pescatori sambenedettesi (S. Benedetto era stata inserita, unitamente agli altri paesi della Vallata del Tronto nel territorio di intervento della Cassa per il Mezzogiorno) che potevano trovare in essa un notevole ausilio per tutte le opere necessarie per un miglioramento ed un potenziamento dell'attività di pesca e che le organizzazioni di categoria sapessero trarre tutti i vantaggi per il continuo, necessario progresso della marineria.

E così in buona parte avvenne ed allora molte lamentele venivano espresse dalle marinerie del medio ed alto Adriatico escluse dagli stessi benefici.

Superando le tante difficoltà si continuava a costruire per cui ad un certo punto si riusciva a fare un bilancio per quanto riguardava la flottiglia sambenedettese:

25 unità erano state costruite prima del 1940;

45 nuove costruzioni dal 1946 al 1950;

22 natanti dal 1951 al 1956

e tutto ciò malgrado la legge prevedesse le assegnazioni presso cantieri navali, idonei allo scopo, ma lontani dal locale centro peschereccio con indubbi ritardi e disagi economici.

Infatti solo il 32 per cento del naviglio era stato costruito in S. Benedetto che pur disponeva di due cantieri navali.

Uno, quello di Marchegiani e Sciarra, fondato nel 1940, aveva già costruito navi per un totale di 2.200 tonnellate di stazza lorda, fra le quali era da annoverare il citato "Nicola Marchegiani", praticante la pesca atlantica in prossimità delle coste occidentali dell'Africa.

L'altro di Latini Nicola, sorto dopo il periodo bellico, che aveva costruito navi per un totale di 950 tonnellate per conto di armatori locali e di altre marinerie.

Agli inizi del 1957 si poteva accertare a S. Benedetto, oltre agli altri natanti adibiti alla pesca costiera e locale, la presenza di 5 motopescherecci operanti nel basso Adriatico, 8 fissi nel Mediterraneo, 10 in periodo stagionale pure nel Mediterraneo, 10 in mari diversi ed 1 nell'Oceano Atlantico con l'impiego, in tutta la flottiglia, di circa 800 marittimi, per un buon 68 per cento costituito dagli stessi proprietari, ben felici di lavorare sulla propria barca e consentire un rendimento maggiore[5].

[5]Da diversi articoli di Rodolfo Papiri apparsi su "La Vedetta" nei mesi di febbraio e marzo 1957.

LE INNOVAZIONI

Successivamente in seguito alla perdita delle tradizionali zone di pesca per quanti esercitavano la pesca a strascico di altura nell'Adriatico si provvedeva a dare la possibilità di trasferire le basi di armamento dei natanti nel Tirreno con l'erogazione di particolari indennità di trasferimento che comportavano l'obbligo di non spostare per tre anni la base. In tale maniera si riteneva di svolgere il lavoro di pesca con tranquillità e di consentire il ripopolamento dell'Adriatico con evidente vantaggio per tutti ed in particolare della pesca ravvicinata e di quella costiera.

Ed anche il trasferimento si effettuava e diversi natanti passavano, come iscrizione, dal Compartimento di Ancona a quello di Roma e di Gaeta e perfino di Cagliari, per cui Anzio e Formia e qualche porto sardo divennero le nuove basi pescherecce di buona parte della flottiglia sambenedettese.

E gli armatori ed i commercianti di pesce cominciarono ad attrezzarsi per il trasporto del prodotto ittico per non essere battuti dalla concorrenza dei colleghi del Tirreno. Fiorivano anche nuove forme di "acquisto in blocco" di alcuni tipi della "partita" pescata e che forse nella zona locale non avrebbero trovato il prezzo idoneo, la convenienza economica o che, per lo meno, avrebbero comportato un onere maggiore derivante dalle spese di trasporto.

Autocarri isotermici e refrigeranti iniziavano la spola fra Anzio e S. Benedetto perché il prodotto ittico potesse giungere nelle migliori condizioni di freschezza e non perdere di valore rispetto a quello pescato nell'Adriatico.

Gli armatori sambenedettesi ebbero il coraggio di investire ancora altro capitale di fronte alle possibilità intraviste nella pesca oceanica.

Nel 1958 prendeva il mare il "Marchegiani Secondo" della ditta Marchegiani Nicola, motopeschereccio in legno di 200 tonnellate s.l. con un impianto frigorifero che produceva 120.000 frigorie/ora e celle di conservazione mantenute a -30° C con la capacità di 3.500 cassette. Questo natante si univa all'altro varato nel 1956 ed addetto alla pesca oceanica.

Nello stesso anno veniva varato il "S. Benedetto Martire" di Marinangeli Tommaso, motopesca in legno di 145 tonnellate s.l. con impianto frigorifero capace di produrre 48.000 frigorie/ora e la temperatura minima di -20° C e con la capacità della stiva di 3.000 cassette. Anch'esso ve-

niva adibito alla pesca prevalentemente sulle coste del Marocco e della Mauritania.

Nel periodo 1959-60 venivano varate due motonavi di 240 Hp in legno, gemelle, la "Marilde" e la "Primula" di 149 tonnellate s.l. della ditta Mascaretti Gino, provviste di celle frigorifere a -20° C e con la capacità di 500 cassette.

Nel 1960 la flottiglia dell'armatore Marchegiani Nicola si arricchiva del "Marchegiani Terzo", motopeschereccio in ferro di 400 tonnellate s.l., acquistato in Francia e trasformato con celle frigorifere ed un impianto che produceva 250.000 frigorie/ora, la temperatura delle celle di conservazione a -40° C e con la capacità di 12.000 cassette nelle stive.

Nel 1960 la locale Società armatoriale "Rosetti e C. Pesca Atlantica" acquistava la motonave da pesca "Kodiak" costruita nel 1947, di 405 tonnellate s.l. con impianto frigorifero che raggiungeva i -45° C e con celle aventi una capacità di 7.400 cassette.

Ed in tutti questi natanti entravano in funzione o venivano potenziati diversi apparecchi elettronici: ecoscandaglio verticale ed orizzontale, complesso radar, girobussola e giropilota, radioricevente e trasmittente di maggiore portata e venivano dotati di macchine frigorifere capaci di realizzare la congelazione in maniera ultrarapida e conservare nel tempo le caratteristiche organolettiche (colore, odore, sapore, consistenza) del prodotto appena pescato e farlo giungere sulle mense italiane nelle migliori condizioni possibili[9].

Si cominciava allora a parlare della "catena del freddo" quale indispensabile procedimento per conservare il prodotto ittico, per mezzo delle basse temperature raggiunte nel più breve tempo possibile, durante tutto il ciclo produzione-distribuzione al consumo e soddisfare le sempre maggiori richieste del consumatore italiano.

Gli incontri che avevano luogo in Ancona durante le "Giornate veterinarie sui prodotti della pesca", saggiamente inserite e ripetute nell'ambito delle manifestazioni della Fiera Internazionale della Pesca, segnavano momenti particolarmente significativi nella ricerca tecnico-scientifica, nell'indicazione di metodologie nuove, con considerazioni sulle necessità alimentari e sulle proprietà dei prodotti ittici, nella prospettazione di finalità che potevano essere raggiunte in uno sforzo unitario tecnico, economico e sociale.

---

[9]Da Ascoli Economica-Gennaio 1968: Orlandini Cesare, *Il freddo nella conservazione dei prodotti della pesca.*

E la tecnica, nelle apparecchiature di bordo come nella costruzione dei natanti, nei procedimenti moderni come per le necessità di una pesca per periodi molto lunghi, fu recepita dai pescatori che si aggiornarono e si qualificarono professionalmente operando quotidianamente e ricercando nuove zone di pesca.

E la flottiglia sambenedettese aumentava di numero e nuove unità dirigevano la prora verso mari sempre più lontani prolungando notevolmente il periodo di pesca, vivendo sempre più in pieno mare ed in pieno oceano in una corsa continua verso l'avvenire che i lavoratori del mare riusciranno a costruire lentamente ma gradatamente con notevole sacrificio, con tanta laboriosità ed operosità e con instancabile ed indomita volontà.

L'anno 1959 si chiudeva con l'indicazione, da parte del locale Ufficio Circondariale Marittimo, di 180 unità motorizzate facenti base nel porto di S. Benedetto del Tronto, munite in prevalenza di scandaglio, ittioscopi e radiotelefono, e con l'impiego di 963 lavoratori della 1ª categoria della Gente di Mare e di 55 della 3ª categoria della Gente di Mare nella pesca intesa come attività principale e 30 lavoratori della 1ª categoria Gente di Mare e 40 della 3ª categoria nella pesca quale attività secondaria.

Veniva pure indicato il personale addetto alle attività sussidiarie a terra:

Retifici (donne e spagaroli)	n.	1.650
Cantieri navali	n.	40
Impianti frigoriferi	n.	20
Lavoratori portuali (non organizzati)	n.	60
Retieri (addetti alla riparazione delle reti)	n.	60

E presso il Mercato ittico all'ingrosso:

Commercianti all'ingrosso	n.	36
Dettaglianti	n.	132

E nelle altre attività:

Officine ausiliarie	n.	60
Falegnamerie per costruzione cassette da pesce	n.	60
Addetti alla distribuzione carburanti per motopesca	n.	12
Addetti ai conservifici	n.	165

per un totale di n. 2.295 lavoratori.

Nella relazione annuale della pesca relativa alla base di S. Benedetto del Tronto per il 1959 venivano riportate le notizie relative ai cantieri navali ed alle officine ausiliarie:

1) Cantiere Navale Marchegiani e Sciarra - Area occupata mq. 4.101, di cui mq. 900 coperti con costruzioni. Potenzialità di costruzione: fino a 250 t.s.l. (in legno). Scali volanti n. 2. Personale occupato: impiegati n. 1 - operai n. 20.

Navi impostate ..... n. 1 per T.s.l. 18
Navi varate ..... n. 2 per T.s.l. 96
Navi riparate ..... n. 3 per T.s.l. 80

2) Cantiere Navale Latini Nicola - Area occupata mq. 2.053, di cui mq. 284 coperti con costruzioni. Potenzialità di costruzione: fino a 160 t.s.l. (in legno). Scali volanti n. 2. Personale occupato: operai 10.

Navi impostate ..... n. 4 per T.s.l. 138
Navi varate ..... n. 1 per T.s.l. 38
Navi riparate ..... n. 18 per T.s.l. 450

3) Officina Meccanica Giostra Pacifico e Figli. Personale occupato:

Dirigenti n. 2
Impiegati n. 2
Operai n. 24

e veniva indicato tutto il lavoro compiuto per la produzione di camicie cilindri per motori marini a ciclo Diesel, di pistoni, di assi d'acciaio porta elica, di asse a manovella, di revisione generale a motori di motopesca e di revisione parziale.

4) Officina Meccanica Colli e Traini.

Personale occupato: n. 9 operai con l'indicazione delle riparazioni effettuate ai motopescherecci, ai divergenti, ai timoni in ferro, ai serbatoi, ai tornichetti, alle guarnizioni di rame, ecc.

Veniva precisato che alla periferia nord del paese si trovava il Conservificio della Società S.A.P.C.A. (Società Adriatica Pesca Conserve Alimentari), dotato di attrezzature complete per la salatura del pesce azzurro, per la lavorazione di pesce all'olio ed al naturale, per la produzione ed estrazione di olii e farine di pesce e per la produzione di scatole di latta. Inoltre lo stabilimento era attrezzato per la lavorazione di conserve alimentari.

Durante il 1959 la S.A.P.C.A. aveva prodotto i seguenti quantitativi di pesce in scatola:

Alici ..... q. 954
Sgombri ..... q. 405
Tonno ..... q. 600 per un totale di q. 1.959.

Il personale permanente nel conservificio era costituito da un impiegato e 5 operai, ma durante la lavorazione estiva (concentrati di pomodoro e pomodori pelati) venivano occupati altri 104 operai.

Circa la distribuzione di carburanti e lubrificanti, la relazione indicava come erogati peri 1959:

dalla Ditta Bruni Enrico:

Gasolio	q.	27.223,49
Lubrificanti	q.	316,80
Petrolio per lampare	q.	450,27

dalla Ditta Salvi Vincenzo:

Gasolio	q.	9.752,84
Lubrificanti	q.	152,10

dalla Ditta Primavera (A.G.I.P.):

Gasolio	q.	9.815,23
Lubrificanti	q.	38,09

dalla Ditta Società API:

Gasolio	q.	9.536,14
Lubrificanti	q.	101,55

dalla Società Petrolcaltex:

Gasolio	q.	3.439,99

dalla Società Mobiloil

Gasolio	q.	906,22

dalla Ditta Biagini Dante:

Lubrificanti	q.	33,60

dalla Ditta Spina Romualdo:

Lubrificanti	q.	173,81

dalla Ditta Perozzi e Perotti:

Lubrificanti	q.	22,81

Circa la produzione delle reti, la relazione affermava che non esistevano retifici a carattere industriale e che il prodotto era opera del locale artigianato formato in prevalenza da donne.

Durante l'anno 1959 la produzione era stata la seguente:

Canapa lavorata q. 7.100, di cui:

q. 4.800 trasformati in reti da pesca a strascico;
q. 1.450 trasformati in spago commerciati per reti;
q. 850 trasformati in lime da piombo.

Venivano pure riportati i dati relativi alla refrigerazione del pescato ed alla produzione del ghiaccio precisando che il Mercato ittico all'ingrosso era munito di impianto frigorifero con n. 2 celle per mq. 64 e che nella cittadina si trovavano tre fabbriche di ghiaccio fornite di celle fri-

gorifere per complessivi 1643 mc. Il personale impiegato era costituito da n. 2 impiegati e da n. 18 operai.

Il prodotto ittico veniva avviato ai vari centri di consumo tramite la ferrovia e, prevalentemente, con autocarri veloci alcuni dei quali frigoriferi o isotermici di proprietà di armatori e commercianti locali.

La relazione poneva infine in evidenza che due motopesca della base sambenedettese, il "Raffaele Padre Secondo" ed "Il Sovrano del Mare", avevano operato per tutto il 1959 nelle acque della Liberia con buoni risultati di pesca.

La relazione, purtroppo, non poteva indicare ed analizzare tutti i vari aspetti della problematica della pesca affrontati dai pescatori e dagli imprenditori sambenedettesi in osservanza ed adeguamento ai vari provvedimenti e disposizioni legiferati dal Parlamento italiano ed emanati dai Ministeri competenti e che avevano portato fuori della base locale i natanti di tonnellaggio e di potenza superiori ed il personale più preparato e qualificato.

Era già divenuto operante un nuovo tipo di pesca e di lavoratore del mare, un nuovo genere di attività imprenditoriale e commerciale, in un processo evolutivo, convulso ed a volte disarticolato, in cui il centro peschereccio di S. Benedetto del Tronto sapeva di poter e, forse, di dover recare un contributo valido e sufficiente, per il bagaglio di storia passata e recente, capace di generare procedimenti economici indotti per un progresso non solo dell'economia locale e regionale, ma dell'intera Nazione.

I RAPPORTI INTERNAZIONALI DELLA PESCA IN ADRIATICO

UN PO' DI STORIA

I mesi immediatamente successivi al passaggio del fronte ed ai primi tentativi di pesca in Adriatico, in quanto a catture di pesce, avevano portato a risultati sorprendenti, derivanti dal forzato riposo e quindi da un fenomeno di ripopolamento molto intenso della fauna ittica. Era sufficiente spingersi appena fuori l'orizzonte o verso spazi costieri non visitati da altre marinerie per riportare a casa quantità relativamente abbondanti di pescato. Tale situazione non doveva durare molto a lungo, sia per l'aumentato sforzo di pesca della marineria locale, che per la ricomparsa di altre marinerie con il ristabilirsi delle condizioni di sicurezza in tutto l'Adriatico, per cui, in breve tempo, i nostri natanti incominciarono a spingersi sempre più verso levante, sino a giungere sotto le coste dalmate. Qui, insieme alla quantità, era possibile pescare anche delle qualità pregiate e quindi avere degli incassi più remunerativi.

Spingevano quelle barche la pregressa familiarità dei fondali e delle coste, acquisita prima del conflitto mondiale dai nostri pescatori sia con campagne di pesca in partenza dalla costa occidentale, sia per campagne locali da parte di società e uomini emigrati in Istria e Dalmazia (soprattutto Zara, Lussimpiccolo e Abazia). Quasi tutti gli uomini imbarcati a bordo dei nostri natanti avevano acquisito, poi, esperienza della costa orientale attraverso i servizi prestati con la Marina Militare sia come effettivi che come militarizzati nel dragaggio di mine o nel trasporto di truppe e derrate.

Ma vi era anche l'aspettativa di una qualche impunità nel violare le frontiere d'acqua a motivo di una serie di ragioni giuridico-politiche non ancora del tutto codificate e di una oggettiva difficoltà nel determinare materialmente quelli che erano confini solamente ideali.

Erano anche i tempi nei quali continuava l'esodo di profughi su barche da parte di gente in fuga dalla ex-Jugoslavia e questo ingenerava una sorta di presunta superiorità "morale" nei confronti del regime di Tito, visto come oppressore delle libertà di cui invece "godevano" le nostre popolazioni.

D'altro canto le coste orientali, da sempre, erano state viste come

luogo di sicuro rifugio in caso di tempesta da parte di equipaggi di tutte le flotte, fossero esse da pesca o mercantili, quindi privilegiate rispetto a quelle occidentali, infide e difficili da approdarsi in condizioni di mare agitato.

Concorreva in queste scelte azzardate soprattutto la tradizionale spregiudicatezza dei pescatori di tutto il mondo, e di quelli sambenedettesi in particolare, ad affrontare pericoli di ogni genere pur di riportare a casa un pescato soddisfacente, affrontando ogni sorta di rischio, da quelli naturali a quelli militari, come era il caso degli spazi jugoslavi ed albanesi.

In questo contesto si colloca la fase cruciale e conflittuale che porterà a diversi episodi di catture, a contestazioni ed a provvedimenti normativi con l'intervento delle diplomazie dei paesi coinvolti, Italia ed Jugoslavia in particolare.

Molti dei documenti che seguono, tutti di parte italiana, rispecchiano gli umori ed il succedersi di accadimenti che hanno concorso a fare la storia dell'Adriatico e quindi anche la storia della marineria sambenedettese.

Per comprendere compiutamente quanto accadde in quegli anni è utile fare un breve sommario delle vicende che si susseguirono sullo scenario politico del bacino adriatico, riportando uno stralcio della relazione "I rapporti fra i paesi adriatici dell'ex Jugoslavia e l'Italia dalla prima guerra mondiale ad oggi", letta dalla **prof. Rita Tolomeo**, docente presso l'Università "La Sapienza" di Roma, durante la **Prima Conferenza Adriatica**, svoltasi in Ancona il 6 e 7 ottobre 2000, organizzata dalla Presidenza Nazionale della **Società Dante Alighieri** con l'egida del Ministero degli Affari Esteri e per i Beni e le Attività Culturali, della Regione Marche, della Provincia e del Comune di Ancona.

"...Il fascismo nella Venezia Giulia si connotava come un movimento urbano, una longa manus *soprattutto di quei ceti piccoli e medio borghesi che si sentivano accerchiati dalle masse popolari slave e che avvertivano minacciose. Paure ancestrali e violenze non potevano non lasciare profondamente il segno nelle vicende della seconda guerra mondiale e anche nei mesi che seguirono il cessate il fuoco. Una immane tragedia fatta di processi sommari, uccisioni di massa, foibe con cui si voleva pareggiare i conti.*
Alla fine del conflitto la Jugoslavia - membro della coalizione alleata e forte di un movimento partigiano che unito attorno al nucleo del partito comunista era riuscito da solo a liberare il paese dalle forze di occupazione nazifasciste - ottiene i territori istriano-dalmati fino a quel momento sotto la sovranità italiana. Si riapriva così la questione delle frontiere: i partigiani slo-

veni reclamavano il possesso della Venezia Giulia e di Trieste e di qui il grande sforzo compiuto dai titini per giungere nella città prima degli anglo-americani il 1 maggio del 1945. Si apriva un grande contenzioso per il possesso di Trieste e del suo territorio considerato dagli alleati di grande importanza strategica e politica, che si risolse solo per la volontà di Stalin di non impegnarsi in una prova di forza con gli occidentali.

Il secondo conflitto mondiale avrebbe così ridisegnato più a occidente i confini e l'avanzata titina prima, poi le clausole del trattato di pace, che prevedevano l'immediata perdita della cittadinanza italiana per la popolazione residente nei territori già italiani e ora trasferiti alla Jugoslavia, ben 350.000 furono coloro che abbandonarono definitivamente le terre adriatiche.

Il 12 giugno 1945 Trieste veniva lasciata dai titini alle forze anglo-americane e il territorio diviso in due zone, A e B, di cui la prima, in attesa di un trattato di pace con l'Italia, rimase sotto l'amministrazione degli alleati e l'altra sotto quella di Belgrado. La componente italiana di Trieste rimase segnata in modo traumatico dai quaranta giorni di occupazione titina di cui vennero sottolineate le efferatezze, gli eccessi. In questo gli storici hanno una parte di colpa in quanto più che arrivare a una visione collettiva si sono dall'una e dall'altra parte chiusi in una visione nazionale; solo di recente uno studioso austriaco Klaus Gatterer ha cercato però di ricostruire gli eventi di quei giorni con maggiore obiettività. Comunque nell'immaginario collettivo degli italiani di Trieste e della Venezia Giulia si impresse il binomio slavo-comunista e il ricordo delle foibe interpretato come volontà di genocidio pesò e pesa sui rapporti tra le due comunità. Il trattato di pace con l'Italia per quanto riguardava il confine italo-jugoslavo fu il risultato di un compromesso, proposto dalla Francia, tra la posizione americana favorevole alla linea a suo tempo proposta da Wilson, ispirata a criteri etnici con l'esclusione di Fiume e della Dalmazia assegnate alla Jugoslavia, e quella sovietica di pieno appoggio alle rivendicazioni jugoslave. Il progetto di Georges Bidault non solo evitava il passaggio del porto di Trieste nella sfera di influenza sovietica, ma permetteva l'internazionalizzazione del Territorio Libero di Trieste, diviso in zona A occupata dagli anglo-americani e in una zona B affidata all'occupazione jugoslava. Gli accordi di Parigi (10 febbraio 1947) sancirono il controllo internazionale; in occasione della firma il ministro degli esteri Stanoe Simić pur sottoscrivendo l'accordo affermava che la Jugoslavia non rinunciava alle sue aspirazioni sulla zona A alla quale riteneva di avere diritto. E il contrasto non cessò nel clima di guerra fredda e di politica dei due blocchi, contrasto tangibile anche nella difficoltà di nominare il governatore: le elezioni ormai prossime in Italia spingevano gli alleati occidentali a rafforzare la posizione di De Gasperi e a premere sull'URSS

per giungere alla nomina del governatore. Il 20 marzo 1948 gli occidentali con la 'dichiarazione tripartita' ventilarono il ritorno di Trieste all'Italia suscitando violente proteste da parte jugoslava, e Belgrado respinse la proposta il 22 marzo dando la propria disponibilità a discutere la questione nei termini in cui era stata affrontata da Tito e Togliatti in occasione di un loro precedente colloquio: in tale occasione si era discusso su un possibile riconoscimento dei diritti italiani su Trieste in cambio dell'annessione di Gorizia alla Jogoslavia. Il tutto si risolse inevitabilmente in un nulla di fatto. La rottura Tito-Stalin portò a un cambiamento seppur lento nelle posizioni sia da parte occidentale che da parte jugoslava: Tito stesso si rendeva conto della difficoltà di annettere Trieste alla Jugoslavia e lo stesso PCI, dopo la risoluzione del Cominform, mutò la sua posizione e si dichiarò favorevole alla riunione di Trieste all'Italia. Nel 1953 i rapporti italo-jugoslavi dovevano però conoscere una grave crisi con mobilitazione di truppe alla frontiera che si sarebbe fortunatamente risolta con il memorandum *di Londra del 5 ottobre del 1954.*

A partire da quel momento, con il passaggio di Trieste all'Amministrazione italiana, la problematica di Trieste perse l'importanza per il governo di Belgrado, ma nei popoli della Federazione jugoslava permaneva una grande solidarietà nei confronti delle aspirazioni slovene, solidarietà che, come afferma Rade Petrovic, 'era una delle principali caratteristiche del sistema'.

Anche per gli italiani il memorandum *di Londra non metteva in questione la sovranità dell'Italia sulla zona B e su tutto il Territorio libero di Trieste. Un perdurare di incomprensioni ed insoddisfazioni che non impediranno di giungere nel 1975 agli accordi di Osimo che affermavano la volontà dei due Paesi di incrementare la loro cooperazione economica, migliorare le relazioni tra i due popoli, rinunciare all'impiego della forza, rispettare i diritti fondamentali della libertà ed ottemperare agli obblighi internazionali tesi alla salvaguardia della pace e alla sicurezza delle Nazioni".*

LE CATTURE TITINE
1946

Da "Vita politico-amministrativa sambenedettese 1944-1955 tra cronaca e storia" di Ugo Marinangeli - edito dalla Banca Popolare di S. benedetto del Tronto, dicembre 1981 - si riportano, oltre ad altre notizie, quelle relative alle azioni compiute dagli slavi contro i motopescherecci sambenedettesi.

I pericoli nella pesca aumentavano perché, a quelli propri del mestiere ed a quelli derivanti dai residui bellici, si aggiungeva quello costante della cattura ad opera delle motovedette jugoslave.

Commenti, discussioni anche molto animati avvenivano sul porto, dentro il Mercato ittico all'ingrosso, nei caffè, nelle strade. Motivi politici e di parte si intrecciavano ad argomentazioni provate e con prospettive per il futuro che tutti si auguravano migliore, nell'ambito dei rapporti internazionali e nel superamento dei blocchi contrastanti.

Si voleva comprendere, si voleva scusare il comportamento delle autorità slave... ma poi non si poteva non essere con i pescatori sambenedettesi. Ed allora poteva venir meno la posizione politica che occorreva difendere... e la difesa comunque e ad oltranza... non poteva reggere alla lunga.

E su tutto questo stato d'animo s'imbastiva spesso la polemica ed i contrasti si accentuavano, venandosi di fatti e spesso esagerati toni di demagogia.

Col titolo "La fame del compagno Tito" "Il Nuovo Piceno" del 25 maggio 1946 dava un quadro della situazione nei suoi vari aspetti:

"Dopo essersi pappata Zara con l'intera Istria la fame del 'Compagno Tito' non sembra affatto scemare. Ha la stessa proprietà di altri 'compagni' che dopo il pasto hanno più fame di prima, come Cerbero, da cui forse discendono.

Undici motopescherecci, quasi tutti del nostro paese, sono stati sequestrati, da una vedetta titina e non tutti in acque proibite.

La vedetta, coadiuvata da un aereo, si è impossessata del motopeschereccio 'S. Rita', quindi con lo stesso scafo pieno di gendarmi armati, gli slavi si sono portati alla cattura degli altri che non sospettavano affatto l'insidia.

Due motopescherecci però - uno della nostra marineria e l'altro di Giulianova - sono fuggiti dopo la cattura e hanno potuto così segnalare il fatto e testimoniare che la maggioranza dei navigli non erano in acque proibite.

L'accaduto ha turbato profondamente l'animo del paese e le famiglie dei marinai catturati sono in grande trepidazione per la sorte dei loro cari, specialmente al pensiero che un motopeschereccio delle Puglie, catturato l'anno scorso, non trova ancora la via del ritorno.

Oggi poi due motopescherecci partiti all'alba per la pesca sono tornati in porto perché il primo di essi ha scorto la stessa vedetta vicina a quattro navigli. Nuova cattura o nuova insidia?

Questo nuovo incidente ha riacceso le apprensioni. Non si potrà nemmeno più pescare in acque nostre!

Né è valso a calmare gli animi il telegramma giunto da Roma da parte del Capo del Consiglio, che subito si è interessato della cosa, appena i capi della Democrazia Cristiana locale gliel'hanno comunicata.

Che sarà della nostra flottiglia se i casi in avvenire si moltiplicassero?

Che sarà di noi se verrà a mancare questa fonte di vita al nostro paese?

L'accaduto non può non turbarci, né può essere sottovalutato. Ecco che razza di 'compagni' molti ammirano e scimmiottano senza un briciolo di dignità personale. Forse gl'imbarcati perché avevano in maggioranza la tessera rossa, credevano di essere accompagnati in trionfo al nostro porto e non a quello di Cattaro? Speriamo che non provino qualche calcio e le delizie dei campi di concentramento della 'falce e martello'.

Dopo il fatto solo la Lega marinara locale non si è fatta rossa di sdegno, perché già rossa come un insulso cocomero.

Cari miei, dal veleno non germoglia la pace!

Alle famiglie dei marinai catturati dai pirati comunisti, esprimiamo il nostro vivo augurio di poter presto riabbracciare i loro cari e riavere i loro motopescherecci da cui trarre un onesto sostentamento.

La cattura arrecava notevoli danni all'attività peschereccia perché avveniva con la confisca del pescato delle reti e con forti ammende che dovevano essere pagate perché altrimenti né il natante, né i pescatori venivano rilasciati. E spesso il rilascio avveniva dopo giorni e giorni; ansie, attese e timori si fondevano nelle famiglie ed in tutto l'ambiente marinaro.

E dopo il rilascio, la speranza di riprendere la pesca per recuperare il tempo perduto, il pescato non venduto, per rifarsi della spesa sostenuta per il pagamento dell'ammenda.

Ed ancora incertezza, paura e rischio; così in un'altalena continua per alcuni natanti ormai segnalati, ma anche per gli altri forse visti solo una volta in acque slave.

Si reclamavano allora controlli da parte di motovedette italiane, accordi bilaterali, maggiore decisione governativa, miglior riguardo per la negletta pesca italiana e per i lavoratori del mare.

1949
AVVENIMENTI

Nel settore della pesca un avvenimento importante si realizzava: il 13 aprile 1949 veniva concluso a Belgrado un accordo relativo alla pesca nell'Adriatico orientale[1].

Il trattato mostrava diversi aspetti positivi, soprattutto nella ricerca di superare momenti di frizione e di contrasto che si erano appalesati in diversi momenti nei rapporti tra le Nazioni delle due sponde; ma non corrispondeva completamente alle esigenze delle varie marinerie della costa tant'è che da diverse parti si richiedeva la formulazione di note aggiuntive al fine di superare talune disparità di trattamento e certe forme di privilegio che si ritenevano dannose per il presente e per il futuro.

Tutta la "questione" dell'accordo di pesca italo-jugoslavo sarà sempre variamente intesa ed interpretata dalle diverse marinerie sia per le indicazioni delle ammesse e concesse zone di pesca che per la possibilità e capacità di svolgere un'opportuna attività produttiva.

* * *

Il 18 aprile veniva inaugurata la "Casa del Pescatore" che doveva essere il luogo di incontro e di ritrovo per i vecchi e per i giovani pescatori, la loro casa ove ritrovarsi per scambiarsi quattro chiacchiere al caldo o discutere i problemi della categoria, per avere un po' di ristoro e fruire di taluni servizi.

Era il risultato di sacrifici e di fatiche, perché l'avevano costruita con i loro soldi, e doveva costituire un momento qualificante di una capacità operativa di una categoria abbandonata ed individualista, il fulcro di nuove iniziative sociali ed assistenziali.

* * *

Nel mese di giugno entrava in funzione un servizio radiofonico di collegamento fra i motopescherecci e la base di S. Benedetto che era gestito dalla Socie-

tà Italiana Radio Marittima con la direzione del sig. Eliseo Bianco. Un servizio molto importante ed apprezzato da tutta la marineria; il primo sorto in Italia nel settore della pesca marittima[2].

Ed era un accorrere di armatori e familiari dei pescatori presso la sede, situata nelle immediate vicinanze del campo sportivo, per conoscere l'andamento dell'attività di pesca, per scambiarsi propositi e previsioni per la vendita, per sentire dalla viva voce lo stato, le condizioni generali e i pericoli corsi.

Verranno poi, via radio, le prime notizie di catture e di fughe con ragguagli e particolari seguiti attentamente anche dalle radio poste in casa che riuscivano a sintonizzarsi sulla stessa lunghezza d'onda.

In talune ore della giornata era possibile, passando nelle varie vie della parte centrale della città, ascoltare dalle radio, portate al massimo volume, i colloqui fra capi servizio di diversi motopescherecci e degli stessi con i rispettivi armatori.

Più tardi si arriverà anche a cifrari particolari per impedire di far conoscere il quantitativo e la qualità del pescato e non far coincidere il ritorno alla base o anticiparlo con la speranza di una maggiore redditività secondo le esigenze di mercato.

[1-2]Rodolfo Papiri, *Attività Peschereccia Italiana - Centro di S. Benedetto del Tronto*, Tipografia "Antoniana" di Mario Egidi, S. Benedetto del Tronto, 1949.

ALTRE CATTURE

Continuavano nel *1950* le catture da parte delle vedette slave: era la volta dei motopescherecci "Regina Pacis", degli armatori sambenedettesi Marchegiani e Mignini, e "Ida" di Porto S. Giorgio.

1953
RIUNIONE DELLA C.I.S.L. E DISCUSSIONE PARLAMENTARE SUI PROBLEMI DELLA PESCA

Il 27 luglio 1953 aveva luogo presso la sede zonale della C.I.S.L. di S. Benedetto la riunione del Comitato esecutivo nazionale della Liberpesca, presieduta dal comandante Giulio Bonamico.

Fra l'altro veniva discussa la situazione determinatasi a seguito delle continue catture da parte di vedette slave ed in particolare del motopeschereccio "Pietro Padre", secondo i primi referti di parte italiana, in netto contrasto con le leggi internazionali.

"Alla fine dell'anno si contavano circa 20 catture di motopescherecci con un danno, per le attrezzature di pesca sequestrate, di circa 40 milioni.

Il prodotto pescato, e tolto al momento della cattura, facendo media a L. 150.000 di valore, equivale a tre milioni. Ammettendo che lo scafo rimanga fermo per quattro giorni soltanto, sono state perdute 20 bordate di pesca e con la media di 250.000 lire di valore, sono da aggiungere altri 5 milioni. Un milione per scafo è la multa pretesa da Tito, e sono altri 20 milioni.

I titini rubano, asportano ogni ben di Dio da bordo e, ammettendo due sole reti con relative attrezzature, il danno equivale a 500.000 lire che moltiplicate per 20 sono altri 10 milioni. Le spese inerenti la cattura, sperpero di carburanti, lubrificanti, viveri ecc., senza contare il vagare per la ricerca di altre zone pescose, il valore di 100.000 lirette daranno ancora due milioni in totale da aggiungere agli altri.

40 milioni è il totale ed ammettendo che 400 famiglie traggano vita dal lavoro della pesca, ad ogni nucleo familiare sono venute a mancare centomila lirette tonde, tonde"[3].

La questione dei rapporti tra le due sponde dell'Adriatico era sempre viva anche perché l'accordo di pesca fra l'Italia e la Jugoslavia dipendeva, in massima parte, dalle relazioni intercorrenti tra i due Paesi soprattutto nella ricerca di una soluzione per il problema di Trieste.

Intanto la marineria sambenedettese subiva nuove catture.

In giugno quattro motopescherecci venivano catturati mentre attendevano pacificamente alla pesca.

Tre di essi, appartenenti alla flottiglia sambenedettese, l'Emanuele, il Bianchi ed il Livio, sorpresi dalle motovedette slave a dodici miglia a sud ovest dell'isola di S. Andrea, venivano dirottati verso località ignote. Le radio trasmittenti di bordo dei natanti sequestrati avevano dato la brutta notizia. L'altro peschereccio, appartenente alla flottiglia di Pescara, era stato preso a venti miglia dell'isola di Lucietta.

Altro natante, l'Achille, dopo essere stato privato di tutte le attrezzature di bordo ed aver subìto la multa di L. 100.000, aveva potuto far ritorno al nostro porto.

In novembre venivano catturati i motopescherecci "Nuovo Fiore", "Annibal Caro", "Maria Vittoria". Per il loro riscatto il motopeschereccio "Riccardo" della flottiglia sambenedettese si recava all'isola di Lesina con il prezzo ammontante a circa un milione di lire.

I natanti ritornavano spogli di tutte le attrezzature da pesca, valutate ad oltre dieci milioni. I componenti degli equipaggi dichiaravano che erano stati loro tolti anche gli indumenti personali.

Di tali catture e, soprattutto, delle vive preoccupazioni delle marinerie adriatiche ed in particolare di quella sambenedettese, si faceva portavoce in Parlamento il sen. Amor Tartufoli che, al momento della discussione sul bilancio della Marina Mercantile, presentava i seguenti ordini del giorno:

-*"Il Senato della Repubblica, riconoscendo come le attività pescherecce nell'Adriatico siano gravemente compromesse dai mancati accordi per la pesca col governo jugoslavo; constatato come, con una frequenza sempre più penosa e con provvedimenti sempre più vessatori, pescherecci italiani, che sono parte delle numerose flottiglie che popolano i nostri porti, vengano fermati e sottoposti a spogliazione di attrezzature e confisca di pesca e a pagamento di gravi multe e pedaggi illegittimi anche quando l'esercizio della pesca sia avvenuto fuori delle acque internazionali jugoslave; riconoscendo che non è giusto che la categoria dei pescatori debba pagare di propria tasca lo scotto di una situazione di tensio-*

---

[1]La Vedetta 13.9.1953 - La Vedetta, il cui primo numero era stato pubblicato il 12 aprile 1953, era l'organo cattolico delle Diocesi di Montalto e Ripatransone. Realizzato con decisa volontà dal Vescovo mons. Radicioni voleva riflettere la vita della zona "nelle sue alterne vicende di gioia e di preoccupazioni, di esigenze emergenti e di necessità soddisfatte". La direzione veniva affidata a don Ugo Ottaviani.

ne e di difficoltà che investe l'intera nazione; invita il Ministero della Marina Mercantile ad intervenire con propri sussidi al ripristino delle attrezzature e alla riparazione dei danni che sono la conseguenza dell'azione subìta senza difesa e senza alcuna tutela".

-"Il Senato della Repubblica, valutando sul piano delle legittimità più obiettive le aspirazioni sul piano creditizio, previdenziale ed assistenziale nonché tecnico, espresse concordemente dalle categorie marinare della pesca e che ebbero nell'ultimo Congresso di Ancona formulazioni unanimi ed esaurienti, confida che il Ministero della Marina Mercantile vorrà promuovere incontri e studi interministeriali per la soluzione graduale delle invocate previdenze, avviando quella legislazione specifica che doverosamente deve dare alla gente che vive dell'attività della pesca una possibilità di elevazione sociale corrispondente ai diritti che la stessa Costituzione sanziona".

La discussione, seguita a questi ordini del giorno, era molto animata anche perché il Ministro della M.M., on. Fernando Tambroni, dichiarava di accogliere il primo ordine del giorno solo come raccomandazione, accettando invece in toto il secondo. Interveniva nella discussione anche il Presidente del Gruppo D.C. del Senato al fine di evitare una votazione contrastante con gli indirizzi governativi e con la piena adesione dei gruppi di opposizione. Il Ministro precisava che avrebbe tenuto conto di tutte le segnalazioni specifiche che fossero state fatte caso per caso ed avrebbe cercato del suo meglio per provvedere conseguentemente.

Il sen. Tartufoli non insisteva sulla votazione, riservandosi eventualmente la presentazione di una mozione se i fatti nel futuro avessero determinato l'aggravamento della situazione con determinazioni più tassative[4].

[4] *Il Nuovo Piceno* del 21 novembre 1953.

1954
ANCORA TANTE CATTURE ANCHE DA PARTE ALBANESE CONVEGNI E DIBATTITO IN CONSIGLIO PROVINCIALE: RELAZIONE DEL V. PRESIDENTE PROF. GUIDI

L'anno 1954 iniziava con un grave episodio che scuoteva maggiormente la marineria sambenedettese, già duramente provata dalle frequenti catture ad opera delle motovedette slave.

14 motopescherecci, sorpresi da violenta tempesta in alto mare, si erano diretti verso la vicina costa jugoslava per trovare un asilo sicuro.

Ma, contrariamente a quanto è espresso nelle norme di diritto internazionale, i natanti venivano accolti da soldati con mitra e posti sotto sequestro.

Undici imbarcazioni però, approfittando della tempesta ed affrontando i pericoli di una navigazione resa difficile dall'infuriare del maltempo, riuscivano a fuggire.

Le altre tre venivano dirottate verso il porto di Sebenico.

Successivamente rientrava nel locale porto il motopeschereccio "Benedetto" recando il triste messaggio: 350.000 dinari da pagare alle autorità jugoslave per il riscatto dei due capitani marittimi del "Pieramida" e dell'"Elisabetta", trattenuti a Sebenico. In lire italiane circa tre milioni e mezzo!

I pescatori sambenedettesi si mettevano in agitazione per richiedere un valido interessamento delle Autorità italiane per definire la questione della pesca nel medio Adriatico dinnanzi all'atteggiamento intransigente degli slavi.

Era capitato infatti che il capitano del "Pietro Padre", dopo aver pagato il riscatto preteso per la sua libertà, aveva chiesto alle autorità marittime jugoslave che gli venisse concessa - previa la sua stessa vita - la possibilità di andare sul posto della cattura del proprio natante in compagnia di personale jugoslavo, esperto, per fare il rilevamento sul posto ove erano state lasciate le reti con i gavitelli di segnalazione al fine di accertare l'esatta posizione del natante al momento della cattura.

Ma la risposta era stata negativa. Purtroppo la stessa richiesta rivolta alle Autorità italiane aveva esito negativo.

Tutta la marineria sambenedettese era imbestialita per l'abbandono e la trascuranza in cui erano tenuti tanti lavoratori ed i vari sindacati erano concordi sull'azione da svolgere presso il Governo ed i parlamentari.

* * *

Anche l'Amministrazione Comunale ritenne opportuno indire una riunione il 19 aprile presso la sala consiliare per discutere la penosa situazione che si era venuta creando e per cercare di fare proposte concrete da presentare agli organismi competenti.

Il 20 aprile al Cinema Pomponi aveva luogo un Convegno della Pesca organizzato dal Sindacato Italiano Pescatori in collaborazione con la locale Camera del Lavoro.

I due incontri avvennero anche fra polemiche sia per la diversa angolazione politica degli interventi, che per la presenza o l'assenza di rappresentanze varie.

Intanto la marineria cercava nuove zone di pesca... ed avevano così luogo le prime catture da parte di vedette albanesi.

Il motopeschereccio "Maria Cristina", mentre era a pescare a 14 miglia da Saseno, veniva catturato da una vedetta albanese. Il natante, portato dai soldati al porto di Valona, era di proprietà del sig. Pacifico Filiagi.

Le famiglie dei pescatori catturati vivevano ore di ansiosa trepidazione per la sorte dei loro cari.

E proseguivano le catture da parte "titina". Durante l'attività di pesca veniva catturato il motopeschereccio "Giancarlo" mentre il "Giulio Cesare", che si trovava nelle stesse acque a ponente dell'isola di Pomo, riusciva a sfuggire alla cattura forzando i motori.

Ma dalla Jugoslavia cominciavano a fuggire anche intere famiglie che, con tutti i possibili mezzi a disposizione, cercavano di raggiungere i porti italiani e quello sambenedettese in particolare.

In giugno ed in luglio infatti sbarcavano presso il nostro porto, con una fragile imbarcazione, otto profughi, che avevano abbandonato l'isola di Plasman, ed altri 15 slavi, dai 15 ai 30 anni, giungevano chiedendo asilo politico essendo fuggiti dall'isola di Molferra, nei pressi, di Sebenico, su una piccola barca a vela.

I profughi narravano angherie subìte dal regime di Tito.

* * *

In ottobre aveva luogo nella nostra città un importante Convegno sul problema della pesca in Adriatico, dopo l'intesa provvisoria italo-jugoslava sul Territorio Libero di Trieste, con la partecipazione di armatori marchigiani ed abruzzesi e con la presidenza dell'on. Boidi.

I presenti richiedevano un definitivo accordo con il Governo jugoslavo inteso a regolare l'attività peschereccia con l'indicazione non di zone circoscritte, ma di un limite territoriale delle acque, lungo tutta la fascia costiera jugoslava.

Nel Convegno vennero poi trattati altri problemi: la rivalutazione dei danni di guerra e le dilazioni di pagamento da parte dell'I.M.I. per venire incontro alle gravi difficoltà economiche degli armatori stessi che avevano avuto distrutto il natante e che con enormi sacrifici l'avevano ricostruito.

Ma le catture proseguivano: in novembre il "S. Pietro II" e "Unione" venivano dirottati, sotto la scorta di vedette jugoslave, il primo a Comiso ed il secondo a Sebenico. Si ripetevano le manifestazioni di sdegno e venivano rivolti nuovi appelli alle Autorità governative per un sollecito intervento.

* * *

L'8 novembre il Consiglio provinciale discuteva i problemi dei rapporti con la Jugoslavia sulla base della relazione del V. Presidente dell'Amministrazione Provinciale prof. Filippo Guidi:

"La richiesta presentata dall'Associazione Armatori Motopescherecci e dal Sindacato Nazionale Lavoratori della Pesca di P. S. Giorgio, dopo la cattura di tre motopescherecci sangiorgesi del 7 settembre, trova l'eco più favorevole in questo nostro Consiglio, perché tutti noi della provincia di Ascoli, più o meno distanti dalla costa e più o meno a contatto con la gente che dal mare trae i mezzi di vita, conosciamo gli avvenimenti che in questi ultimi anni e, in particolar modo dalla fine del 1953, hanno messo in critiche situazioni gli armamenti motopescherecci della nostra costa.

Fino a quell'anno la cattura dei natanti era generalmente seguita dal rilascio, previa una non indifferente multa e l'asportazione dallo scafo di ciò che era rete, radio, pescato ecc.

Da quell'anno la polizia jugoslava non si è accontentata più di quanto fino allora aveva fatto, ma dopo la cattura ha rifiutato la restituzione delle barche. Di conseguenza nove motopescherecci di S. Benedetto e tre di Porto S. Giorgio non sono più tornati ai loro porti e altrettanti mezzi di lavoro e di vita sono stati tolti ai lavoratori, né è valso ricorrere ai tribunali dati i cavilli dei tribunali slavi.

È inutile invocare la legittimità di tale atto. La Jugoslavia, arbitrariamente, al termine della guerra, annullando quanto era stato sancito con il trattato di Brioni, ha portato il limite delle sue acque territoriali da tre a sei miglia, aggiungendovi una cosiddetta fascia di sicurezza di quattro miglia, per un totale, cioè, di circa 19 chilometri dalla costa.

Teoricamente, chiunque viene sorpreso in atteggiamento sospetto nella fa-

scia di sicurezza che una nazione può o ritiene di poter stabilire intorno alle sue coste, incappa immediatamente nelle sanzioni che quella nazione ha stabilito di dover applicare.

Abbiamo detto 'in atteggiamento sospetto' e cioè tale da ingenerare dubbi sulle intenzioni del navigatore, il che non può, certamente supporsi, in tempo di pace, nell'operato di piccoli motopescherecci, montati da gente che a tutto pensa meno che a una guerra e con a bordo attrezzature esclusivamente di pesca, niente affatto trasformabili in strumenti bellici. Si dovrebbe quindi pescare tranquillamente in questa fascia di sicurezza una volta escluso ogni atteggiamento sospetto dei pescatori. Praticamente questo non avviene.

Tre miglia esistevano; altre tre miglia furono aggiunte: quattro costituirono la fascia di sicurezza; totale come si è detto di dieci miglia, pari a 19 chilometri circa, il tutto costituente quanto di meglio e di ideale si possa trovare come pascolo di pesce sia per le acque profonde e tranquille, sia perché qui il pesce ha la possibilità di riprodursi senza essere disturbato.

Purtroppo, per amare esperienze, sappiamo che questo limite spessissimo non viene sorpassato dalle nostre barche, ma dai mezzi navali jugoslavi i quali, ritirandosi quando le Corvette Italiane sono presenti o possono accorrere immediatamente sul luogo di incidenti - episodio del Superga e del Giulio Cesare - si ritengono, quando esse sono lontane in altre zone di sorveglianza, autorizzate a esercitare la pirateria che tutti, almeno dalle nostre parti, ritenevano scomparsa e a catturare gli scafi al di fuori del famoso limite o talvolta a catturare barche che si sono rifugiate in porti jugoslavi a norma dei trattati internazionali per sfuggire alle tempeste.

Attualmente l'armamento peschereccio attraversa periodi critici sia perché, come noto, l'Adriatico si va sempre più spopolando di pesce, mentre il numero dei motopescherecci aumenta per l'art. 26 della legge Saragat e per le nuove costruzioni in base alla legge n. 75 prorogata con la 212, sia perché i prezzi non corrispondono, normalmente, a quello che è il costo di gestione.

Esaminiamo succintamente l'opera del Governo per ovviare a quanto più sopra è stato detto. Si tentò con l'accordo per la pesca stipulato dal defunto Senatore Bastianetto nel 1949 a Belgrado con il quale la Jugoslavia autorizzava la pesca in alcune zone dietro compenso di 700 milioni, ma avvenne che le zone risultarono povere di pesce, il compenso richiesto troppo gravoso e allora il trattato non fu più rinnovato.

I tentativi di ottenere il rilascio dei motopescherecci catturati e non restituiti sono stati molti e fatti attraverso rappresentanze diplomatiche e con tutti i mezzi e i modi che la situazione esistente permetteva. Che l'Italia abbia cercato di agganciare il governo jugoslavo con trattati commerciali, è verità incontrovertibile, ma, purtroppo, sempre la sua opera è stata tenuta in non calo per i motivi che la

soluzione del problema del territorio libero triestino dovrebbe far supporre scomparsi. Continua è stata l'azione dei nostri parlamentari sia in seno al Gabinetto con il Ministro Tambroni, sia in Senato con l'On. Tartufoli, sia nella Camera con gli Onorevoli Boidi e De Cocci. L'On. Tartufoli, nell'ordine del giorno presentato con l'On. Russo, richiamava l'attenzione del Governo sulla necessità di giungere il più rapidamente possibile a un accordo di pesca con la Jugoslavia che comprendesse, nella mutata aura, anche la restituzione degli scafi catturati che attualmente imputridiscono alla fonda nei porti jugoslavi e sull'applicazione del comma I dell'Art. 1 della legge 8 gennaio 1952 per l'erogazione deliberata dalla settima Commissione del Senato di 200 milioni per la sostituzione e rinnovazione dell'attrezzatura di bordo asportata dagli jugoslavi dai natanti catturati o rilasciati.

L'On. Boidi, nella sua qualità di Presidente dell'Associazione produttori della pesca, ha presentato un suo ordine del giorno, accettato come raccomandazione dal Ministro Martino, nel quale si chiede che il nuovo accordo per la pesca nell'Adriatico venga negoziato non più a se stante, come nel 1949, ma nel quadro degli accordi generali commerciali che stanno per essere rinnovati; che venga considerata l'istituzione di nostre rappresentanze per la pesca in alcuni porti della Jugoslavia composte di addetti per la pesca e la costituzione di commissioni miste per la risoluzione di tutte le controversie in materia, facendo in modo di non ricadere nel disposto dell'art. 4 dell'accordo 1949, secondo il quale articolo, in materia di contestazione, dovevano far fede gli accertamenti effettuati da autorità jugoslave. Aggiunge, l'On. Boidi, essere sommamente necessario che a far parte della delegazione Italiana incaricata di trattare siano chiamati anche esperti come rappresentanti delle categorie interessate.

Che lo stesso Ministro della Marina Mercantile On. Tambroni sia stato tutt'altro che sordo alle istanze della marineria sta a dimostrarlo la riunione dei rappresentanti delle varie Associazioni pescherecce dell'Adriatico, tenutasi a Roma il 10 aprile scorso, per esaminare le proposte per nuovi accordi sulla pesca da stipularsi con la Jugoslavia. Recentissima è l'interpellanza presentata alla Camera dall'On. De Cocci sulla cattura dei motopescherecci di P.S. Giorgio.

Ho voluto riassumere quanto è stato fatto sino ad oggi per il problema pesca, considerato nei suoi aspetti, tanto assillante per l'Italia per le sue infinite e gravi ripercussioni economiche che una situazione internazionale per niente chiara impediva di risolvere.

Ma quanto è stato già fatto non ci esime, Onorevoli Colleghi, dall'obbligo di far nostra questa necessità, che è necessità viva e palpitante della nostra popolazione costiera, di chiedere cioè al Governo, nella fase preparatoria di futuri accordi commerciali, che quanto è stato detto ed esposto dall'On.le Ministero della Marina Mercantile e dagli altri On.li Parlamentari venga considerato nella nuova atmosfera cui sembrano preludere il silenzio e la calma che oggi regnano

ai confini fra le due Repubbliche. Nuovi accordi vengano stipulati in materia di pesca, tenendo presenti le esigenze delle due parti e facendoli collimare nell'esigenza comune sociale ed economica, ispirati al senso di giustizia che sola può rendere umane le aride formule dei trattati. Con questi nuovi accordi, come premessa di buona volontà, ci sia la restituzione di quei motopescherecci catturati e non restituiti che un'era di disaccordo considerava preda, ma che un'era di pace e di comprensione deve invece esclusivamente considerare mezzi di lavoro coi quali famiglie di operai procurano il pane quotidiano per loro e i loro cari".

Il prof. Guidi concludeva presentando, a nome della Giunta, un ordine del giorno che veniva completato ed ampliato dopo la discussione alla quale partecipavano diversi Consiglieri:

"Il Consiglio provinciale riunito in seduta ordinaria il giorno 8 novembre 1954, udita la relazione dell'Assessore Guidi relativa alla cattura dei motopescherecci avvenuta il 7 settembre a seguito della discussione scaturita dall'ordine del giorno della Giunta presentato, considerato che i problemi relativi alla pesca prospettati dai Consiglieri sono di importanza rilevante per l'economia di tutta la Regione in quanto la critica situazione sino ad oggi verificatasi sulle acque Adriatiche ha leso non solo gli interessi di armatori e marinari ma anche quello superiore della produzione ittica nazionale, all'unanimità;

DECIDE

1° - Di dare incarico al Presidente perché nel più breve tempo possibile organizzi un convegno in Ascoli o in San Benedetto del Tronto, nel quale siano trattati i seguenti argomenti:

a) Nella stipulazione dei nuovi accordi commerciali con la Jugoslavia vengano considerati come parte integrante anche dei nuovi accordi sulla pesca in Adriatico, basati sulla giustizia internazionale e sulla corretta e pacifica convivenza dei popoli Italiano e Jugoslavo;

b) Tali accordi siano estesi a tutto l'Adriatico e non a zone ristrette;

c) Il Governo Jugoslavo, come dimostrazione di distensione e di mutata volontà, restituisca gli scafi catturati affinché mezzi essenziali di sussistenza siano riconsegnati ai lavoratori.

2° - Siano invitati a detto convegno, oltre che il Consiglio provinciale nella sua interezza, il Ministro della marina mercantile, gli Onorevoli Deputati e Senatori della Regione, i Presidenti delle Amministrazioni provinciali e delle Camere di Commercio delle Marche e degli Abruzzi, i Sindaci dei Capoluoghi di Provincia delle Marche e quelli dei centri marinari delle due Regioni, nonché i Rappresentanti delle categorie interessate delle due Regioni".

1955
INCERTEZZE - CATTURE - PORTO

I vari problemi della pesca erano sempre sul tappeto degli incontri sindacali e di categoria, per l'incertezza dell'attività in Adriatico e per le varie esigenze e richieste spesso emergenti da situazioni che si creavano a seguito di fatti anche improvvisi.

L'Adriatico non vedeva ancora un accordo tra le Nazioni delle due sponde ed allora frequenti erano le notizie di catture, di incidenti.

In febbraio tre motopescherecci della flottiglia sambenedettese il "Franco Amedea", il "Benedetto III" e l'"Unione" venivano sequestrati da motovedette jugoslave a circa venti miglia ad ovest di Punta Incoronata, mentre erano intenti nella pesca, e successivamente dirottati nel porto di Sebenico e posti sotto sorveglianza.

Dopo circa una settimana i natanti tornavano nel porto di San Benedetto dopo essere stati rapinati di tutte le costose attrezzature di bordo.

Ma in qualche caso i fatti non si... ripetevano.

Sorpresa suscitava la notizia della cattura di due guardie slave ad opera degli equipaggi del "Risacca" e dell'"Ontano".

I pescatori dei motopescherecci citati avevano audacemente tentato la fuga mentre erano stati fermati con altri due natanti da motovedette slave e, sotto scorta, dirottati verso il porto di Sebenico dove dovevano essere internati.

Rallentando la marcia e giocando d'astuzia, gli equipaggi dei due motopescherecci riuscivano a disarmare le due sentinelle che erano salite a bordo ed accelerando successivamente si allontanavano dal controllo e raggiungevano il porto di S. Benedetto.

Localmente i due soldati vennero interrogati dal Comandante della Capitaneria di Porto di Ancona, appositamente giunto nella nostra città.

Rapida anche la cattura dei motopescherecci "Maria Patrizia", "Lina", presi nei pressi dello scoglio di Pomo della Lucetta, con il pagamento di un'ammenda e con la sottrazione della radio di bordo, delle attrezzature per la pesca e degli scandagli elettrici.

Spesso veniva liberato solo il comandante del motopeschereccio per consentirgli di trovare la somma necessaria per il pagamento della taglia. Capitava al comandante del "Superga" e di altri tre natanti di Porto S. Giorgio, che giunti nel nostro porto, acceleravano le pratiche necessarie per il rilascio.

Al sen. Tartufoli, che aveva rivolto premure, il sen. Cassiani, Ministro della

Marina Mercantile, comunicava in ottobre che "occorreva stringere i contatti con i rappresentanti delle altre Amministrazioni interessate per affrettare le soluzioni dei problemi, anche senza la costituzione di un Comitato interministeriale che non migliorerebbe la situazione in quanto non potrebbe avere poteri deliberanti".

Assicurava che "le trattative con la Jugoslavia procedono attivamente e si ha ragione di sperare che almeno una prima fase di esse volga verso la conclusione".

Per quanto riguardava "il naviglio destinato alla pesca (motopescherecci e motobarche) si registra un discreto suo incremento. Con la definitiva attuazione della legge 1954 che contempla uno stanziamento di 800 milioni per la concessione di contributi a basso interesse (4,50 per cento) è più sicuramente da prevedersi un miglioramento qualitativo delle motobarche".

Infine, circa la complessa materia dei danni di guerra, il Ministro dichiarava che "sarà fatto tutto il possibile per venire incontro alla precaria condizione economica in cui tuttora versano gli armatori sinistrati di guerra".

* * *

Particolare attenzione veniva rivolta dalla marineria sambenedettese verso una diversa classificazione del nostro porto, data la maggiore importanza assunta.

Il porto di S. Benedetto era classificato nella categoria seconda, classe IV. In una riunione tenuta il 6 giugno alla presenza dell'Ispettorato Generale Farfoglia si era convenuto unanimamente sulla necessità di dar luogo agli immediati provvedimenti per la riqualificazione del nostro porto, almeno nella III classe della seconda categoria.

Anche il Comandante della Capitaneria di Porto di Ancona aveva sollecitato la Direzione Generale del Lavoro Marittimo e Portuale facendo presente che, dai dati statistici relativi agli imbarchi e sbarchi annuali degli ultimi tre anni, risultava che il quantitativo di merce superava nella media quello previsto dalla legge n. 3095 del 2.4.1885, in tonnellate 25.000 annue, perché i porti potessero far parte della seconda categoria.

Analoga azione avevano compiuto le Autorità locali e provinciali e la Camera di Commercio di Ascoli Piceno. Al sen. Tartufoli ed all'on. Tozzi Condivi, che erano intervenuti per lo stesso scopo, i Ministri dei Lavori Pubblici, delle Finanze e della Marina Mercantile avevano risposto assicurando il loro interessamento per l'auspicato potenziamento del porto di S. Benedetto del Tronto.



A seguito dell'aumento dell'attività commerciale, con Decreto Interministeriale del Ministero dei Lavori Pubblici, di quello del Tesoro e della Marina Mercantile, datato 4 settembre 1957 n. 3228, il porto veniva classificato nella II categoria, II classe, II serie.



1965

FIRMATO CON LA JUGOSLAVIA

Accordo triennale di pesca in Adriatico

BELGRADO, 5 novembre

NUOVO accordo per la pesca nelle acque jugoslave dal 1° gennaio 1966. Avrà una validità di tre anni. Il documento è stato firmato oggi a Belgrado dopo quattro settimane di negoziati tra Italia e Jugoslavia. Ecco le principali caratteristiche dell'accordo:

1) Nelle acque jugoslave vengono istituite quattro zone di pesca nelle quali possono operare complessivamente fino a 196 battelli da pesca italiani. Due zone, attorno alle isole di Pomo e di Pelagosa, già erano previste dal vecchio accordo. Una terza zona, nell'Adriatico meridionale (coste montenegrine), è situata leggermente a sud della zona prevista in quel settore dal vecchio accordo. La quarta zona, di nuova istituzione, è situata nell'Adriatico centrale, lungo le coste dell'isola Grossa, ed ha una ampiezza di circa 500 chilometri quadrati;

2) E' stata più che raddoppiata l'ampiezza del rettangolo di zona di pesca comune, nel golfo di Trieste, zona cioè nella quale possono operare, senza limitazioni di numero di battelli, sia i pescatori italiani sia i pescatori jugoslavi;

3) A differenza di quanto previsto dall'accordo precedente, che limitava ad otto mesi all'anno l'attività dei pescatori italiani in tutte le zone di pesca, il nuovo accordo mantiene tale limitazione solamente per tre zone e autorizza invece la pesca per tutto l'anno nella zona attorno all'isola di Pomo;

4) I limiti massimi di stazza dei battelli e di potenza dei motori, sono stati elevati rispettivamente dalle attuali 55 tonnellate ad 80 tonnellate, e dagli attuali 150 HPA a 220 HPA;

5) Sono stati riconosciuti il diritto di passaggio inoffensivo nelle acque territoriali e il diritto di rifugio in qualsiasi porto

PERMESSI DI PESCA IN ACQUE JUGOSLAVE

Il Ministero Marina Mercantile, Direzione Generale Pesca Marittima, ha inviato alle Capitanerie di Porto competenti le istruzioni relative al rilascio dei permessi di pesca per l'anno 1967 per la pesca nelle acque jugoslave, in base al nuovo Trattato firmato a Belgrado il 5 novembre 1965.

In detto accordo, come è noto, oltre alle zone di mare intorno alle isole di Pomo e di Palagosa, si è fatto luogo alla concessione di una nuova area di pesca lungo l'Isola Grossa nella quale potranno parimenti operare le nostre unità.

L'accordo stabilisce altresí che in luogo dell'attuale zona di Budva sia concessa ai nostri pescatori una nuova zona (Antivari).

I limiti stagionali dell'attività di pesca nelle zone di Isola Grossa, Pelagosa ed Antivari restano quelli già previsti dal vecchio accordo e cioè 1° gennaio - 30 aprile e 1° settembre - 31 dicembre, mentre nella zona di Pomo il nuovo accordo prevede che la pesca possa essere esercitata ininterrottamente dal 1° gennaio al 31 dicembre.

L'accordo prevede altresí che le navi in possesso del permesso di pesca dovranno avere a bordo *una copia del testo dell'accordo stesso, le relative carte nautiche (una generale dell'Adriatico e una particolare della zona di pesca) e la prescritta bandiera.*

Per la fornitura di tale materiale il Ministero della Marina Mercantile ha interessato la Federazione Nazionale delle Imprese di Pesca.

Pertanto gli armatori interessati, per ottenere il materiale suddetto, dovranno rivolgersi alla Federpesca, Via Savoia 78 - Roma[5].

S. Benedetto del Tronto Capitaneria di Porto

L'aumento della flottiglia peschereccia sambenedettese, i miglioramento strutturali del porto, la rilevanza economica assunta nell'ambito nazionale favorivano l'emissione del *Decreto del Presidente della Repubblica n. 622 del 28 aprile 1976* con il quale il locale Ufficio Circondariale Marittimo *veniva elevato a Capitaneria di Porto.* Con lo stesso decreto, firmato dai Ministri della Marina Mercantile, di Grazia e Giustizia, della Difesa e del Tesoro, veniva stabilita *la delimitazione territoriale che va "dalla foce del Tronto inclusa alla foce del Chienti esclusa", comprendendo le Delegazioni di Spiaggia dei Comuni di Grottammare, Cupra Marittima, Pedaso e Porto S. Giorgio.*

[5]Da *La Pesca Italiana,* Agenzia d'Informazioni per la Stampa, Organo Ufficiale della Federazione Nazionale delle Imprese di Pesca, 6 ottobre 1966.

LE TRAGEDIE DEL MARE

La vita peschereccia sambenedettese è stata sempre contrappuntata da episodi esaltanti che hanno messo in luce il sacrificio, l'intraprendenza ed il grande coraggio dei suoi marinai.

Non sono mancati però, purtroppo, neppure i momenti tragici in una correlazione dinamica con gli strumenti di lavoro, con quelle "barche" che si spingevano e si spingono anche nei mari lontani alla ricerca, a volte affannosa, del prodotto ittico.

È doveroso quindi il ricordo di tanti sacrifici, di tanti lutti.

Un ricordo relativo al periodo postbellico pubblicato su "Il Gazzettino della pesca" n. 12 Dicembre 1989 *e completato con altre notizie assunte dal bel volume "Albo d'Onore dei Caduti Civili del Mare di S. Benedetto del Tronto" edito dal Circolo dei Sambenedettesi* (novembre 1990).

Il **3 dicembre 1944** per l'esplosione di una mina, trascinata dalla zona di pesca fin fuori il nostro porto dal motopeschereccio "S. Vincenzo", persero la vita otto uomini dell'equipaggio: Prosperi Amedeo, Palestini Americo, Nico Francesco, Palma Nazzareno, Ricci Vincenzo, Pompei Antonio, Palestini Giuseppe, Prosperi Pasquale.

La violenza dello scoppio fu notevole e si ripercosse in tutta la città. Nel mare rimanevano galleggianti le salme di quattro vittime, pezzi di legname e cose sparse; in tutti profondo ed immenso dolore.

Il **17 dicembre** veniva rinvenuto il cadavere di Ricci Vincenzo e più tardi, oltre un mese dopo, il mare restituiva le salme di altri due pescatori, intatte presso la foce del Tronto.

Si celebrarono onoranze funebri e si rinnovarono scene di dolore e di pianto che non potevano essere facilmente sopite. Le donne, le madri, le spose, le figlie, dei pescatori sono capaci di grida lancinanti ma hanno anche la forza, il coraggio del silenzio.

Il **30 gennaio 1946** a circa 20 miglia dal nostro porto saltava in aria il motopeschereccio "Grecale", con sette uomini a bordo, per lo scoppio di una mina impigliata nella rete.

Le vittime erano: Pompei Nazzareno, Rosetti Antonio, Consorti Alberto, Latini Andrea, Palestini Francesco, Pignati Giuseppe, Silenzi Francesco.

Il **17 aprile** presso le acque della Corsica affondava il motopescherec-

cio sambenedettese "Maria Stella" per cause imprecisate. Nell'affondamento moriva il capitano della barca Guidotti Nicola.

Il **18 giugno 1947** saltava in aria, per esplosione di una mina, al largo di Marina di Ravenna il motopeschereccio "Truentum" con dieci uomini a bordo. Sette di essi perirono tragicamente: Spina Domenico, Casturano Angelo, Romani Francesco, Romani Giuseppe, Collini Giuseppe, Mosca Umberto, Pignati Pietro.

Il **22 ottobre** dello stesso anno ancora una mina, a circa due miglia al largo di Cupramarittima, esplodendo causava il naufragio della barca a vela "Carolina" con due uomini a bordo: Palanca Luigi e suo figlio Eugenio.

I pescatori ammutolivano, sgomenti, davanti ai loro compagni tragicamente periti e poi... tornavano ancora in mare, perché là, malgrado tutto e tutti, era il luogo del loro lavoro, del loro avvenire e dei propri figli.

Il **14 settembre 1948** scompariva in mare il pescatore Paolini Antonio, imbarcato sul motopeschereccio "S. Giacomo" mentre si trovava in zona di pesca.

L'**11 dicembre** per un'altra esplosione di mina al largo di Punte Bianche (Dalmazia) perdevano la vita ben undici pescatori ed un collaudatore, membri dell'equipaggio del motopeschereccio "Carla": Federici Fiorello, Novelli Emidio, Bruni Federico, Coccia Nazzareno, Papetti Filippo, Di Stanislao Michele, Fanesi Nicola, Fiscaletti Pietro, Ferrari Antonio, Liberati Giovanni, Bruni Giuseppe e Torriglia Giovanni, montatore della Società Pignone.

Il Consiglio Comunale, riunito in seduta il giorno 12, appena appresa la notizia sospendeva i lavori in segno di lutto anche per la scomparsa, fra gli altri pescatori del Consigliere Comunale Novelli Emidio. Il 16 dicembre il Sindaco faceva affiggere un manifesto nel quale, dopo aver ricordato le vittime e sancito il lutto cittadino, reclamava "dalle Autorità competenti provvedimenti atti ad eliminare i continui pericoli delle mine vaganti che troppo spesso seminano nella nostra cittadina miseria e morte".

Il **16 novembre 1953** Rosetti Pasquale, mentre si trovava a bordo del motopeschereccio "Nazzareno", cadeva in mare a seguito di uno sbandamento del natante. Venivano subito effettuate le ricerche e per lungo tempo, ma invano.

Il **24 agosto 1953** moriva a bordo del motopeschereccio "Domenico Giordani" Falaschetti Antonio per causa imprecisata.

Il **7 luglio 1954** si constatava la morte del marittimo Farina Giuseppe per polmonite mentre era a bordo del piroscafo "Romana" a Basrah (Arabia).

Il **22 maggio 1955** un vento ciclonico flagellava la riviera adriatica e l'entroterra causando danni e vittime. Tre degli otto pescatori sorpresi in mare su due barche a remi per la pesca delle vongole tragicamente perivano mentre il motopeschereccio "Aquilotto" stava portando soccorso: Vincenzo Piccioni, Federico Spinozzi, Enrico Fantuzzi, tutti di Cupra Marittima. Altre imbarcazioni leggere, sorprese dall'improvvisa bufera, venivano travolte come fuscelli; ma non si lamentavano altre vittime.

Per l'ambiente armatoriale e marinaro sambenedettese il **1957** fu un anno di altre disgrazie e di altri lutti.

Il motopeschereccio "Malfizia", partito dal locale porto il **28 febbraio** con sette uomini a bordo, non diede più alcuna notizia e, malgrado le affannose ricerche compiute, non si trovò alcuna traccia.

I pescatori imbarcati erano: Olivieri Filippo ed il fratello Franco, figli del proprietario del natante, Paci Domenico, Papetti Francesco, Pignati Luigi, Rosetti Ezio, Collini Ferdinando.

Molte furono le supposizioni: si pensò allo scoppio di qualche mina ancora vagante che il maltempo aveva mosso dal fondo marino nel quale si trovava adagiata e per qualche tempo si ritenne che il natante fosse stato catturato da vedette slave. Man mano che il tempo passava, allo smarrimento dell'ignoto e dell'incertezza di qualsiasi pur piccola notizia, subentrarono il dolore ed il pianto inconsolabili per la perdita di giovani vite e per la gravità di quanto accaduto e che nessuno sapeva pensare o descrivere.

Più tardi alcuni pescatori azzardarono l'ipotesi che la zona presumibile del sinistro (ma quale e di che genere nessuno lo saprà mai) fosse quella di Punta Penne a sud di Pescara.

Il **19 aprile 1957** Mazza Gabriele scomparso per caduta in mare dal motopeschereccio "Adriano Antonio" che si trovava a circa 12 miglia fra Tortoreto e Villa Rosa. A nulla valsero le ricerche protrattesi per tutta la giornata.

Il **18 giugno** sul motopeschereccio "Maria Filomena", mentre era seduto nel locale cucina, Spina Fiore, colpito da improvviso malore, decedeva dopo pochi minuti.

13 novembre 1957 Ricci Stefano è scomparso in mare mentre era al timone del motopeschereccio "Nuova Maria". Le ricerche, effettuate per tutta la giornata, davano esito negativo.

Il **18 novembre** partiva dal nostro porto una bella unità peschereccia da poco scesa in mare per aggiungersi alle altre nell'aumento costante della flottiglia sambenedettese: era denominata "Madonna S. Giovanni". Il **20 novembre** mentre il natante si trovava all'altezza del Canale di Otranto, alle ore 2.58 giungeva alla locale radio-costiera la segnalazione che la navi-

gazione procedeva "malgrado le cattive condizioni del tempo". Fu questo l'ultimo radiomessaggio, l'ultima indicazione partita da bordo; poi non si seppe più nulla. Le ricerche furono vane, anche se compiute da vedette della Marina Militare e da motopescherecci incrocianti nella zona.

L'equipaggio era composto da undici uomini e di essi nessuna traccia: Palanca Mario, Traini Leonardo, Colli Gianfranco, Ciucci Pasquale, Lacchè Teodoro, Agnelli Manlio, Chiappani Domenico, Trevisani Giuseppe, Ferreri Vincenzo, Palestini Umberto, risultato a bordo quale passeggero per raggiungere il mp. "Trieste L." nella zona di pesca.

Diverso tempo dopo furono ritrovati un battello salvagente, un salvagente anulare e diverse cassette con la scritta "Madonna di S. Giovanni" nella zona fra Colopezzati e Cariati.

Il **20 novembre** il motopeschereccio "Indomabile" si incagliava presso lo scoglio di Maraona a 4 miglia al largo di Trapani. Questa volta per fortuna non si ebbero vittime ma solo notevoli danni allo scafo che, dopo diversi giorni e con grande difficoltà, veniva liberato dagli scogli e trascinato presso il porto più vicino per le urgenti riparazioni.

All'inizio dell'anno successivo, l'**11 gennaio**, a seguito di collisione con il motopeschereccio "Enrico Padre", affondava al largo di Molfetta l'unità "Nazzareno" con otto uomini a bordo. L'opera di salvataggio, compiuta immediatamente, diede ottimi risultati tanto che tutto l'equipaggio veniva tratto in salvo ed assistito nel modo migliore. Le cause del sinistro vennero addebitate al maltempo ed alla nebbia che imperversavano nella zona.

Il **2 ottobre 1960** mentre il motopeschereccio "Gerardo Padre" si trovava a 20 miglia dal faro di Porto Tajer, Matè Guido, che era sul ponte di coperta, a causa di un colpo di mare scomparve in mare. Inutili le ricerche.

Il **16 maggio 1961** Palestini Umberto è scomparso in mare mentre il motopeschereccio "Maria Sorella", sul quale era imbarcato, si trovava a 20 miglia dalle isole Tremiti. Le ricerche risultarono infruttuose.

Nella giornata del **13 gennaio 1963** una notizia si spargeva subito nell'ambiente marinaro: l'"Alfredo Nello" - unità di 40 tonnellate della flottiglia sambenedettese - era affondata a seguito di collisione con la petroliera "Pietro Martini" della Società Spimar di Genova. Nell'Adriatico una densissima nebbia ed il mare agitato da forte vento di nord-est di forza quattro avevano impedito la percezione dell'azionamento ad intermittenza della sirena che veniva utilizzata. A pochi metri di distanza, quando ormai inevitabile era il sinistro, il comandante della petroliera - accortosi dell'imbarcazione sambenedettese - tentava una manovra di viraggio; ma ormai era troppo tardi.

I sei uomini dell'equipaggio dell'"Alfredo Nello", presi da panico, si gettavano in mare dopo aver tentato inutilmente di evitare l'affondamento della barca utilizzando le pompe di bordo.

L'equipaggio della petroliera iniziava subito le operazioni di salvataggio e, con notevole fatica e rischio, riusciva a trarre a bordo i sei uomini ormai esausti e stremati.

Il **10 novembre del 1965** un altro episodio luttuoso colpiva la marineria sambenedettese: la scomparsa in mare, per cause non accertate, del capobarca Federico Libbi del motopeschereccio "Piergiorgio". Malgrado le ricerche effettuate dall'equipaggio dello stesso natante e di altri la salma non veniva ritrovata.

L'**anno 1966** si apriva per l'ambiente peschereccio locale con una tragedia: il naufragio del motopeschereccio atlantico **Pinguino**.

La sera del **20 febbraio**, via radio, giungeva dal "Rodi" all'armatore Mascaretti Gino la notizia che a largo di Capo Blanco, sulla costa della Mauritania, era stata avvistata la sagoma del Pinguino con la poppa e buona parte dello scafo sommersi e la prua ancora emergente dalle acque che nella zona non sono molto profonde.

La notizia si propagava subito nella marineria e nell'intera cittadinanza, anche tramite la stampa che subito la riportava, con profondo stupore e grande dolore. Si voleva infatti sapere come mai un'unità, quale il Pinguino, di 160 tonnellate e con un motore di 300 Hp e costruito e varato da pochi anni, fosse potuto affondare nel più breve tempo possibile senza consentire l'emissione di un pur SOS e senza che le altre imbarcazioni incrocianti nella stessa zona di pesca potessero accorgersene se non a tragedia avvenuta.

Il natante, di proprietà dell'armatore anconetano Antonio Belligoni, aveva a bordo tredici uomini, di cui otto di S. Benedetto del Tronto, uno della vicina Grottammare, tre di Porto Empedocle ed uno di Formia: Alberto Palestini, Elio Voltattorni, Domenico Romani, Ruggero Spina, Antonio Pompei, Vittorio Fidanza, Dino Bruni ed il fratello Tommaso, Vittorio Scartozzi, Agostino Greco, Felice Taranto, Giuseppe Greco, Giuseppe Monti.

Fra i pescatori sambenedettesi figuravano il comandante, il primo ufficiale, il direttore ed il primo ufficiale di macchina ed il motorista, coloro cioè ai quali spettava la guida del motopeschereccio. Equipaggio completo, con personale preparato e di non comune esperienza e con marittimi apprezzati per capacità lavorativa e per attaccamento.

Il **Pinguino** era partito il 19 gennaio dal porto di Formia dopo aver scaricato un notevole quantitativo di pesce dirigendo la prora verso lo

stretto di Gibilterra per recarsi nella zona di pesca dell'Oceano Atlantico. Dopo aver toccato il porto di Las Palmas, dove solitamente tutti i natanti compiono le operazioni di rifornimento viveri e carburanti, si era diretto verso Capo Blanco al largo delle coste della Mauritania per iniziare la sua campagna di pesca.

In città le scene di dolore si susseguivano con sempre maggiore intensità ed in tutti la ricerca spasmodica di notizie, di chiarimenti, di delucidazioni. Ma tutto era frammentario ed incerto; dall'Atlantico giungevano le voci: "non c'è niente da fare, lentamente il Pinguino si sta inabissando portando con sé il carico di vite umane", "sono state ripescate due salme che dovranno essere identificate", "ancora un altro cadavere". E da bordo dei motopescherecci sambenedettesi accorsi nella zona: "nessuno viene in nostro aiuto nella ricerca; nessun aereo, nessuna unità militare; siamo solo noi a dragare la zona". E alcuni giorni dopo: "il mare è grosso, la zona ha bassi fondali, il pericolo aumenta anche per noi. Siamo costretti ad abbandonare la zona, ma è possibile che altri non possono venire? È possibile che nient'altro possa essere compiuto per sapere come il Pinguino è affondato e se gli altri pescatori sono a bordo o in balia dell'oceano?".

Angosciosi interrogativi che non hanno potuto trovare una risposta e che forse non l'avranno mai; interrogativi che richiedevano meditazione attenta da parte dei vari Organismi immediatamente informati e che, forse nelle strettoie di una burocrazia lenta a muoversi e nelle incombenze di passi diplomatici che dovevano essere compiuti con la doverosa sollecitudine, non seppero prodigare gli interessamenti e gli interventi richiesti, necessari e indispensabili.

L'Amministrazione Comunale dichiarava una giornata di lutto cittadino e, assieme all'Ente Comunale di Assistenza, indiceva una sottoscrizione in favore dei congiunti dei pescatori scomparsi.

Il Consiglio Comunale, che era già stato convocato, commemorava solennemente le vittime del Pinguino ed approvava all'unanimità il seguente ordine del giorno: *"Il Consiglio Comunale riunitosi in seduta straordinaria il 25 febbraio 1966, nel commemorare la luttuosa scomparsa dei marinai sambenedettesi nel naufragio avvenuto presso le coste della Mauritania; mentre prende atto dell'estremo disagio economico in cui versano i familiari delle vittime; nell'esprimere il profondo cordoglio ai parenti; auspica una decisa azione previdenziale atta a garantire la incolumità dei marittimi ed una iniziativa assicurativa che tuteli economicamente le famiglie in caso di sciagura; chiama all'assolvimento di quanto sopra gli organi governativi perché intervengano con una legge apposita e nel frattempo impegna le forze armatoriali ad iniziative del genere".*

Quando le tre salme, dei fratelli Bruni e di Scartozzi, giunsero in città per le onoranze funebri le scene di dolore si rinnovarono, mentre in altre famiglie il si-

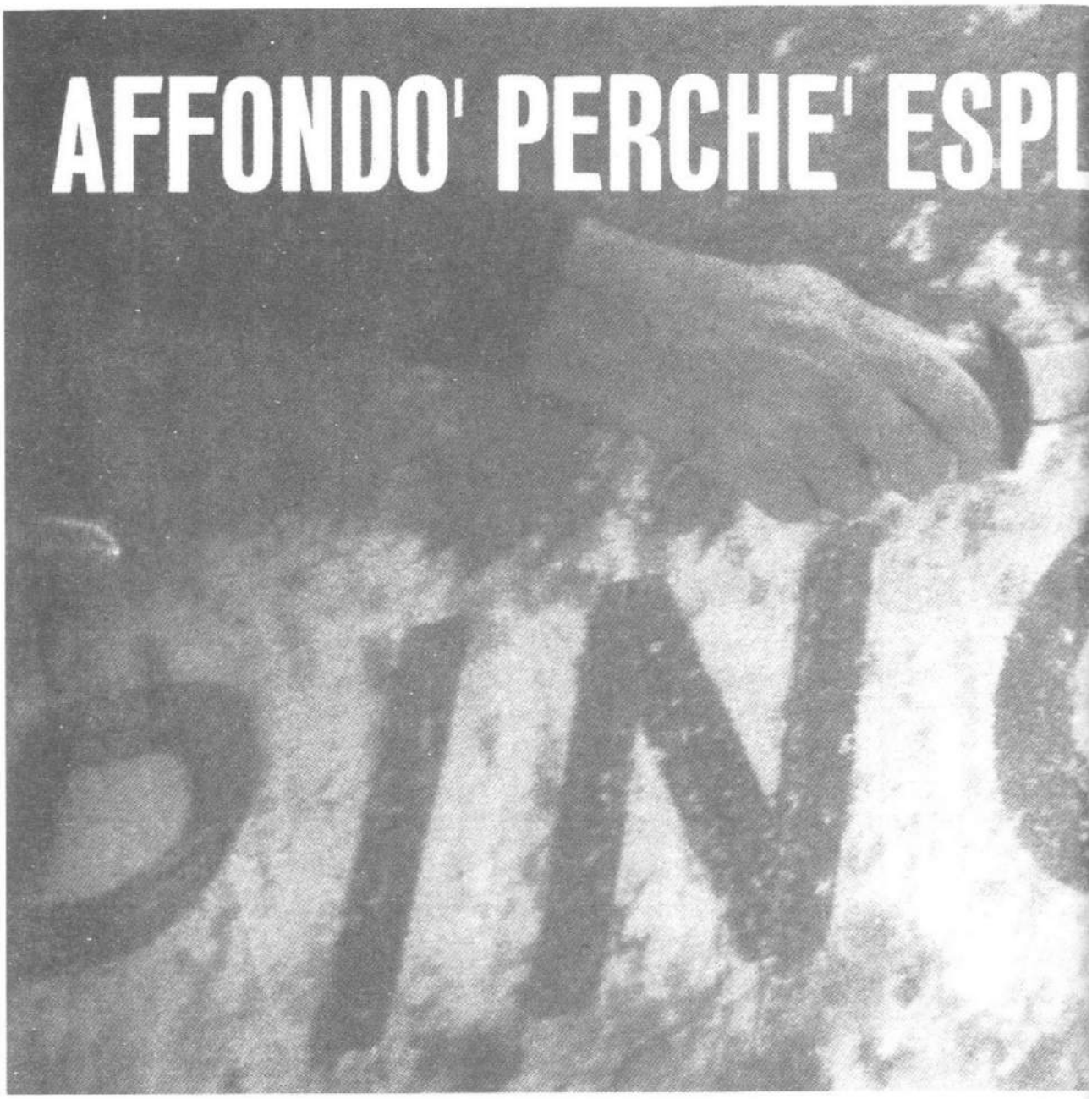
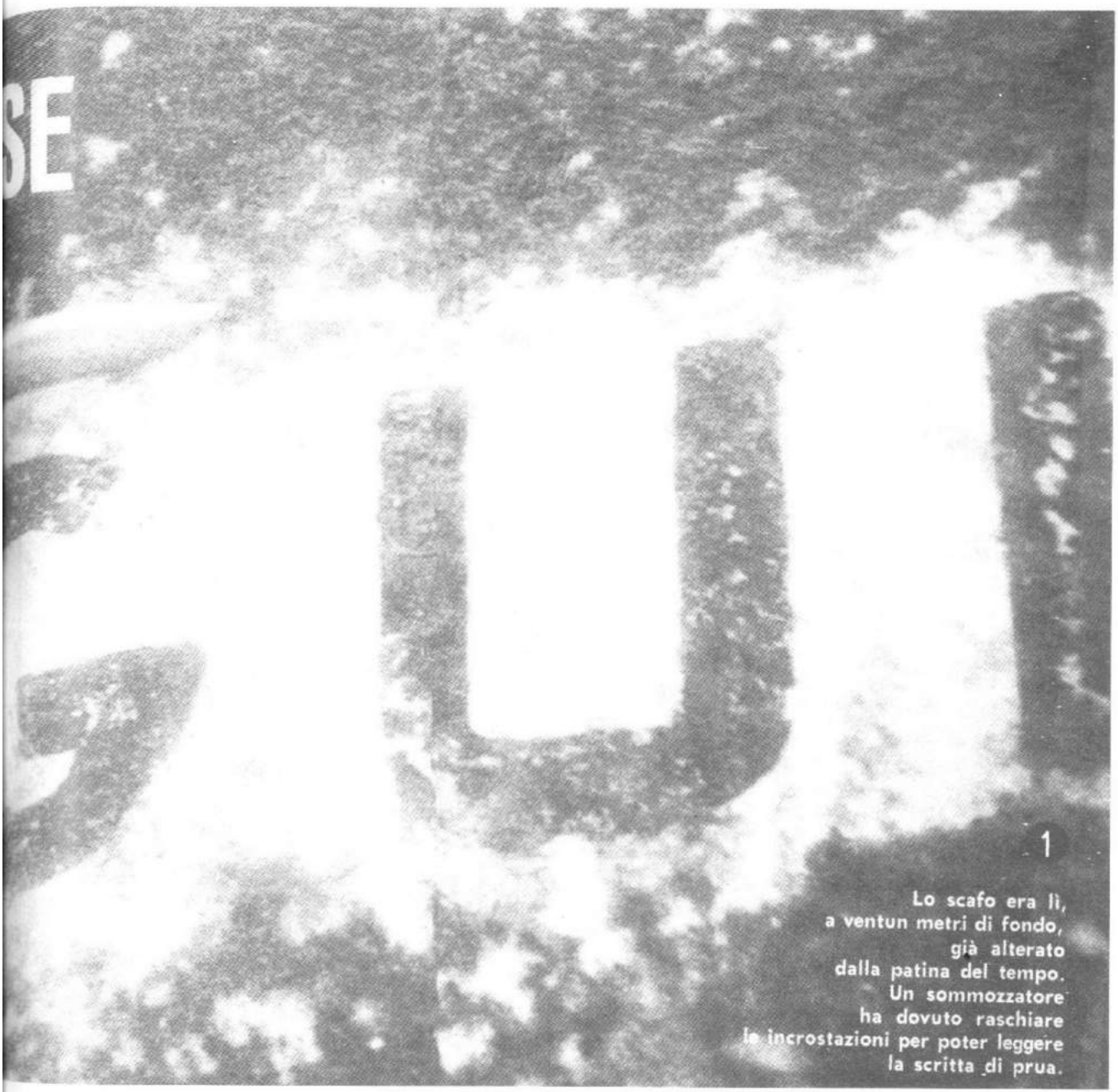


*Foto tratta dal servizio dell'inviato della RAI-TV, Andrea Pittiruti, pubblicato sulla "*Tribuna Illust
*"L'unico giornalista che abbia ispezionato sul fondo dell'Oceano la carcassa del "*Pinguino*", docume
ad una violenta 'esplosione dall'interno'".



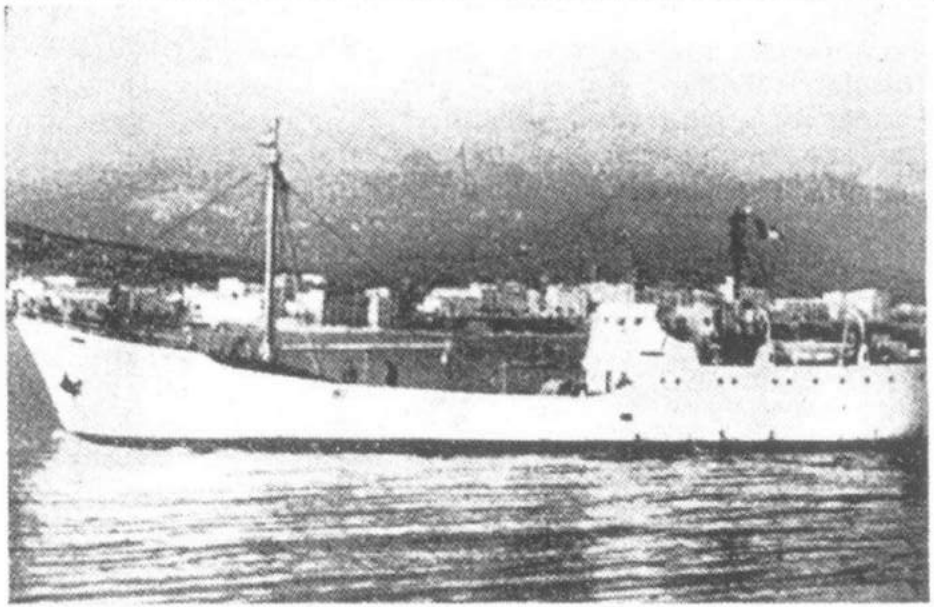
ta" *n. 24 del 12.6.1966.*

le cause del naufragio che non fu dovuto - come si era temuto - allo speronamento di una nave pirata, ma

SAN BENEDETTO, ANCONA E GROTTAMMARE PIANGONO I LORO FIGLI CADUTI IN MARE

Abbrunata per la tragedia del «Pinguino» la bandiera della marineria marchigiana

Corale e sincera partecipazione di tutte le popolazioni al gravissimo lutto - Scuole chiuse e abbassate le serrande di molti negozi - San Benedetto ha pagato il tributo più alto - La disperazione delle mogli, dei figli, dei compagni di lavoro - Una nuova e insanabile ferita



lenzio gravava tristemente e con esso la mestizia di non poter piangere neppure su una bara e di non poter recare neppure un fiore.

L'**8 ottobre 1967** Paolini Ciriaco scompariva in mare mentre era a bordo del mp. "Ariete" a 26 miglia a largo fra Pescara e Giulianova. Le ricerche, protrattasi per più ore, diedero esito negativo.

Il **14 aprile 1970** Cardi Giovanni è scomparso in mare dal mp. "Ariete" a 15 miglia dalla costa fra Cupra e Pedaso.

Un'altra grande tragedia colpiva alla **fine del 1970** la marineria sambenedettese.

Alle prime ore del **23 dicembre**, a circa tre miglia dalla foce del Tronto, veniva avvistata, capovolta, la nave da pesca oceanica **Rodi**, iscritta al Compartimento di Messina ma di base nel nostro porto.

La nave, dopo un lungo periodo di pesca, era rimasta alcuni giorni, per verifiche e lavori di manutenzione, in bacino di carenaggio a Venezia e da qui era ripartita alla volta di S. Benedetto alle ore 17.30 di martedì 22 dicembre. Alle ore 19 circa, mentre era in navigazione, da bordo si comunicava con la radiocostiera locale per segnalare mare grosso e forte vento di bora.

Poi un silenzio che veniva ritenuto come normale andamento alla navigazione. Il primo drammatico allarme veniva dato poco dopo le ore 9.30 del 23 dicembre dalla petroliera "Mariangela Montanari" anche'essa in lotta con il mare in tempesta.

Da bordo del mercantile ci si metteva subito in contatto con la locale Capitaneria di Porto segnalando una nave della lunghezza di circa 50 metri, stazza circa 500 tonnellate, con lo scafo capovolto affiorante tre metri dal livello del mare. In quel momento il mare era forza 8 ed il vento forza 9-10.

Immediatamente scattava il dispositivo di allarme in tutto l'Adriatico e mentre dal Compartimento Marittimo di Ancona si ritrasmetteva SOS a tutte le unità in navigazione ed operanti nella zona, dal nostro porto e da quello di Giulianova uscivano i primi motopescherecci. Contemporaneamente si dirigevano verso la zona del naufragio la nave cisterna "Antonelli", la nave appoggio dell'AGIP "Saipen-Orso", un elicottero della Guardia di Finanza ed un aereo anfibio del centro di Grottaglie.

Il motopeschereccio "Conte Bianco" verso le ore 15.15 avvistava bombole e materiale di bordo, poi una barca rovesciata ed infine la chiglia del **Rodi**. Il peschereccio, nonostante le sempre più proibitive condizioni del mare, continuava le ricerche e verso le ore 16 i marinai scorgevano un cadavere alla deriva su un salvagente. Si tentava il recupero,

ma, purtroppo, il corpo ricadeva in mare inabissandosi. Sul salvagente la scritta che dava la tragica conferma: **Rodi-Messina**.

Le ricerche continuavano affannosamente, un primo cadavere veniva recuperato, ma con il calare della notte dovettero essere sospese perché praticamente impossibili. Intanto la forza del vento e delle correnti marine avevano trasportato lo scafo a circa tre miglia da Roseto degli Abruzzi e poi, nei giorni successivi, ancora più a sud, a largo di Pescara.

Dieci uomini si trovavano a bordo nel momento del naufragio: Agostino Di Felice, Domenico Miarelli, Giovanni Liberati, Ivo Mengoni, Marcello Ciarrocchi, Silvano Falaschetti, Giovanni Palumbo, Francesco Pignati, Antonio Alessandrini, Alteo Palestini.

Negli ambienti marinari, in tante case si era vegliato tutta la notte mentre l'ansia e l'angoscia crescevano nelle famiglie dei dispersi e in tutti coloro che partecipavano con passione e con speranza all'evolversi degli avvenimenti.

Poi lo sgomento di un'intera città, delle popolazioni del vicino Abruzzo (il comandante era di Martinsicuro ed un marinaio di Tortoreto Lido); il pianto di dieci famiglie alla vigilia della festa più bella dell'anno; il dolore dei congiunti e degli amici, le bandiere a mezz'asta su tutti i natanti della flottiglia sambenedettese ormeggiata nel porto, numerosi manifesti sui muri della città e la rabbia, tanta rabbia per la mancanza di un intervento immediato, sollecito, tecnicamente valido; perché, malgrado tutto, si sperava, tenacemente, che qualcuno dentro la nave potesse ancora essere vivo per una sacca d'aria di possibile formazione; perché almeno i corpi fossero ripresi, per sfogare tutta l'angoscia e tutto il pianto su di loro.

In tale convulsione e marasma di sentimenti e di emozione esplose la protesta in forma insolita, spontanea e con accenti di estrema gravità: sciopero generale ed azione convulsa nelle vie cittadine, bloccata la stazione di S. Benedetto con tronchi d'albero scaricati da un treno merci in sosta e quella di Porto d'Ascoli; blocco anche sull'Adriatica con una lunga fila di camion.

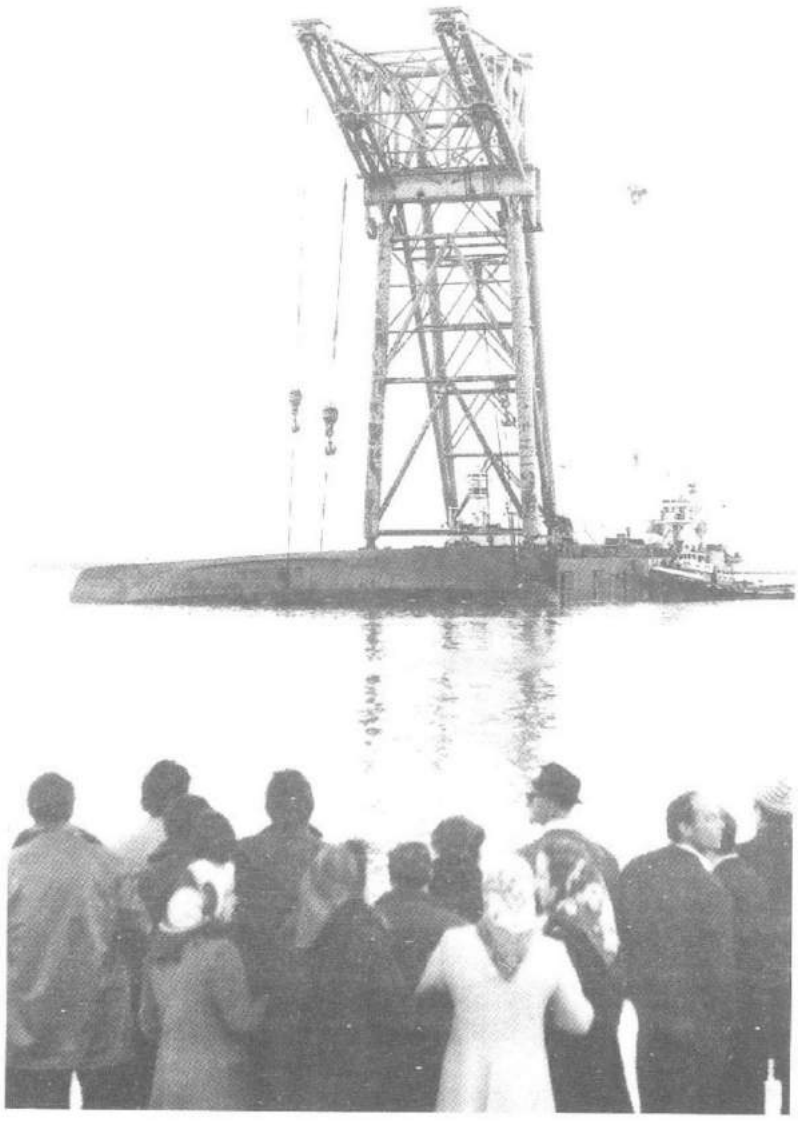
Alla stazione i treni sostavano, i viaggiatori scendevano e, dopo le prime rimostranze, comprendevano e tacevano. Sulla statale Adriatica i camionisti accendevano discussioni animate e litigi e susseguente adattamento.

Non autorizzati ad uscire con motopescherecci, i pescatori sambenedettesi reagivano a loro modo. Si chiedeva che il pontone "Micoperi" iniziasse subito le operazioni di recupero e che le autorità si facessero garanti di tale sollecita, indispensabile operazione.

Ormai insabbiato, il **Rodi** era oggetto di ripetute ispezioni da parte di sommozzatori della Marina Militare di Ancona e degli incursori di La

Spezia, appositamente chiamati a Pescara. Ma le proibitive condizioni atmosferiche non permettevano ai 25 uomini-rana della Marina Militare di tentare una ricognizione nell'interno dello scafo sia per il lento, progressivo insabbiamento del natante che riduceva la visibilità, che per la pericolosità dell'intervento.

Il 29 dicembre il pontone "Micoperi 30" al traino di due rimorchiatori, si portava a ridosso del **Rodi** ed iniziava la manovra per l'aggancio del relitto. I lunghi ganci della gru del pontone riuscivano ad imbragare l'asse dell'elica e ad estrarre in un primo momento la parte poppiera che era insabbiata per oltre 5 metri e successivamente, a tarda ora, tutto il **Rodi** veniva tratto in sospensione fuori dalle acque marine.



Dicembre 1970 - Il pontone "Micoperi 30", compiuta la manovra d'aggangio, trasporta il Rodi sotto lo sguardo, pieno di ansia e di timore, dei sambenedettesi accorsi sul lungomare di Pescara (Foto Sgattoni).

Si poteva constatare allora che lo scafo non presentava alcuna falla e riemergeva la supposizione di un capovolgimento dovuto ad un forte maroso per una qualche manovra effettuata con la nave non a giusto carico.

Migliaia e migliaia di sambenedettesi ed abruzzesi sul lungomare di Pescara assistevano a tutte le manovre e seguivano con ansia e timore le varie fasi della difficile operazione.

A bordo del **Rodi** nei giorni successivi proseguivano le esplorazioni pur tra grandi difficoltà per

SITUAZIONE TESA DOPO IL TRAGICO NAUFRAGIO DEL MOTOPESCA OCEANICO

Si tenta stamani l'agganciamento del «Rodi» Cessati i blocchi stradali e ferroviari

Evitata dai dimostranti, che hanno messo fine alla protesta, la paralisi dell' « Adriatica » - Chiesto il sollecito recupero delle salme

DAL NOSTRO INVIATO
CARLO PACI

S. Benedetto, 28 dicembre

Alle ore 11 e 30 di questa mattina il rimorchiatore «Cesare Davanzali» di 350 tonnellate di stazza lorda, forte di 2500 HP, unico nell'Adriatico adeguato per pesanti traini, ha lasciato la fonda del porto di Ancona diretto alla volta del porto di Ortona alla massima velocità consentitagli. Una volta in Ortona si è messo in manovra per agganciare il pontone «P. 30» della «Micoperi» che domattina dovrà raggiungere il tratto di mare a tre miglia circa davanti Pescara per iniziare il non facile compito di recupero del relitto della nave da pesca oceanica «Rodi», naufragata mercoledì scorso.

Intanto, come era nelle previsioni, i blocchi stradali di protesta per il sollecito recupero delle salme dei naufraghi, sono cessati nel pomeriggio. I dimostranti avevano permesso — tenuto conto delle pressanti richieste degli autotrasportatori — il traffico dei camion per un'ora, esattamente dalle 16 alle 17; ma a quell'ora i blocchi non si sono più ricostituiti per cui è da ritenere che il traffico sulla Statale Adriatica sia stato ristabilito nella sua normalità. Alle ore 17 è stato fatto partire anche un convoglio ferroviario che domenica era stato bloccato tra le stazioni di San Benedetto e di Porto d'Ascoli. I circa quattrocento passeggeri hanno ricevuto assistenza per iniziativa dell'amministrazione comunale. In serata, infine, è stato tolto il blocco ferroviario anche alla stazione di San Benedetto.

Fin dalle primissime ore del po



SAN BENEDETTO — Il blocco stradale elevato sulla statale Adriatica per protesta contro le lungaggini sul recupero dei corpi delle vittime del « Ro di » (Telefoto)

i gravi danneggiamenti interni e per la melma che si era formata in una settimana di inabissamento e venivano recuperate solo quattro salme: nei locali alloggi Giovanni Liberati e Silvano Falaschetti; nella sala macchine Anteo Palestini e Marcello Ciarrocchi.

Il loro riconoscimento aveva luogo da parte dei familiari tra scene strazianti.

Sistemato il **Rodi** nel porto di Ortona, le salme, doverosamente composte, venivano trasportate a S. Benedetto presso la Chiesa dei Padri Sacramentini ove le solenni onoranze funebri venivano celebrate il 2 gennaio 1971 dal Vescovo Diocesano Mons. Vincenzo Radicioni e con la partecipazione di tutta la popolazione, di autorevoli rappresentanze nazionali e regionali, delle autorità provinciali e locali.

Il corteo funebre percorreva le strade del centro cittadino tra due fitte ali di folla nella più profonda tristezza e nella più sentita ed intima commozione. Una partecipazione silenziosa, muta, dolorosa, fatta di lacrime e di vivo compianto.

Il 6 febbraio 1971 sulla spiaggia di Marina di Centa veniva rinvenuta da una pattuglia della Guardia di Finanza la salma di Ivo Mengoni e l'8 febbraio l'equipaggio del motopeschereccio "Romani Federico", mentre era in pesca, a circa 5 miglia dalla costa di Grottammare, recuperava il cadavere di Agostino Di Felice.

E S. Benedetto e la vicina Martinsicuro, che tanto aveva partecipato a tutti i momenti tragici, rivivevano momenti di dolore e di pianto.

Il **13 luglio 1972** si apprendeva che Cosignani Esnaldo era deceduto in mare a Dakar (Senegal).

Altra notizia riguardava Galluzzi Alfeo che il **3 ottobre 1972** era deceduto per collasso cardiocircolatorio a bordo della m/n. "Cabo Frio".

Un altro sinistro aveva luogo il **28 maggio 1973** al largo delle coste della Sardegna, nelle cui acque si erano trasferiti per la loro attività di pesca alcuni natanti della flottiglia sambenedettese ed abruzzese.

Il motopeschereccio "Martinsicuro Secondo", proveniente da S. Antioco per intraprendere una campagna di pesca, veniva dato disperso. Tra i membri dell'equipaggio tre pescatori sambenedettesi: Croci Vittorio, Massi Nazzareno, Mignini Francesco. A questi dovevano essere aggiunti due pescatori di Martinsicuro: Di Felice Domenico e Ferretti Bruno.

Dopo la segnalazione, le ricerche venivano effettuate da unità della Marina Militare, da velivoli del soccorso aereo e da alcuni motopescherecci nelle zone di mare comprese tra le isole di S. Pietro e S. Antioco e verso il largo sino a La Galita ed al Banco delle Sentinelle, nella fascia costiera sud occidentale della Sardegna, ma senza alcun risultato.

Solo il primo agosto 1973 veniva ritrovato in mare il cadavere di Ferretti.

L'**8 agosto 1978** naufragava il peschereccio d'altura "Gionata" all'altezza di La Spezia al largo dell'isola del Tino e, malgrado l'aiuto prestato, morirono Romani Michele e Domenico Pignati, ambedue sambenedettesi ma residenti a Viareggio.

Con la stessa data, presso i Registri comunali di Viareggio, vengono riportati i nominativi di due altri pescatori, Romani Tommaso e Ricci Fernando, "morti in mare a Chiavari".

Altra luttuosa notizia si aveva il **7 dicembre 1983**.

Il capitano del motopeschereccio "Azzurra 83", mentre era in pesca a circa 12 miglia a N.E. dell'isola di Pomo, notava che il pescatore sambenedettese Cameli Luigi non si trovava al suo posto di lavoro. Immediatamente faceva compiere delle ricerche nei locali interni del natante, ma senza alcun risultato.

Dava allora notizia di tale scomparsa ai vari motopescherecci operanti nella zona e da uno di questi si informava la stazione radiocostiera di S. Benedetto. Le ricerche venivano effettuate da circa 20 natanti e da due elicotteri, inviati appositamente nella zona, per tutta la notte del 7 dicembre fino alle ore 18 del giorno successivo ma, purtroppo, con esito negativo.

Il **15 dicembre 1985** giungeva la comunicazione che il meccanico navale Paci Mario era morto all'ospedale di Lomè (Repubblica Togolese).

Il **24 ottobre 1989** veniva rinvenuto dal Commissariato Polizia di Stato di S. Benedetto del Tronto il cadavere di Soncini Florindo "per asfissia da annegamento".

Con la stessa data si aveva notizia che era scomparso in mare Angellotti Nicola, membro dello stesso equipaggio del mp. "Tiziano". Il cadavere non è stato ritrovato.

* * *

La conoscenza dei naufragi succedutisi nei secoli scorsi e di quelli del primo dopoguerra, l'aver vissuto i momenti tragici, il sentire e capire l'animo dei pescatori furono certamente i motivi ispiratori del poeta locale **Giovanni Vespasiani**[6] nello scrivere **"Ciarevedème su!..."** (Pianto della sposa del pescatore vittima del naufragio):

Sòla, sòla, nghe j'ucchie 'ntrapanite, [1]
Vestite a lutte e 'n bracce 'nu frechì, [2]
Piagnènne..., mezza mòrte e desfenìte,
Va jò... ddòve merette [3] Franceschì!

Se ferme... guarde llà... llà pe' nen fòre, [4]
Mentre d'entòrne fische lu bburì; [5]
Rentòne, 'n quille funne de delòre,
I tucche a mmurte de la Sacrestì!...
.....

«Ah mmare 'ngurde..., mare tradetòre...,
«Che ne sci' fatte tu de Francì mmi'? [6]
«Che ne sci' fatte tu de quille fiòre,
«Che, sempre bbune, a tte te se fedì?! [7]

«O Franceschì..., e di' che n'gnè lu vere [8]
«Che maj più sente chessa vòcia ttu! [9]
«Che nn'arevè maj più 'ssa [10] vela a sere...,
«Che maj 'stu Fìje nnu' revìde [11] più!

«Madònna mmi', Madònna de lu piante,
«Che de lu Fìje ttu, trafìtte 'n cròce,
«Tu petìsce vedè 'lle piaghe sante, [12]
«E ddeserà [13] 'lla triste... e lenta... vòce,

«Matre e Spòse nda sci', [14] Madònna care,
«Smùvete a cumpasciò de 'stu frechì, [15]
«All'acque 'nferecite de lu mare,
«'Lle carne chiare n'gne le fa 'gnettì! [16]

«O San Frascesche, quante vòte [17] e quante,
«Ai pi' de quisse [18] altare sò venùte,
«Fra l'urle de lu mare... e de 'stu piante...[19]
«P' ave' da Te: salvezze..., fòrze..., ajùte...!

«De tante grazie Ttune, [20] maj negate, [21]
«O San Francesche mmi', l'ùtema 'mplòre: [22]

---

[1] GIOVANNI VESPASIANI nato a S. Benedetto del Tronto il 2 gennaio 1886, morto a Tofarello (Torino) il 12 maggio 1967. In un sonetto intitolato *"So' sammenedettese!"* dice di sé:
"Pe' chi nnu' sa, sò sammenedettese,
Nate e cresciute 'n quiste paradise;
Sògne 'stu mare..., sògne 'stu paêse...,
Ch'è terre de bellezze e de surrìse!".

«Fa' Tu che l'òme mmi', scì desgraziate, [23]
«Da chella fòsse... [24] calme 'stu delòre!!

«E tu, destine 'nfame!... Oh 'llu pescìtte
«A quale prezze je lu fa' paga'!!!
«Lu mmazze..., lu sciancìne...[25] e'n quille litte,
«Manche 'nnegate.. a mme, me lu reddà!

«O Leveggìtte mmi', [26] guarda llà mmare,
«E vutta 'nu vascìte [27] a Babbe ttu'!
«Vùtteje 'nu vascìtte [28] care, care,
«E dìje: Bba'..., ciarevedème su!!![29]

La poesia è tratta da *"Poesie in vernacolo sambenedettese"* edite dalla Banca Popolare di S. Benedetto del Tronto, Natale 1974.

Note esplicative:

[1] Con gli occhi arrossati dal pianto - [2] Con in braccio un bambino - [3] Va giù... dove morì (sulla riva del mare) - [4] Là... verso il largo (del mare infuriato) - [5] Fischia la bora - [6] Che ne hai fatto tu di Francesco mio?! - [7] Ti si affidava - [8] Che non è vero - [9] Codesta voce tua - [10] Che non ritorna mai più codesta - [11] Questo figlio non lo rivedi - [12] Che potesti vedere quelle piaghe sante - [13] Ed ascoltare - [14] Madre e Sposa qual sei - [15] Muoviti a compassione di questo bambino - [16] Quelle carni chiare non gliele fare inghiottire - [17] Volte - [18] Ai piedi di codesto - [19] Di questo pianto - [20] Tuo - [21] Mai rifiutate - [22] L'ultima imploro - [23] Così disgraziato - [24] Da quella fossa (tomba) - [25] Ne fai scempio - [26] O Luigino mio - [27] E getta un bacetto - [28] Gettagli un bacetto - [29] E digli: Babbo, ci rivedremo lassù (in cielo).

Le note sono di POMPILIO BONVICINI.

BEATRICE (BICE) PIACENTINI RINALDI

30 agosto 1866 S. Benedetto del Tronto 18 maggio 1942

che è senza dubbio l'espressione maggiore della nostra poesia dialettale, così descrive:

"LU MARENARE

Lu nustr'jè 'nu mestîre tradetòre;
'n'âtre ppiù 'nfame 'n ze ne po' trevà!
Ma chi ce ha nate 'sogne che cce mòre.
Stènte, patisce e nne lu po' lassà'!

Lu mare jé bberbò', jè 'ngannatòre,
'ngòrde, de tante 'n tante vò' magnà'.
Ma quanne je va bbòne te dà l'òre!
Che je vû dì? 'Sògna lassallu fa'.

Tu scîllu mmaleditte, 'njuriate
quanne se 'ncagne e che te fa 'mmattì'!
Vê' la bbunazze e te ne scî scurdate.

Còmme fusce 'na donna trista e bbèlle
che te turménte, che te fa suffrì'
eppù te 'ncante 'nche 'na resatèlle!"

"Poesie in vernacolo sambenedettese" edite dalla Banca Popolare di S. Benedetto del Tronto, Natale 1974.

Libera trasposizione in lingua:

"IL MARINAIO
Il nostro è un mestiere traditore
un altro più infame non si può trovare!
Ma chi c'è nato sogna di poterci morire.
Stenta, patisce e non lo può lasciare.

Il mare è birbante, è ingannatore,
ingordo, di tanto in tanto vuol mangiare.
Ma quando gli va bene ti dà l'oro!
Che gli vuoi dire? Bisogna lasciarlo fare.

Tu l'hai maledetto, ingiuriato
quando s'arrabbia e ti fa impazzire!
Viene la calma e ti sei dimenticato.

Come fosse una donna triste e bella
che ti tormenta, che ti fa soffrire
e poi t'incanta con una risatella".

Infine riportiamo la poesia di **MARIO VALERI**[7] pubblicata su *"La Frusta Sambenedettese"* e dedicata:

A QUELLI DEL "TRUENTUM"

A Voi che scete murte mmenza mmare
la rete reterenne pe campà
a Voi fratije nustre marenare
repose lu signore và da dà.

Piagne le donne vostre, piante amare
uh! che dolore, 'n ze pò rraccuntà!
Piagne pure, lu frecheritte gnare,
e mentre piagne: Babbe ddunna stà?

Zitte ci! Zitte! Babbe venarrà,
de llà da mare nghe 'na notte chiare
e quante cuse a tè te diciarrà!!!

Pregheta donne, che velete fà?
(lu mare ci se sà, jè troppe avare)
Mo... jummene de llà,.... vè repesà!!!

[7] MARIO VALERI - 13 ottobre 1915 S. Benedetto del Tronto 25 novembre 1979 - Dirigente locale e provinciale della Democrazia Cristiana, polemista di notevole vigore, nella poesia seppe trasfondere sentimenti rispondenti all'anima popolare.

Libera trasposizione in lingua:

"A QUELLI DEL 'TRUENTUM'

A Voi che siete morti in mezzo al mare
ritirando la rete per campare
a Voi fratelli nostri marinari
il riposo il Signore vi deve dare.

Piangono le donne vostre, pianto amaro
uh! che dolore, non si può raccontare!
Piange pure, il bambino ignaro,
e mentre piange: Babbo dove sta?

Zitto bambino! Zitto! Babbo tornerà,
dal mare in una notte chiara
e tante cose a te dirà!!!

Pregate donne, che volete fare?
(il mare si sa, è troppo avaro)
Adesso... gli uomini di là, ...vogliono riposare!!!"

LE LOTTE SINDACALI ED I CONTRATTI DI LAVORO

Superando l'individualismo, tipico della gente di mare e dei sambenedettesi, i pescatori compresero che dovevano essere uniti per operare attivamente per il giusto riconoscimento ed il pieno rispetto dei loro diritti.

Si costituiva così la "Lega Marittimi" (definita anche "Lega Pescatori"), la prima grande organizzazione sambenedettese della gente di mare, con la partecipazione quasi totale dei pescatori imbarcati sui vari natanti della flottiglia locale.

"Dopo un intenso lavoro preparatorio di unione di anime, si intrapresero la dura vita e si dovettero superare gravissime difficoltà in quanto nel nostro centro la categoria dei lavoratori della pesca era sempre stata abbandonata alla mercè degli armatori, ed anche perché i pescatori stessi erano alquanto restii a dare vita ad una organizzazione, pur riconoscendone l'utilità e che l'unità fa la forza"[1].

Ed iniziarono le prime lotte, le prime battaglie, le prime rivendicazioni e le prime conquiste, per la massima parte dopo scioperi, dibattiti ed animate discussioni; a volte con la stessa comprensione degli armatori, consci dei rischi, dei pericoli e della dura vita del mare... perché in tempi passati era stata, per diversi di essi, la loro vita.

Il primo problema consisteva nel superamento del grave stato di disoccuppazione per la presenza di tanti uomini, di tante braccia ed il limitato numero di natanti della flottiglia sambenedettese.

E "la Lega", dopo aver attentamente esaminata la situazione, indicava nel giugno 1945 all'esame degli armatori le seguenti proposte che erano state deliberate:

"1) Nelle imbarcazioni da 35, 50, 75 Hp debbono essere imbarcati: 1 marinaio autorizzato quale comandante, 1 per la macchina ed un secondo motorista. Complessivamente perciò nel 35 debbono essere imbarcati 7 membri, nel 50 debbono essere imbarcati 8 membri e nel 75 9 membri.

2) Nelle imbarcazioni da 100 a 120 Hp, debbono essere imbarcati 11 o 12 membri. Di questo equipaggio debbono fa parte un marinaio

---

[1]Dalla *"Relazione sull'attività del settore pesca"* del sindacalista Fiscaletti Michele. Ad essa si farà frequente riferimento.

autorizzato quale comandante, un capopesca, ed un motorista. Con ciò non si esclude che il proprietario dell'imbarcazione possa essere lo stesso Padrone marittimo.

Nelle imbarcazioni da 150 a 165 Hp debbono essere imbarcati da 12 a 13 membri. Dell'equipaggio debbono far parte un capitano, che può essere il padrone marittimo, un capopesca, un motorista di 1ª ed un motorista di 2ª.

Nelle imbarcazione da 200 Hp in poi debbono essere imbarcati 14 membri fra i quali un capitano, un capopesca, un motorista di 1ª e un motorista di 2ª.

Tale complesso vale quando l'imbarcazione esplica lavoro di pesca. Quando invece tali imbarcazioni vengono adibite per uso esportazione, il capopesca viene sostituito con un secondo autorizzato e si dovrà addivenire ad un accordo per stabilire il numero dei componenti l'equipaggio.

3) Viene stabilito che l'imbarco e lo sbarco dell'equipaggio venga eseguito attraverso la Camera Confederale del Lavoro, di concerto con la Capitaneria di Porto.
4) Nelle imbarcazioni non debbono essere imbarcati esclusivamente i componenti di una stessa famiglia o affini, ma sarà necessario tenere conto di un numero proporzionale evitando di monopolizzare una determinata attività ai danni di una parte dei marittimi che, per le proprie condizioni economiche, non hanno la possibilità di avere una qualsiasi imbarcazione. Tale criterio verrebbe adottato per andare incontro ai marittimi più bisognosi. Il Comitato propone che venga data ai componenti gli equipaggi la rispettiva parte.
5) Da ogni unità deve essere prelevato un quarto della parte che deve costituire un fondo cassa della Lega Marittima, affinché si possa provvedere all'assistenza dei marinai vecchi ed inabili e per gli organizzati.

   Si intende che l'armatore non deve sopportare alcuna spesa per la riparazione delle reti perché viene eseguita dai marinai stessi; è facoltà degli stessi armatori devolvere un qualche cosa in loro favore, poiché al resto è la stessa Lega che provvede loro, a suo criterio ed a conoscenza degli armatori.
6) Quanto sopra viene richiesto in considerazione dell'attuale momento di disoccupazione che può considerarsi momentaneo; potrà esserci un nuovo accordo man mano che la situazione andrà normalizzandosi ed il numero del naviglio aumentando.
7) Qualora un membro dell'equipaggio viene a commettere delle

mancanze, questi potrà essere passibile di punizione sempre dopo aver sentito l'equipaggio al quale l'interessato appartiene. Il capitano in questo caso presenterà la cosa al Comitato direttivo della Lega perché questa ne risponda nei confronti dell'armatore"[2].

"Superate le varie difficoltà, si stipulò il **16 ottobre 1945** un primo accordo di lavoro, dove vennero rivendicate in favore della categoria delle condizioni che, pur essendo sancite dal diritto del lavoro, non avevano ancora trovata l'applicazione.

I vantaggi che si sono ottenuti con la stipulazione del Contratto di Lavoro tra questa Lega e l'Associazione Armatori sono stati enormi; la vittoria fu morale e materiale. Morale perché si riuscì a far intendere ai pescatori che i privilegi si acquisiscono con la lotta della vita, lecita ma lotta. Materiale perché riuscimmo a beneficiare dell'1% sull'incasso lordo della vendita, più la cassetta di 3ª qualità da ogni natante che rientrava dalla pesca.

Infatti, con la data del 16 novembre 1945, dopo una lotta accanita attraverso le autorità Sindacali e tutorie e quella dell'Associazione Armatori di S. Benedetto del Tronto si poté - come dal primo comma del punto 5 del contratto - avere il primo versamento della percentuale a favore dei pescatori. Il primo passo in avanti fu fatto"[3].

Accolte le richieste, l'attività di pesca iniziava con tanta speranza e con instancabile alacrità, i primi guadagni servivano per riparare l'abitazione colpita, per il cibo ed il vestiario di una famiglia quasi sempre numerosa, per un miglioramento sociale che lentamente ma gradatamente doveva realizzarsi.

Ma le esigenze aumentavano, bisognava chiarire di più e meglio tutti i rapporti derivanti dall'attività di pesca, i diversi aspetti della posizione del pescatore nei vari momenti della vita di mare e nei periodi a terra, tutto ciò che poteva riguardare la vendita del prodotto pescato e la stessa ripartizione del ricavato.

E dopo un breve periodo di discussione e di chiarimento, il **23 febbraio 1946** a S. Benedetto "tra l'Associazione Armatori Pescherecci: rappresentata dal Presidente Mascaretti Gino ed assistito dai membri del Comitato: Perotti Eugenio, Fiscaletti Luigi, Guidotti Luigi, Liberati Cesare, Latini Tommaso, Consorti Enrico e la rappresentanza della Lega Marittimi composta da: Fiscaletti Michele, Latini Federico, Palestini Giusep-

---

[2]Da *"Stella Rossa"*, Organo della Federazione Comunista di Ascoli Piceno, del 23.6.1945.

[3]Come da nota 1.

pe, Del Zompo Federico, Pompei Nazzareno ed il Segretario della Camera Mandamentale del Lavoro, Malaspina Carlo, in relazione alle proposte e controproposte avanzate dalle parti in causa si è stipulato il seguente accordo:

1) **Ripartizione:**

a)	motopesca	da 50 Hp	parti	spettanti	all'armatore	n. 9
b)	"	da 60 Hp	"	"	"	n. 10
c)	"	da 75 Hp	"	"	"	n. 13
d)	"	da 80/90 Hp	"	"	"	n. 14
e)	"	da 100 Hp	"	"	"	n. 16
f)	"	da 120 Hp	"	"	"	n. 18
g)	"	da 150 Hp	"	"	"	n. 22
h)	"	da 165 Hp	"	"	"	n. 23
i)	"	da 220 Hp	"	"	"	n. 29

2) La sueposta ripartizione dovrà essere diminuita in rapporto all'eventuale diminuzione del personale imbarcato, nella misura di una parte ogni due membri dell'equipaggio che venisse a diminuire dall'attuale numero degli imbarcati.
3) **Spese** - Le spese consistenti in combustibili (nafta, olio, legna), quelle per l'acquisto e l'imbarco del ghiaccio, quelle per lo sbarco del pesce ed eventuali materiali, dovranno essere sopportate in compartecipazione fra l'armatore e l'equipaggio.
4) **Viveri** - I viveri necessari per il personale di bordo durante la navigazione (pane, olio, pasta, ecc.) ed il vino nella misura di 1/2 litro al giorno, per ogni componente l'equipaggio, dovranno essere in compartecipazione tra l'armatore e l'equipaggio. L'armatore stesso alla fine del mese dovrà rimborsare all'equipaggio la parte di loro spettanza calcolando i generi che l'equipaggio si provvede per proprio conto.
5) Gli armatori debbono provvedere ad attrezzare i motopescherecci di tutto il materiale necessario per effettuare la pesca (stabilendo che il materiale ritenuto non più adatto per il suo deperimento deve essere sostituito a completo carico dell'armatore).
6) **Perdite** - Le eventuali perdite di materiale durante la pesca devono essere sopportate in compartecipazione tenendo conto dello stato d'uso del materiale perduto.
7) **Malattia od infortunio** - Il marittimo che cade ammalato o rimane infortunato e che non viene sostituito a bordo deve percepire ugualmente tutta la competenza del marittimo imbarcato. Tale diritto viene stabilito per la durata di tre mesi.

8) **Muccigna** - Questa verrà assegnata in pescheria di comune accordo tra l'armatore e l'equipaggio tenendo conto del pescato. La ripartizione dovrà essere fatta sulla parità, lasciando facoltà all'armatore di scegliere una cassetta di pesce di prima qualità su quelle assegnate di comune accordo.
9) Tutto il pescato dovrà affluire al Mercato all'Ingrosso del pesce dove verrà effettuata la ripartizione della muccigna.
10) Ogni prelievo oltre la misura stabilita dovrà essere pagato da chi ne ha necessità.
11) **Controllo della vendita del pesce** - Si conviene che un delegato dell'equipaggio accompagni la pescata al mercato del pesce, ne presenzi la vendita apponendo la propria firma sull'originale del foglio d'asta redatto dal pescatore, un duplicato di tale foglio dovrà essere portato a bordo del natante. In detto foglio d'asta dovrà anche risultare il pesce consegnato alle Forze Alleate e quello destinato alle popolazioni di Ascoli e S. Benedetto del Tronto.
12) **Controllo delle spese** - Le spese che l'armatore sostiene durante il mese debbono essere convalidate e controllate da uno o più membri dell'equipaggio all'uopo delegati.
13) **Liquidazione competenze** - Ogni fine mese nel liquidare le competenze all'equipaggio, l'armatore dovrà esibire tutti i documenti necessari affinché la ripartizione avvenga regolarmente secondo i fogli d'asta rilasciati dalla direzione del mercato all'ingrosso del pesce e dalle pezze d'appoggio per le spese sostenute.
14) I marittimi in licenza debbono percepire la stessa competenza del marittimo imbarcato, meno il vitto.
15) Gli assegni familiari, previdenza sociale, assicurazione ecc., valgono come le norme di legge.
16) Tale accordo deve considerarsi provvisorio ed avrà la durata di tre mesi ed andrà a scadere il 31 maggio 1946 senza preavviso di ambo le parti, fermo restante fino a tale epoca ogni eventuale accordo già in precedenza stipulato con gli armatori e precisamente per quelle clausole che qui non sono state comprese".

La ripartizione era determinata in rapporto ai membri dell'equipaggio per cui, per esempio (vedasi accordo precedente), poiché nel motopeschereccio di 50 Hp era previsto l'imbarco di 8 membri di equipaggio, il ricavato doveva essere diviso per 17 in modo da assegnare 9 parti all'armatore ed 8 parti ai pescatori.

Malgrado l'ultimo articolo, la provvisorietà dell'accordo durò più di

quanto stabilito. Segno evidente di un certo impegno unitario dell'imprenditore (quando non era anch'egli imbarcato) e dei pescatori in uno sforzo comune per favorire una ripresa reale ed efficiente dell'attività peschereccia che poteva essere di sprone e di guida alle altre marinerie che guardavano sempre con un certo interesse e con un po' d'invidia all'impegno profuso dagli armatori, alla laboriosità dei lavoratori sambenedettesi, all'azione sociale compiuta dai sindacalisti ed alle rivendicazioni che venivano portate avanti con un certo successo.

Ma non sempre le norme contrattuali erano completamente rispettate perché l'azione degli armatori a volte si realizzava con forme personalistiche ed autoritarie ed i pescatori, ancor oggi, ricordano come spesso dovevano subire controlli e tacere per paura di non poter essere imbarcati e restare a terra con grave danno per la famiglia.

* * *

Il 7 aprile 1946 usciva il Numero Unico de *"La Frusta Sambenedettese Democristiano d'Informazione"* la cui Direzione d Amministrazione erano site in via Gino Moretti 37, in quel periodo sede della Democrazia Cristiana sambenedettese.

Nella seconda pagina del foglio illustrante il *Lavoro Sambenedettese - Marinaresca* - veniva pubblicato un articolo, firmato Tritone, dal titolo:

QUALI SCOPI PERSEGUE LA LEGA MARITTIMA?

Si cerca di indicare la possibile evoluzione della Lega passando dalla lotta di classe all'"intesa cordiale fra capitale e lavoro" per la formazione di un blocco unico capace di far sentire la voce unitaria della marineria sambenedettese.

"" Nel mentre non ci stancheremo mai di plaudire alla costituzione di un organo dei marittimi, unico mezzo per raggruppare le forze altrimenti disperdentesi della numerosa categoria di lavoratori, per la tutela dei loro interessi, non possiamo non rilevare le manchevolezze appalesatesi in un anno dalla sua costituzione.

Sorta in un periodo di oscurantismo, essa doveva essere il faro indicatore della giusta rotta, il punto di orientamento alle fragili navicelle di ogni singolo marinaio, affinchè nel burascoso e procelloso dopo-guerra i singoli uniti, potessero orizzontarsi per imboccare, putando sulla meta ideale della concordia, il porto del comune benessere della comune prosperità.

Così non è stato e non poteva essere, poichè fini ben delineati, anche se ascosi, ci si è ripromessi.

Si è voluto e si è dato alla Lega un indirizzo nettamente di parte, mentre proprio perchè riunente la quasi totalità della marineria, essa doveva avere un assoluto carattere apolitico ed apartitico, sola garanzia contro ogni forma di partigianeria e di favoritismi.

Nell'impostare il programma si è voluto dare ad esso un particolare carattere di lotta, intenzionalmente decisi ad originare una netta frattura fra armatori e marinai, facendo dell'uno il nemico dell'altro.

Lotta di classe? Perche? Dove si mira? dove si vuol giungere?

Premesso che la maggioranza degli armatori locali sono usciti dal grembo dello stesso popolo lavoratore, figli di PARO' e di marinai, componenti quindi della stessa famiglia marinara, non si comprende come, soltanto perchè un concorso di particolari favorevoli circostanze li ha posti oggi in condizioni agiate, premianti se mai il loro spirito di iniziativa, la loro tenacia, la costanza ed i sacrifici dei tempi andati, siano per questo diventati acerrimi nemici di quella famiglia che è poi la loro famiglia, esegutori o mandanti di un delitto di cui in sostanza anch'essi sarebbero le vittime.

Premesso ancora che nella marineria nostra, così come nella nostra agricoltura, per antica tradizione si è sempre coltivato il seme sociale, anche se non sviluppato, con la partecipazione agli utili dell'azienda, solo sistema di retribuzione in atto dall'epoca delle paranze e delle lancette, non si comprende il perchè della istituzione di uno stato di lotta, quando il tutto si riduceva ad una pacifica revisione dei tradizionali contratti per portarli ad una più giusta ripartizione degli utili, così che delle favorevoli attuali condizioni dell'industria della pesca beneficiassero tutti.

Quali benefici invece si potrà trarre da una lotta spinta ai ferri corti? Forse si riuscirebbe ad affrancare il proletariato dalla paura del bisogno?

Posta com'è, la questione, si è propensi a credere il contrario. Non i veri interessi della marineria si servono ma si perseguono ben definiti scopi demagogici, velati da effimeri successi reclamistici.

In seno alla Lega c'è necessità assoluta di riforme, di una maggior larghezza di vedute. Nell'ambito della stessa devono trovar posto non solo i marittimi ma gli stessi arma-

tori, si da formare un tutt'uno armonico, nel quale ognuno abbia il dovere di ascoltare la parola degli altri e il diritto di far ascoltare la propria, a parità di condizioni, senza interferenza di partiti o colore, così che da feconde discussioni nascano le verità, scaturiscano quei principi informatori di un domani veramente democratico e prospero.

Al timone della stessa vi dovrà essere un turno di guardia veramente rappresentativo, turno che dovrà essere l'espressione migliore delle capacità, della rettitudine di ogni singola categoria di marittimi, eletto da libera assemblea non dominata da passioni di parte, il solo che potrà condurre la barca comune sui banchi migliori, per una pesca proficua a beneficio di tutti.

Un teso maestrale spazzi dunque il denso annuvolamento di passioni minacciante tempesta da ogni dove e rinnovata nei principi e negli intendi, la Lega diventi un organo veramente fattivo, dove si trovi comprensione per gli uni e per gli altri.

L'intraprendenza, la tenacia degli armatori, l'arditezza, il coraggio, la abbenegazione dei marittimi fusi in un sol bloco di volontà, è l'arma potente che potrà dare alla marina Sambenedettese quel primato cui, per un tradizionale glorioso passato ha diritto, alla marina da piccolo cabotaggio, ora nascente, darà vita e vigore perchè serena nella mente, salda nei muscoli scenda in mare a gareggiare con altre marine.

Particolarmente a questa nuova attività non sia sbarrata la via e reso incerto il cammino, da una errata impostazione dei problemi sociali che renderebbe quanto mai esile l'affluso di nuovi capitali, impedendone così lo sviluppo, condannandola sul nascere ad una fine immatura. Essa apre al nostro lavoro nuove vie, possibilità di guadagno non più riservato ad una esigua minoranza, ma a quanti in essa vivranno, ad essa collaboreranno a quant'altri ad essa sono e saranno collegati, quali cantieri, corderie, scaricatori, importatori ed esportatori.

Solo favorendo una intesa cordiale fra capitale e lavoro si favorirà lo sviluppo della nostra marineria, si darà ai lavoratori del mare la continuità del lavoro, di un lavoro equamente retribuito, lavoro e retribuzione che saranno tali da assicurare oltre ad un umano sostentamento, un margine che dovrà essere di base ad un risparmio assicurante la possibitità di giungere al possesso di una casa propria, igienica e confortevole.

Le possibilità insite nella Lega, oserei dire, sono infinite e se sanamente sviluppate le assicurerebbero vitalità e fiducia.

E' necessario però un maggior senso di comprensione e di responsabilità da parte degli armatori e dei marittimi.

Ai primi si rimprovera un certo egoismo e forse non troppo a torto. Ma il loro atteggiamento, la loro, diciamo, resistenza passiva alla Lega, se si vuole, è in un certo qual senso giustificata dal non troppo chiaro atteggiamento della Lega stessa. Essi si chiedono: Perchè dobbiamo versare un notevole contributo ad una associazione di cui non facciamo parte e che velatamente o no di essa si servono per una campagna contro di noi? La domanda non è oziosa in quanto, nel mentre essi versano per la metà dei contributi, non hanno nessun controllo o voce in capitolo nell'assegnazione delle somme, sotto forme di sussidi e altro. Ai secondi o meglio agli esponenti di essi, si rimprovera particolarmente una spiccata tendenza al favoritismo, una larghezza di spese nel mante-

nimento di impiegati, con paghe di molto superiori alle normali, nel mentre molte mansioni potrebbero e dovrebbero essere svolte da quei disoccupati e infortunati non gravi, che dalla lega traggono sussidi.

Quanto sarebbe meglio se elevandosi al disopra delle beghe personali, deponendo sulla soglia della Lega ogni ambizione, ogni rivalità, di comune accordo si giungesse a quello stadio di comprensione dei problemi e delle necessità degli uni e degli altri, per la formulazione di un chiaro statuto, capace di dare alla Lega il suo vero indirizzo, perchè si formi quel blocco unico, capace di far giungere in alto luogo la voce possente della nostra marineria, la voce di chi, per essere una branca vitalissima dell'economia della nazione, chiede che gli si rivolga uno sguardo di attenzione, chiede che nella ricostruzione non sia dimenticato il nostro grande problema: IL PORTO.

Sarebbe allora possibile, proprio con i proventi dei contributi portati magari ad un più alto livello, giungere alla istituzione anche in seno alla stessa Lega di una forma assicurativa che impedirebbe così la fuga verso altre sedi di quei capitali frutto del sudore dei nostri lavoratori.

Sarebbe ancora possibile giungere, capitalizzando i risparmi, alla formazione di una grande cooperativa fra marittimi per la costruzione di case popolari per gli stessi. Cooperativa alla quale ognuno, ricevendone in cambio delle azioni, porterà il superfluo, azioni le quali gli daranno diritto al dividendo degli utili della stessa e di concorrere all'assegnazione di una abitazione decente, il riscatto della quale sarà ratealizzato a secondo delle possibilità.

E' su questa via che vorremmo si avviasse la Lega, su questa via che i nostri marittimi dovrebbero sospingerla magari con la schiena, puntando i piedi cosi come una volta si varavano le lancette.

TRITONE"

Forse pseudonimo di Mario Valeri, in quel tempo dirigente sezionale e vice segretario provinciale della D.C. In polemica con i comunisti così scriveva, fra l'altro, di sé sulla "Frusta Sambenedettese":

"...Fui costretto ad arruolarmi volontario, per ragioni economiche, createmi dal fascismo... Ho percorso i vari gradini sino a raggiungere il grado di capo di 3. unitamente a tutti quelli del mio corso, sempre fra i primi in graduatoria.

Mi posso fregiare di ben cinque decorazioni, una delle quali al valore, concessami sul campo, nella lontana Crimea, oltre al distintivo d'onore dei sommergibili ed a quello di lunga navigazione. Circa la mia capacità, quale sottufficiale e quale motorista, chiedano a quanti sambenedettesi mi hanno incontrato durante il loro periodo militare".

* * *

Dopo un certo periodo, nel quale l'attività peschereccia sambenedettese proseguiva nel cammino intrapreso di rilancio di tutto il settore, cominciavano a serpeggiare malumori vari per una non sempre corretta attuazione delle norme contrattuali.

Le "parti", che erano alla base della ripartizione, divenivano motivo di discussione, di contrasto e di rivalsa; certe esigenze per l'imbarco dell'equipaggio si manifestavano in maniera più evidente ed impellente; ma soprattutto emergeva la necessità di potenziare l'organizzazione sindacale dei pescatori con l'istituzione di una "trattenuta" da operarsi sul ricavato e da depositarsi presso la Banca che svolgeva il servizio cassa presso il Mercato Ittico all'ingrosso.

Le discussioni erano anche accese, l'azione dei sindacalisti era fortemente tesa al soddisfacimento delle richieste avanzate per cui, di fronte alle resistenze della classe armatoriale, nel mese di febbraio 1947 la Lega Marittimi organizzava uno sciopero massiccio che si protraeva per 13 giorni.

Gli animi erano tesi, le discussioni si facevano sempre più animate, nelle sedi opportune le riunioni si svolgevano con ritmo intenso ed erano estenuanti nella ricerca di trovare le soluzioni idonee, veramente rispondenti alle aspirazioni emerse e tenacemente richieste.

" Fin dai primi giorni dello sciopero dei marittimi di San Benedetto emersero alcuni elementi escogitati dagli armatori di natura politica e provocatoria, tendenti a minare e a distruggere le basi della organizzazione Sindacale dal punto di vista morale e materiale. Intaccando a fondo la struttura organica della Lega Marittimi e mettendo in cattiva luce i suoi dirigenti, gli armatori si ripromettevano di piegare lo sciopero, di scongiurare gli scioperanti, di creare una frattura della stessa categoria.

Per screditare i dirigenti e per far quindi il loro giuoco, gli armatori sono ricorsi a diversi argomenti, non rifuggendo perfino dagli attacchi ai singoli dirigenti sindacali. Abbiamo, pertanto, sentito parlare di "incapacità„ e di altri attributi i quali si appuntavano principalmente contro il compagno Fiscaletti, segretario della Lega Marittima.

Appariva chiaro che gli armatori vedevano nel compagno Fiscaletti e negli altri dirigenti lo sciopero, elementi decisivi, attivisti sindacali, conseguenti e tenaci nel condurre a fondo la lotta iniziata.

Altra manovra era quella di rendere impopolare lo sciopero dei marittimi, sia tra la popolazione locale, che tra quella degli altri centri della Provincia, servendosi all' uopo delle difficoltà annonarie venutesi a creare in seguita a dette sclopero. Ma la manovra non è riuscita e lo attesta la cordialc comprensione di tutte le cittadine costiere per la giusta causa delle rivendicazioni dei marittimi.

Visti fallire questi tentativi gli armatori si sono irrigiditi nel negare la percentuale dell' 1,30 per cento alla Lega Marittima. Essi hanno dichiarato che tale rivendicazione veniva ad assumere un colore politico, alieno dalle rivendicazioni puramente economiche. Ma la realtà è che gli armatori volevano porre in condizioni di inferiorità la Lega stessa e rifuggire dal creare qualsiasi precedente del genere non voluto dalla loro organizzazione Nazionale che tenta con tutti i mezzi misconoscere la personalità del Movimento Sindacale acquisita dopo il ventennio della tirannide fascista.

Tutti questi ostacoli e difficoltà erano previsti; non per nulla nelle assemblee che precedettero lo sciopero ed in quelli in cui esso fu proclamato si stabilì una chiara e precisa linea di condotta prevedendo la durezza della lotta e la rigidità degli armatori.

I marittimi della litoranea Picena si apprestarono allo sciopero decisi e tenaci, fiduciosi nella loro organizzazione Sindacale che più di una volta ha dato prova di saper condurre lotte di rivendicazioni economiche e sindacali sul vero terreno legale contro ogni ingerenza estranea agli interessi degli operai caratterizzata da inopportune ingerenze degli Uffici del Lavoro ed alcune Autorità preposte ad altri servizi: la forza dell' organizzazione ha permesso la loro vittoria."[4]

[4] Da un articolo di Guido Fioravanti, Segretario della Camera Confederale, apparso su **"Il Pescatore Sambenedettese"**, a cura della Lega Pescatori, Supplemento a *"La Voce Marchigiana"*, 6 aprile 1947.

NUOVO CONTRATTO

L'anno 1947, il giorno 17 Marzo alle ore 12 *nei locali della Camera Mandamentale del Lavoro si sono riuniti, la Lega Marittimi (Pescatori) rappresentata dai Sigg. Fiscaletti Michele, Pignati Marino, Novelli Emidio, Del Zompo Federico e Mastrangelo Antonio assistiti dal Sig. Malaspina Carlo Segretario Responsabile della Camera del Lavoro di S. Benedetto del Tronto e dal Segretario Liberati Mariano e*

l'Associazione Armatori Motopescherecci di S. Benedetto del Tronto, rappresentata dal Sig. Perotti Giacomo Presidente, presenti i consiglieri Perotti Eugenio, Rosetti Silvio, Latini Tommaso, Pompei Nazzareno, Guidotti Luigi.

Dopo lunghe trattative e in relazione alle proposte e controproposte formulate da tutte le parti, si è stipulato il seguente accordo" che si riporta in sintesi:

"**Ripartizione:** La ripartizione dovuta ai marittimi ed agli armatori dovrà essere effettuata sulla base come appresso indicata:

Mp. da	50 Hp	armatore	48,64%	-	equipaggio	51,36%
" da	60 Hp	"	48,78%	-	"	51,22%
" da	75-120 Hp	"	53%	-	"	47%
" da	150-165 Hp	"	56%	-	"	44%
" da	200-240 Hp	"	57%	-	"	43%

Viveri: Le spese per i viveri necessari per il personale di bordo durante la navigazione (pane, olio, pasta, etc.) dovranno essere sopportate in compartecipazione o seppure rimborsate in ragione di L. 100 al giorno se i generi pane e vino saranno provveduti dai marittimi stessi per i giorni effettivi di pesca.

Attrezzatura: A carico dell'armatore nuova e sostituzione.

Perdite: Le eventuali perdite di materiale (reti) dovranno essere sopportate sulla misura del 65% dall'armatore e del 35% dall'equipaggio.

Imbarco: Precedenza ai disoccupati del luogo. L'operazione di imbarco e sbarco dovrà essere effettuata dalla Capitaneria di Porto di concerto con la Camera del Lavoro e Lega Pescatori, secondo il turno di collocamento depositato presso la Capitaneria stessa. Nel caso d'imbarco simultaneo sullo stesso natante di un numero di 5 membri ed oltre, l'armatore avrà la facoltà di scegliere i 2/3 degli imbarcanti. Per l'imbarco da 1 a 4 membri l'armatore ha la facoltà di scegliere come segue: per 1 membro sui primi 3 del turno; per 2 sui primi 5; per 3 sui primi 7; per 4 sui primi 10.

Imbarco capi servizi: Facoltà di scelta dell'armatore, essendo perso-

ne di fiducia; la stessa facoltà è concessa per lo sbarco. Per ragioni plausibili l'armatore può scegliere i capi servizio fuori di S. Benedetto del Tronto.

Motopescherecci in riparazione: In caso che un motopeschereccio abbia bisogno di riparazioni per cui necessita un determinato numero di pescatori, l'armatore dovrà corrispondere al pescatore stesso una paga giornaliera di L. 300 senza distinzione di grado. Aumento del vitto se il lavoratore effettua fuori sede. Tale compenso dovrà essere corrisposto dopo il 3° giorno che il motopeschereccio trovasi in riparazione.

Disciplina imbarchi e sbarchi: Non è ammesso lo sbarco senza giustificato motivo né da parte dell'armatore né da parte dei marittimi. Gli atti di disciplina dovranno essere segnalati alla Lega Pescatori che d'accordo con l'Associazione Armatori stabilirà la responsabilità ed i provvedimenti da prendersi. Il pescatore che di propria iniziativa chiede lo sbarco non potrà ottenere un nuovo imbarco prima di due mesi.

Personale di bordo: Mp. da 50 Hp n. 8 membri, da ridursi non oltre a 6; da 60/75, n. 9 a 7; 80/90 n. 10 a 8; 100/110 n. 11 a 9; 120 n. 12 a 10; 140/150/165 n. 13 a 11; 200/220 n. 15 a 13.

Percentuale: La percentuale da trattenere dal Mercato del Pesce sarà portata dal 7,25% all'8,25%. Di detta percentuale l'1,30% sull'incasso sarà destinato alla Lega Pescatori, lo 0,70% all'Associazione Armatori MM.PP. di S. Benedetto del Tronto.

Muccigna:

a) per uso familiare ad ogni membro dell'equipaggio un quantitativo di Kg. 5 di pesce di 2ª qualità. All'armatore un quantitativo di pesce uguale al complessivo assegnato all'equipaggio.
b) per minute spese equipaggio: sul pesce portato in pescheria verrà prelevato un quantitativo da vendere a parte ed il cui ricavato dovrà essere diviso tra armatore ed equipaggio. Detto quantitativo viene fissato in ragione di una cassa per ogni dieci casse portate in pescheria. Il pesce prelevato sarà di 2ª qualità.

Controllo vendita pesce: un delegato dell'equipaggio deve accompagnare la pescata al mercato, ne presenzia la vendita firmando copia dell'originale del foglio d'asta.

Controllo delle spese: le spese che l'armatore sostiene durante il mese debbono essere convalidate e controllate da uno o più membri dell'equipaggio all'uopo delegati.

Liquidazione competenze: ogni fine mese l'armatore nell'effettuare i conti dovrà esibire tutti i documenti giustificativi delle spese che vanno in compartecipazione, e tutti i fogli d'asta comprovanti gli introiti avuti.

Licenze: i pescatori in licenza debbono percepire tutte le competenze dei pescatori imbarcati.

Assegni familiari - Assicurazioni - Contributi: valgono le norme di legge.

Spese: le spese da sopportarsi in compartecipazione sono: combustibili, lubrificanti, sbarco del pesce, sbarco ed imbarco di tutti i materiali da o per bordo, ghiaccio.

Sbarco del pesce: per il pesce sbarcato a S. Benedetto e spedito direttamente fuori da detta località, il 2% (1,30% alla Lega Pescatori e lo 0,70% all'Associazione Armatori) sarà pagato sul valore del pesce spedito.

Festività: verranno presi accordi tra l'Associazione Armatori e la Lega Pescatori.

Durata del contratto: tale accordo avrà la durata fino al 31 dicembre 1947, salvo stipulazione di un contratto nazionale alla parte elaborato dalla Federazione Nazionale Lavoratori della Pesca con l'organizzazione nazionale degli armatori. Tale accordo potrà essere disdetto in qualsiasi momento ma con il preavviso di un mese".

> " L'elemento non secondario del loro trionfo è costituito dalla fermezza dei dirigenti sindacali della Lega circondati da tutta la massa degli scioperanti, i quali hanno tenuto duro consci che qualsiasi compromesso avrebbe liquidata la compagine sindacale e demoralizzata la massa dei marittimi desiderosi di migliorare le loro condizioni economiche e voler vedere rafforzata la loro organizzazione sindacale.
>
> Con la compattezza i marittimi che tanto contributo stanno dando alla ricostruzione nazionale, con stenti e sacrifici anche delle loro vite, hanno vinto la più grande battaglia sindacale della provincia dopo la liberazione dalla tirannide fascista"[5]

[5]Come da nota precedente.

Nella relazione già citata, Fiscaletti Michele, primo Segretario della Lega ed appassionato dirigente sindacale, così commenta i risultati del contratto:

"I benefici che si ottennero con il Contratto di Lavoro furono enormi.

I pescatori entravano in compartecipazione al prodotto da loro pescato mentre prima andavano *alla parte*.

Era questo il punto ove maggiormente si batteva.

I capisaldi principali del contratto furono:

1 - Ogni natante doveva navigare con un numero di pescatori, tale da sopperire alla disoccupazione.
2 - La compartecipazione al prodotto variava secondo la potenza (Hp) del natante.
3 - Certi attrezzi da pesca in caso di perdita gravavano maggiormente sull'armatore che sui pescatori.
4 - Rispetto massimo per le feste nazionali riconosciute ove ogni natante doveva rimanere obbligatoriamente a terra - mentre prima le ciurme erano alla mercè degli armatori per le feste.
5 - Imbarchi e sbarchi vengono fatti dietro nulla-osta della Lega e non in facoltà degli armatori.
6 - Qualsiasi vertenza sul conteggio spese ecc. viene rimessa a questa Lega.
7 - Contributi sociali, assicurativi, sono a carico dell'armatore, mentre in altri centri marinari gravano sul monte del pescato".

Proseguendo nella sua relazione Fiscaletti afferma:

"**Assicurazione**

Non adempiendo le Casse Marittime di Assicurazione le loro mansioni, questa Lega ha reputato opportuno di stipulare nel lontano 30 marzo 1947 una convenzione con l'Istituto Nazionale Assicurazione per una Cassa integrativa malattia ed infortunio.

Infatti gli assicurati oggi ammontano a circa 560 con un premio annuo di L. 4.800, già interamente pagato ad ogni singolo dal fondo della Lega.

Con l'ausilio di questa Cassa Assicurazione integrativa, si sono potuti lenire i disagi delle famiglie i cui congiunti sono rimasti vittime di infortuni, in particolar modo causa mine vaganti (8 casi).

Il capitale cui hanno beneficiato ammonta a L. 200.000 per ogni singolo caso (totale 1.600.000 lire), oltre a ciò da tenere presente i 4 casi di infortunio permanente:

- 1° caso: L. 160.000 - 40% di permanente
- 2° caso: L. 104.000 - 26% di permanente
- 3° caso: L. 100.000 - 25% di permanente
- 4° caso: L. 48.000 - 12% di permanente

cui l'Istituto Nazionale Assicurazioni ebbe a pagare la somma di L. 412.000.

Mentre per l'infortunio e malattie temporanee la somma sinora pagata dall'Istituto ammonta complessivamente a L. 1.170.619.

La scadenza del 2° anno di assicurazione è il 31 marzo 1949.

Oltre a ciò questa Lega si è interessata anche di stipulare una polizza vita denominata *'Polizza del Pescatore'* sino al 60° anno di età; ciò è avvenuto anche con l'intervento della C.G.I.L. e della Federazione Nazionale Lavoratori della Pesca.

Attualmente gli organizzati che l'hanno sottoscritta ammontano a 300 (trecento)".

E riferisce dell'opera assistenziale e delle elargizioni compiute dalla Lega:

"**Assistenza**

L'assistenza è stata molteplice e diversa, ed in certi settori ed Enti continua ancora.

Infatti:

1 - È stata devoluta all'Ass. Naz. Reduci dal settembre '45 al settembre '46 la somma di	L.	300.000
2 - All'Erigendo Ospedale Civile di S. Benedetto del Tronto (e tuttora continua)	L.	778.721
3 - Al Liceo Scientifico per riparazione e sistemazione	L.	800.000
4 - All'Ospizio trovatelli S. Gemma (continua)	L.	381.000
5 - Ai vecchi, vedove di pescatori, disoccupati (e tuttora continua)	L.	1.752.850
6 - Per radiografie e radioscopie per organizzati e famiglia - beneficiati organizzati 568 (e tuttora continua)	L.	782.000
7 - Per visite mediche organizzati e familiari: beneficiati e organizzati e familiari 1246 (e tuttora continua)	L.	240.000
8 - Distribuzione di q.li 900 di legna tra gli organizzati per un valore complessivo di	L.	700.000
9 - Distribuzione di q.li 6,50 per un valore complessivo di	L.	200.000
10 - Spese funerarie per organizzati deceduti (in quanto		

ogni organizzato ha diritto al carro funebre di 2ª classe-corona di fiori e manifesti)	L.	65.911

Elargizioni varie

11 - Per festa locale (Madonna della Marina 46, 47 e 48)	L.	45.000
12 - Per concorso fisarmonicisti	L.	20.000
13 - Per sminamento porto compenso personale	L.	10.000
14 - Per compenso equipaggio idroscaricatore *"Etruria"*	L.	15.000
15 - Per fotografie e pratiche svolte per la richiesta dell'idroscaricatore *"Campania"* nel 1946	L.	100.000
16 - Per aiuto consorelle durante gli scioperi per risoluzione contratto di lavoro	L.	500.000
17 - Per incremento squadra locale calcio S.S. Sambenedettese	L.	80.000
18 - Per contributi tesseramento alla C.G.I.L.	L.	397.355
19 - Per contributi Fed. Naz. Fed. Pesca	L.	145.580".

* * *

Sullo sciopero era anche intervenuta *La Frusta Sambenedettese* (stavolta - Supplemento de *"L'arengo"* settimanale piceno della D.C. - con Direttore Responsabile Aldo Laganà), del 22 giugno 1947 con l'articolo dal titolo *"Continua lo sciopero dei marittimi"*.

Dopo un attacco al metodo seguito nell'organizzazione dello sciopero, così proseguiva:

" Errata impostazione

E veniamo al sodo. Che cosa si ripromette la Lega con l'imposto sciopero ?

Molto clamore.

Ma ripetiamo, quello che il nostro rappresentante espose in sede di Camera del Lavoro.

Per noi é errata l'impostazione del problema. Impostazione preminentemente marxista e rivoluzionaria che si vuol legittimare con la scusante che gli armatori sono completamente negati ad ogni concessione.

A Cesare quel ch'è di Cesare.

Conveniamo sul fatto che alcuni armateri non han dimostrato di sentire veramente la necessità dell'avvento di una superiore giustizia sociale e soltanto, quando spinti dalla forza han ceduto su punti che il più elomentare senso di solidarietà e di fratellanza avrebbe suggerito di concedere, che altri han dato adito a sospetti circa la gestione suscitando pertanto un giusto risentimento, ma dobbiamo pur dire che la Lega, tramite qualche suo esponente si è servita spesso di minacce alle cose ed alle persone, metodo niente affatto democratici e civili per giungere a creare un regime di vita sano, di giustizia.

Noi della corrente cristiana non abbiamo mai approvato, nè possiamo approvare tali sistemi, contrastanti con le nostre idealità.

Noi vogliamo l'emancipazione del proletariato dalla miseria, dal bisogno, dall'ignoranza non attraverso una lotta senza quartiere che sopraffacendo una parte e l'altra condurebbe fatalmente a nuove miserie a nuovi lutti. Lotta che fatalmente porterebbe o all'eliminazione dell'attivismo, delle capacità, allo spirito di iniziativa dei singoli, nel nostro caso gli armatori, che ieri marinai anche loro, anche loro operai, han saputo dal nulla creare un'industria che da lavoro a migliaia di persone, cibo alla nazione e ricchezza a S. Benedetto, oppure condurebbe il proletariato a ricadere sotto il peso di una dittatura di destra che perpetuerebbe gli errori di un non troppo, lontano passato.

Noi vogliamo che gli operai, i marinai di ieri, oggi proprietari armatori, non si dimentichino delle sofferenze passate, non dimentichino sopratutto che molto è dovuto sì alla loro iniziativa, al loro osare ma molto di più è dovuto al lavoro dei loro compagni di ieri, alle loro fatiche e per tanto ad essi devono molto di più di una concessione sotto la spinta di uno sciopero.

Noi vogliamo però che il proletario acquisti una personalità spiccatamente sua, che si emancipi non uscendo da una sanguinosa rivoluzione con il suo doloroso strascico di odi e di vendette, ma attraverso una sana collaborazione con i loro ex compagni di lavoro, perchè si giovino delle loro esperienze. "

Ed ancora:

"Al di sopra dello spirito di parte

Ed allora poniamo il problema dei marittimi al di sopra dello spirito di parte della cassetta elettorale, della faziosità, della demagogia. Consideriamo l' attuale momento favorevole della pesca, come cosa eccezionale, transitoria, pensiamo che normalizzandosi le condizioni generali, molta favolosità cadrà e si ricomincerà a camminare un tantino di più accosti alla realtà ed allora, cerchiamo di non perderlo questo momento decisivo e dando il bando alle chiacchiere cerchiamo di realizzare il realizzabile.

Si crei quell' ente, capace, con i fondi che saranno messi a disposizione di esso da una percentuale da ambo le parti pattuita, da togliersi sul netto e sul lordo in cambio di azioni, di costruire case per questi marittimi, case che saranno di proprietà comune, ma che ognuno potrà riscattare con l' affitto, affitto che andrà nuovamente in cassa e sarà ancora di tutti. Si crei una cassa assicurativa locale con gli stessi fondi, onde evitare una fuga di capitali verso Napoli o Trieste, dando al tempo stesso la possibilità di un aiuto tempestivo agli infortunati, ai disoccupati, senza attendere che fra la base e Napoli o Trieste, si svolga tutto il carteggio che oggi si svolge e consente solo di incassare il sussidio, quando non se ne ha più bisogno. Si affronti il problema assicurativo, con un aumento di quote poichè è semplicemente ridicolo il tasso odierno che consente all' infortunato o disoccupato di incassare poche centinaia di lire mensili che non sono sufficienti neppure per l' acquisto dei medicinali.

Questi sono i problemi che la Lega dovrebbe impostare e risolvere anzichè perdersi dietro la demagogia di un Fiscaletti e la scaltrezza di un Malaspina, e dietro i sermoncini del buon Pietro il Grande.

Diamo ai marittimi una casa, togliamoli da quei miseri tuguri di via Labirinto et similia, diemogli la possibilità di elevarsi veramente. Questo il compito vostro signori dirigenti della Lega ed in questo ci avreste pienamente solidali, poichè questa è opera giusta e sociale. Che sono in fondo quei pochi centesimi che riuscirete a carpire agli egoistici padroni? Carta svalutata, carta che domani potrà servire si e no ad accendere il fuoco. Diamo al marittimo una casa per la sua famiglia numerosa, una casa per i giovani che questa famiglia devono crearsi e non possono, proprio per la mancanza di un alloggio.

Saremo con voi su questa via e spingeremo anche noi il carretto. Diversamente no."

L'accordo attuato a S. Benedetto del Tronto, conosciuto dalle altre marinerie, diveniva motivo di richiesta per una sua possibile estensione in tutte le Marche e nel vicino Abruzzo.

Ma l'opposizione si faceva sempre più forte e si manifestava una manovra armatoriale tesa a togliere dal contratto quella, già decisa, famosa "percentuale" che, come comprovato, doveva servire per opere di assistenza agli anziani, alle famiglie, agli stessi pescatori e per fini sociali, oltre che all'organizzazione della Lega.

Cos'era successo? L'on. Renato Tozzi Condivi, deputato piceno della Democrazia Cristiana, aveva presentato sulla "questione" la seguente interpellanza:

" Chiede interrogare i Ministri dell'Agricoltura e della Marina Mercantile per conoscere l'azione che intendono svolgere al fine di evitare che il mercato del pesce all'ingrosso di S. Benedetto del Tronto trattenga ai venditori le percentuali del 2 per cento da versarsi alla locale lega pescatori (1,30 per cento) ed alla locale Associazione Armatori 0,70 per cento). Tale trattenuta è conseguenza di un accordo stipulato il 17 marzo, firmato da una minoranza di Armatori, ma che la Lega pescatori intende far rispettare da tutti coloro che portano il prodotto al mercato locale, siano essi appartenenti alla base di S. Benedetto o siano delle basi limitrofe.

La trattenuta del 2 per cento contro le vigenti disposizioni di legge sui mercati del pesce (legge 12-7-'38, n. 1487) si risolve in una imposizione di contributo sindacale a carattere obbligatorio di vasta entità in quanto si calcola abbia fruttato sinora alla sola Lega pescatori circa otto milioni di lire, somme di cui non si conosce l'impiego.

Si chiede risposta verbale con carattere d'urgenza. "

Con la data del 6 aprile 1947 e come Supplemento a *"La Voce Marchigiana"*, veniva pubblicato *"Il Pescatore Sambenedettese"* a cura della Lega Pescatori.

Vi scrivevano **Pirro** (pseudonimo di Ugo Mattone, oggi affermato scrittore e sceneggiatore) **Guido Fioravanti**, Segretario della Camera Confederale, **Carlo Malaspina**, Segretario della Camera del Lavoro, **Michele Fiscaletti**, Segretario della Lega e **Libero Bizzarri** su "Psicologia di uno sciopero".

Nell'articolo di fondo, dal titolo "Quelli rispondono", Pirro polemizzava con l'on. Tozzi vedendo nell'interpellanza un attacco alla "grande organizzazione di massa". E proseguiva: "Innanzi tutto a che cosa mira l'azione democristiana dopo la firma del contratto di lavoro avvenuta

dopo tredici giorni di sciopero? Ci consentirà l'On. ascolano di avanzare noi un sospetto dopo che egli non se n'è certo risparmiati?

"Non possiamo attendere il suo permesso per avanzare la ipotesi che gli armatori firmarono il contratto perchè conoscevano già la posizione dell'On. Tozzi e puntarono su quella carta per negare il riconoscimento ai marittimi una volta constatato che non era possibile misconoscerlo sul piano sindacale.

Sicchè la manovra democristiana al lume di tale sospetto che è giustificato, rischia di mettere tutta la città di San Benedetto in una rovinosa paralisi perchè è certo che se un intervento dovesse esserci da parte del governo di De Gasperi tendente a danneggiare o a sminuire ciò che i marittimi hanno ottenuto lottando democraticamente, non si illuda nessuno, i marittimi sarebbero costretti a cominciare l' agitazione e non siamo in grado di misurare le conseguenze di questo fatto, ma è bene che gli armatori che sono in fondo gli ispiratori della interrogazione sappiano che porre in discussione la percentuale dell'1,30 % significa porre in discussione anche le quote di partecipazione.

Sia quindi ben chiaro che se un atteggiamento vi sarà mai da parte delle masse lavoratrici di S. Benedetto questo sarà di fermezza."

Carlo Malaspina si soffermava su "Quello che facciamo della percentuale".

Molte critiche si son mosse sull' indirizzo della Lega Marittimi accusandola di demagogia per il suo spirito di parte. Pur ammettendo che errori vi possono essere stati tali critiche non sono mai state serene e sarebbero state bene accette se le stesse non avessero lasciato chiaramente intravedere la particità di chi aveva interesse di muoverle.

Non si è mai ripudiato ogni buon consiglio, da qualsiasi parte esso fosse provenuto. Al di sopra di ogni partito la Lega si è sempre preoccupata dell'elevazione morale, culturale ed assistenziale dei suoi organizzati e non ha mai pensato a quella bassa demagogia cui si pretenderebbe far credere.

Il fine cui la Lega si è prefisso e che tutt'ora si prefigge può essere concretato in fatti specifici che sono più convincenti all'occhio del critico, che guarda dal di fuori dell'organizzazione.

Infatti internamente è stata istituita una assistenza sanitaria, in aggiunta a quella mutualistica, per tutti i pescatori e le loro famiglie, eseguita dal Dott. Mario Cosigniani e dal Radiologo Dott. Ezio Mataloni.

Mensilmente vengono elargiti sussidi alle famiglie di pescatori deceduti ed ai pescatori stessi i quali per ragioni di salute non possono attendere al loro lavoro, la Lega interviene nei casi pietosi, nelle spese funeree di tutti i suoi organizzati, nei ricoveri per interventi chirurgici, un tutto insomma che solleva le condizioni di indigenza dei pescatori.

Questi sono gli scopi che hanno animato sempre i dirigenti della Lega, scopi che intendono migliorare sempre più.

E' bene stabilire che la costituzione della Lega non ha avuto il carattere di un'organizzazione per una lotta di classe, ma essa è stata costituita per perseguire un' opera benefica ed altamente umanitaria nell'interesse della categoria tutta.

Bando alla demagogia ed i fatti illuminino le menti offuscate.

Michele Fiscaletti in un articolo illustrava gli "Scopi della Lega" ponendo in evidenza il "piano di lavoro soprattutto assistenziale" con l'elenco delle somme elargite dall'8 settembre 1945 "per andare sempre più incontro alle necessità dei lavoratori".

In un altro, intitolato *"Appunti per un onorevole... distratto"*, sempre Fiscaletti precisava che "...la percentuale percepita da questa Lega ebbe inizio il 15 novembre 1945 e non il 17 marzo 1947, come da sua interpellanza; che, inoltre con la delibera della

giunta comunale, in data 18-8-1945 n. 189, essendo sindaco l'Avv. Balilla Galante, si stabilivano, per trattative degli armatori e dell' Amministrazione Comunale e senza interpellare la masse dei pescatori (il che non doveva farsi, essendo detta massa in compartecipazione sugli utili), i seguenti diritti di mercato:

Diritto di mercato	1,75 %
Pesa ed asta	0,75 %
Cassa mercato	0,65 %
Provvigione ai commissari	2 %
Abbuono sul peso	1 %
Assoc. Reduci	0,20 %
Ospedale Civile	0,15. %
Istituto S. Gemma	0,05 %

e proseguiva:

"" *A distanza di pochi giorni, gli stessi armatori riconoscevano che il 2 % ai commissari portava alla fine del mese ad una somma non indifferente; per tutto questo ed essendovi nel medesimo tempo fra i marittimi una grave disoccupazione, non disgiunta da malattie, io stesso dopo aver consultato gli armatori ed averne ottenuta l' approvazione, iniziavo una lotta di rivendicazioni dell' 1 % sul diritto dei commissari. Oltre a questo 1 % gli armatori ci concessero allora anche una cassetta di pesce di terza qualità, ogni qualvolta il natante fosse rientrato in porto; forse in quel tempo essi non pensavano allo sviluppo ed alla potenza che avrebbe raggiunto la Lega*""

Ma l'on. Tozzi era poi lo stesso che si era prodigato, sempre per i pescatori, come riportato sulla "Frusta Sambenedettese":

L'on. Tozzi per i marittimi

Al nostro direttore è pervenuta dall'on. Tozzi la seguente lettera:

Caro Valeri,

in seguito alle premure rivoltemi dalla Sezione di S. Benedetto, ho interessato gli organi competenti e si è potuto ottenere per la zona, un quantitativo di nafta, superiore al normale, di 500 q.li, per il mese di novembre.

Cari saluti. *Tozzi*

Come prova la presente, l'on. distratto (così lo definì il caro Michele, nell'improba fatica del « giornale del pescatore » alla elaborazione del quale contribuì molto l'ottimo Pirro) non è poi tanto distratto e si preoccupa non poco della classe marinaia a favore della quale ha mosso alla Camera diverse interpellanze.

Sono pochi 500 q.li per la flottiglia sambenedettese ma molto di più di quanto hanno ottenuto sino ad oggi i Fiscaletti, i Pirro ed i Bizzarri con le loro ciance ad... « usum delphini ».

Ai primi di dicembre 1947 tutti i pescatori del litorale adriatico da Pesaro ad Ortona a Mare entravano in agitazione per rendere valido ed applicare il contratto collettivo di lavoro su scala interregionale.

L'11 dicembre 1947 il Comitato interregionale proclamava lo sciopero di tutta la categoria per un paio di giorni, come momento di prova ed in considerazione dell'approssimarsi delle feste natalizie e per non far restare senza prodotti ittici le grandi città italiane ed altri lavoratori.

E quando la proposta venne portata all'esame dei pescatori sambenedettesi, impressionante fu l'atto di adesione alla lotta.

"Chi è d'accordo per lottare fino in fondo, si alzi in piedi" diceva ai pescatori il loro capo Lega Fiscaletti. E l'assemblea tutta, unanime, improvvisa scattava



1945 - Un bel gruppo di pescatori presso la rotonda con il segretario Michele Fiscaletti (al centro).



in piedi come un solo uomo. "Un maroso che tutto potrà travolgere. Ecco la Lega di S. Benedetto. Tremate 'padroni'. È il mondo dell'avvenire che ha compreso e si muove"[6].

Cronaca retorica forse, ma significativa di uno stato d'animo, di una presa di coscienza chiara e precisa, di una compattezza mai vista uguale nella difesa di diritti acquisiti e nella solidarietà sentita e partecipe con le altre marinerie.

Ecco perché, quando il ***16 gennaio 1948*** *i rappresentanti della Lega Pescatori e dell'Associazione Armatori si ritrovarono intorno ad un tavolo, il contratto del 16 marzo 1947 veniva subito prorogato fino alla fine dell'anno 1948.*

Con l'unità d'intenti e d'azione manifestata in occasione dello sciopero si dava l'avvio a S. Benedetto alla costruzione della **"Casa del Pescatore"** che, negli intenti dei lavoratori del mare, doveva essere dotata di tutti i confort i più moderni per accoglierli nei momenti di ritorno e di sosta a terra. *"Oltre alle varie sale di lettura, da gioco, da bigliardo, oltre al bar ed agli uffici della Lega, la villetta sarà dotata di modernissimi bagni a doccia per i marittimi di ritorno dal lavoro. Essa sarà senza dubbio una delle più belle opere della città. L'importo si aggira complessivamente sui 18 milioni e sarà a totale carico della Lega Marittimi. I marinai hanno bisogno di avere la loro sede; essi la costruiranno con il frutto del loro lavoro"*[7].

E la **"Casa del pescatore"** veniva inaugurata il **18 aprile 1949** con numerosa partecipazione di folla, costituita prevalentemente dai pescatori e dalle loro famiglie.

[6] Da *"Stella Rossa"* del 20.12.1947.

[7] Da *"Stella Rossa"* del 7.2.1948.

A S. BENEDETTO DEL TRONTO

MESSAGGERO 20-4-1949

Inaugurata solennemente la "Casa del Pescatore„

Festa per gli uomini del mare - Le autorità presenti - Il ricevimento e i discorsi

S. BENEDETTO, 19.

In una scenografia in carattere e strettamente aderente alla manifestazione si è svolta stamani l'inaugurazione della Casa del Pescatore

Nel porto le selve degli alberi dei cento motopescherecci frastagliavano gli orizzonti azzurri in un groviglio di sartie e nel garrire di festosi tricolori

Nel tripudio delle luci, lontano il profilo verde dei colli e vicino le immensità dei mari baciavano le rive dorate

Tra i cantieri, tra sagome di prore ardite, tra chiglie vecchie di «papagnotti», al linea nitida della casa del pescatore, protesa verso il mare come il ponte di comando di una nave.

La costruzione opera del chiaro progettista Gino Grifi, si presenta nella sua architettonica linearè, semplice, ariosa che fa voleggia bagnata di travertini sulla riva.

Il ritrovo è l'espressione più significativa della nostra gente di mare la quale, nel rinnovamento economico e sociale, ha voluto porre la prima pietra, creando l'edificio del proprio miglioramento morale e spirituale.

Non è questa la sola méta raggiunta dai nostri marittimi. Sul loro cammino, punteggiato decisamente da uno spirito di pace e di unità e di cooperazione, sono molti gli episodi di solidarietà con cui hanno voluto abbracciare gli istituti più vicini alla cittadinanza quali l'Ospizio dei Vecchi, l'Ospedale Civile, l'Istituto S. Gemma, il Liceo Scientifico.

Tra le proprie realizzazioni, invece, una larga e profonda assistenza di categoria, un miglioramento livello economico e sociale, de provvedimenti di carattere educativo, mentre non è stato perso di vista il problema primo e cioè la costruzione di un villaggio del pescatore, per il quale sono state già iniziate e materialmente poste le condizioni indispensabili.

La manifestazione non è stata soltanto marinara ma dell'intera cittadinanza.

Infatti una popolazione numerosissima si è riversata sul piazzale antistante la Casa del Pescatore a tributare la più vicina simpatia ai nostri coraggiosi, silenziosi, attivi, tenaci generosi lavoratori del mare.

Tra i presenti abbiamo notato: S. E. il Prefetto dott. Vici, il Segretario della Feder. Naz. Lavoratori della Pesca dott. Umberto Piani, il Sindaco dott. Giorgini, il Comandante della Compagnia CC. Angelo Massaro, il Giudice dott. Capotosti, il Comandante la Tenenza CC. Bruno Sarti, il Commissario di P. S., il Presidente Provinciale dell'E. N. A. L., il Comandante dell'Ufficio Marittimo, il Direttore della Scuola Elementare prof. Liburdi, la Direttrice della Scuola di Avviamento Marinaro professoressa Ciucci, il Preside della Scuola Media prof. Palermo, il Preside del Liceo Scientifico, il Presidente dell'Ospedale Civile dottore Bozzoni, la Direttrice dell'Istituto S. Gemma professoressa Anelli, il Presidente dell'Azienda Autonoma di Soggiorno dottore Tomassini, l'avv. Capriotti Consulente Legale della Lega Pescatori, il dott. Silva dell'I.N.A., il dott. Rosei per gli industriali, il dott. Sciarra della Banca Cooperativa Ariano Micucci per la Associazione Partigiani, Guglielmo Colagiacomi per gli Ufficiali in Congedo, Bruglia Remo per i commercianti. Numerose rappresentanze, tra le quali la Guardia di Finanza, i Carabinieri, la Polizia, il Consiglio Comunale, l'Associazione Armatori, gli Uffici sindacali e del lavoro, le Vittime di Guerra e del Lavoro. Esponenti di tutti i partiti tra i quali il dott. Luigi Feriozzi della Segreteria Prov. D. C.

Madrina la sig.na Bucci Maria. La cerimonia ha avuto inizio alle ore dieci con la benedizione della Casa del Pescatore, officiata dal rev.do don Costantino Calvaresi; Quindi autorità, marittimi e popolazione, incolonnati, si sono recati al molo Nord a rendere reverente omaggio ai Caduti del Mare, deponendo corone di alloro sulle lapidi ricordative.

Di ritorno alla casa del pescatore hanno preso la parola gli oratori: dott. Piani, dott. Rosei, don Costantino Calvaresi, Luzi Marcello, i quali hanno sottolineato il tributo di vittime, lavoro, tenacia, sacrificio, che ha condotto S. Benedetto marinara ed un primato di uomini e di mezzi nella produzione ittica nazionale, nonchè le significative realizzazioni della Lega Marittima.

Con elevate parole ha ringraziato il segretario della Lega Fiscaletti Michele che è il fulcro di tutte le attività della associazione locale della gente di mare e che da vari anni ha profuso le sue energie per il miglioramento della categoria.

Ha fatto seguito un ricevimento a cui hanno partecipato tutti i numerosi intervenuti.[8]

[8]Articolo ripreso da *"S. Benedetto del Tronto"* di Otello Bizzarri pag. 117 (1988).

A SAN BENEDETTO DEL TRONTO

24-4-1949

Entusiasmo per l'inaugurazione della Casa del Pescatore

Un discorso del Segretario nazionale della Federazione

S. BENEDETTO, 23.

(A. Z.) — Il cuore di S. Benedetto marinara ha sussultato di gioia, dopo una lunga e tenace lotta i marittimi di S. Benedetto, con lo appoggio concreto di tutte le altre categorie lavoratrici ed in primo luogo del nostro Partito e dalla Camera del Lavoro riuscirono a strappare agli armatori un contratto di lavoro il quale prevedeva, fra l'altro, che una percentuale dell'1,30 per cento del ricavato della vendita del pesce pescato, andava a favore dell'organizzazione sindacale.

I lavoratori del mare pensarono allora di costituirsi una loro casa e così fecero iniziando i lavori verso la metà dell'agosto 1948, ed oggi hanno potuto inaugurare il frutto della loro vittoria in una palazzina sulla riva del mare che è una delle migliori di S. Benedetto.

In essa esiste ogni conforto per il lavoratore: sala di ricreazione, bar, il bagno, il parrucchiere, lo spaccio cooperativo per i soci ed una biblioteca. Tutto ciò sta a testimoniare quanto la classe operaia sa e può fare attraverso la sua compattezza e la sua unità.

Vi è stato anche un tentativo di scissione nella gloriosa Lega Marittimi, ma gli scissionisti sono rimasti terribilmente scottati, quando tirando le somme su una massa di 600 lavoratori essi non superavano l'1 per cento.

Duplice vittoria perciò per l'inaugurazione della «Casa del Pescatore». Erano presenti marinai, donne e cittadini. Il segretario della Federazione Lavoratori della Pesca, Umberto Piano; il segretario della Camera del Lavoro prov., Marino Calvaresi; il segretario della Camera mandamentale del Lavoro, Marcello Luzi; il Prefetto; il Sindaco di S. Benedetto, dott. Giorgini e molte altre autorità e persone di S. Benedetto.

La cerimonia molto semplice, ma austera. Un lungo corteo ha deposto una corona di alloro alla lapide che al molo ricorda il sacrificio di tutti coloro che caddero in mare vittima delle mine conseguenza della recente guerra, mentre un'altra corona veniva lanciata in mare in omaggio a coloro che partirono per il consueto lavoro della pesca e più non tornarono.

Non possiamo qui non ricordare il compagno Novelli e gli altri che perirono in mare l'11 dicembre scorso con il M. P. «Carla» in seguito all'urto ed allo scoppio di una mina.

Calde parole del compagno Piano, del segretario della Lega, Fiscaletti, e di altri hanno chiuso la manifestazione dal balcone della palazzina.

Il compagno Luzi ha voluto giustamente cogliere l'occasione della presenza del Prefetto per presentare a nome dei lavoratori di S. Benedetto un quaderno delle più sentite rivendicazioni marinare che sono: urgente e definitiva sistemazione del porto; riduzione del costo dei carburanti per la pesca; costituzione di una compagnia portuale tra i lavoratori scaricatori del porto.

I marinai di S. Benedetto hanno raggiunto una prima tappa, ma si apprestano a raggiungerne altre, ma in primo luogo essi lotteranno assieme a tutti gli altri lavoratori per la difesa della Pace e delle libertà democratiche.[9]

[9] Come nota precedente.

Nella "Relazione sull'attività del settore pesca" (già in parte riportata), Fiscaletti riferiva sulla

"Cooperativa del Pescatore

Ai primi di maggio si è dato vita alla *"Cooperativa del Pescatore"*, composta esclusivamente di iscritti alla Lega Pescatori.

Questa si prefigge di incrementare il capitale sociale e di rivendere tramite gli spacci cooperativistici i generi di prima necessità ai propri associati ad un prezzo inferiore al mercato locale, di adoperarsi in tutti i modi possibili per aumentare il tenore di vita degli iscritti e di adoperarsi tramite una biblioteca circolante all'aumento culturale degli associati".

La Cooperativa era presieduta da Leandro Re e con Gabriele Ricci, vice presidente.

Si soffermava poi sulla

Organizzazione della Lega nel 1948.

"Attualmente la Lega Pescatori è composta di 850 persone suddivise come appreso: n. 600 imbarcati regolarmente alla pesca illimitata; pescatori imbarcati su natanti a vela che esercitano la pesca costiera; n. 200 pescatori che trovansi fuori sede; n. 150 perché richiesti da Ditte Armatoriali per competenze di mestiere.

Sono stati stipulati n. 3 contratti di lavoro in novembre 1945, il se-



Una foto recente della Casa del Pescatore inaugurata il 18 aprile 1949.

condo il 23 febbraio 1946 ed il terzo che è tuttora in corso il 28 giugno 1946.

Nel corso della formazione della Lega Pescatori sino ad oggi sono state conciliate numerose vertenze con un complessivo importo di L. 1.500.000 circa a favore dei pescatori.

Da quanto è stato esposto ed il lavoro compiuto, l'organizzazione può considerarsi buona ed il morale degli organizzati, nel trovarsi uniti sindacalmente, ha contribuito alla ripresa della fiorente industria motopeschereccia di S. Benedetto del Tronto che a causa della guerra aveva subìto gravissimi danni".

"Con la recente scissione sindacale la nostra Lega non ne ha risentito minimamente tanto è vero che vi è stato un solo organizzato che è passato all'A.C.L.I..

Questo è dovuto all'opera instancabile e diuturna dei responsabili della Lega, che con la loro capacità, abnegazione ed onestà, sono molto ben visti dalla categoria ed anche fuori di essa.

In certi momenti l'organizzazione si è trovata a dover combattere anche con dirigenti politici della provincia.

Possiamo assicurare che i pescatori fidenti nell'organizzazione chiedono tutto l'appoggio del Centro per migliorare le loro condizioni di vita che sino ad oggi non hanno trovato comprensione e rispondenza con le disposizioni che all'uopo sono state emanate.

Ogni cura sarà posta dai dirigenti della Lega Pescatori di S. Benedetto del Tronto affinché sempre maggiore possano essere i benefici che debbono scaturire da questa organizzazione e giungere così, attraverso il proprio fondo, a dare quell'aiuto tanto necessario a tutti i pescatori che sono stati sempre dimenticati da ogni previdenza sociale approfittando della loro condizione di analfabetismo in cui sono stati sempre tenuti".

La relazione si concludeva con i dati della produzione ittica:

"L'incasso del mercato ittico di S. Benedetto del Tronto dal settembre 1945 a giugno 1948 è stato di L. 1.527.440.600. Da tale cifra può benissimo vedersi l'importanza del centro peschereccio di S. Benedetto del Tronto che deve essere tenuto in costante considerazione dalle autorità centrali dato che questo è il centro più importante di alimentazione nazionale.

Quantitativo prodotto dal Settembre 1945 al Giugno 1948 kg. 12.723.162".

* * *

Al fine del mese di aprile 1948 *veniva siglato tra la Federazione Lavoratori del Mare e l'Associazione Nazionale Industriali della Pesca un contratto*

per i pescatori imbarcati sui natanti adibiti alla pesca atlantica in base al quale "gli equipaggi delle navi che operano fuori dei distretti riceveranno lo stesso trattamento economico e normativo stabilito il 15 agosto 1947 a favore della Marina Mercantile, trattamento esteso poi anche al naviglio ausiliario prevalentemente impiegato nel drenaggio delle mine".

Il documento, dopo aver confermato l'impegno unitario degli armatori e dei naviganti per contribuire al finanziamento dell'Ente nazionale per l'assistenza della gente del mare, fissava la retribuzione degli equipaggi e le voci paga base, panatica, contingenza, rischio mine, lavoro straordinario e percentuale sul pescato, precisando poi le modalità e le indennità varie per la risoluzione del contratto.

"Indicava anche le norme relative all'assicurazione malattie ed infortuni, alle tabelle di armamento, ai compensi per la sostituzione di personale mancante, al rimpatrio ed al trasferimento dei componenti degli equipaggi, anche nel caso di vendita della nave all'estero, alla perdita degli effetti personali, alla tabella viveri alla razione supplementare durante la pesca, ai riposi compensativi, ecc.

L'intesa che era stata raggiunta tra i lavoratori e gli industriali della pesca doveva permettere, in uno spirito di sincera collaborazione, la risoluzione dei problemi tecnici ed economici più complessi onde attuare in forma sicuramente redditizia la partecipazione più fattiva alla pesca atlantica ed eliminare così un peso di molti miliardi a danno della bilancia commerciale del nostro Paese con evidenti deleterie conseguenze valutarie".

Si apprendeva anche che era all'esame del Consiglio superiore della Marina Mercantile, tra gli altri importanti problemi, la questione dell'ordinamento tecnico ed economico della pesca meccanica nel Mediterraneo.

"Per potenziare questa industria, che dà lavoro a 10 mila marittimi, sarà necessario innanzitutto arginare con mezzi più idonei la lamentata disorganicità del settore, difendendo nel contempo lo sviluppo delle piccole imprese che caratterizzano l'economia frazionata dei nostri numerosi e popolosi centri pescherecci. Si dovranno adottare quelle innovazioni tecniche suggerite dalla scienza e dall'esperienza per aumentare il rendimento delle iniziative di tutta la costa italiana, contenendo entro giusti limiti, con l'acquisto collettivo dei materiali e manufatti italiani, l'importazione di attrezzature estere"[10].

---

[10] Da *"Il Globo"* del 9.5.1948.

Il **3 marzo 1949** veniva stipulato un nuovo contratto fra i rappresentanti delle categorie interessate, la Camera del Lavoro e l'Ufficio del Lavoro, che in estratto viene così riportato:

Ripartizione:

Motopescherecci	Armatore	Equipaggio	
50 Hp	53%	47%	ricavato netto
75 Hp	53%	47%	
100/120 Hp	53%	47%	
150/165 Hp	56%	44%	
200/240 Hp	57%	43%	

Viveri: per i giorni di navigazione (pane, olio, pasta, ecc.) in compartecipazione. Se il marittimo provvede per il pane e vino dovrà avere il rimborso di Lire 100 giornaliere per i giorni effettivi di pesca.

Attrezzatura: provvede direttamente l'armatore.

Perdite: le eventuali perdite di materiali (reti) dovranno essere sopportate nella misura del 65% dall'armatore e del 35% dall'equipaggio.

Imbarco capi servizio: a facoltà dell'armatore.

Motopescherecci in riparazione: l'armatore corrisponderà ai pescatori rimasti segnati sul ruolo la somma di lire 300 giornaliere senza distinzione di grado. Il peschereccio si intende fermo solo dopo 3 giorni. Se le riparazioni avvengono fuori sede si deve aumentare la quota relativa al vitto.

Personale di bordo: Hp 50 n. 6 membri; Hp 60/75 n. 7; Hp 80/90 n. 8; hp. 100/120 n. 9; Hp 120 n. 10; Hp 140/150 n. 11; Hp 200/220 n. 13.

Muccigna: per uso familiare kg. 5 a marinaio per ogni viaggio, altrettanto quantitativo spetta all'armatore (pesce di 2ª qualità). Per minute spese di bordo: sul pesce portato in pescheria se ne preleva un quantitativo da vendersi a parte (una cassa ogni dieci casse) ed il ricavato si dividerà a metà tra armatore ed equipaggio (pesce di 2ª qualità).

Contributi - Assegni familiari - ecc.: a carico dell'armatore.

Spese: le spese da sopportarsi in compartecipazione sono: combustibile,

olio lubrificante, ghiaccio, sbarco del pesce, imbarco e sbarco di tutti i materiali per bordo.

Da quanto riportato emergeva il dato della riduzione della quota di ripartizione per gli equipaggi dei piccoli motopescherecci per una certa equiparazione agli altri ed anche in considerazione del confermato affidamento agli armatori per il 65% delle perdite delle attrezzature.

Veniva inoltre definitivamente fissato il numero del personale di bordo senza alcuna variazione e ciò forse per impedire forme di discrezionalità per gli armatori e per consentire più posti di lavoro e l'accesso delle nuove leve che desideravano intraprendere la via aperta dai loro padri.

La posizione di Michele Fiscaletti

Ma intanto malcontento e motivi di crisi si manifestavano in seno alla Lega Pescatori a seguito del diffondersi di voci che investivano l'attività e l'onestà del Segretario Michele Fiscaletti[11].

Addirittura sorprendente ed esplosiva giungeva la notizia dell'espulsione, "per indisciplina ed indegnità politica", di Fiscaletti dal P.C.I. pubblicata sull'Unità del 2 giugno 1949.

A seguito di ciò, Fiscaletti rassegnava le proprie dimissioni da Segretario della Lega e chiedeva la costituzione di una Commissione di inchiesta per l'accertamento delle "...voci poco riguardevoli che da un periodo di tempo circolano sul proprio conto". (V. in Appendice Documentaria).

Il 22 giugno 1949 aveva luogo il passaggio delle consegne tra Michele Fiscaletti e Francesco Spazzafumo con la presentazione di documenti, libri cassa, registri, verbali, ecc.[12].

---

[11] MICHELE FISCALETTI, 6.6.1910 - San Benedetto del Tronto - 4.5.1983. Padrone marittimo (Ancona 1951). Ha compiuto servizio militare in Africa (1935/36), con il Battaglione M. Giacinto a Valona (Abania) dal 28.10.1940 al 18.2.1943. Catturato dalle Forze armate tedesche l'11.9.1943, è rimpatriato il 28.8.1945 ed all'atto del rimpatrio è stato favorevolmente giudicato dall'apposita Commissione (Roma 12.3.1958). Ha avuto 2 Croci al merito di guerra. Fin da giovane ha partecipato in S. Benedetto alle attività sindacali.

[12] In una cartella, cortesemente fornitami dal fratello Francesco vengono riportate fattura di pagamenti effettuati e diverse dichiarazioni di artigiani che affermano, per i lavori compiuti, Michele Fiscaletti "mai ha chiesto alcun compenso di sorta, né gli è stata data alcuna retribuzione". Particolarmente significative le dichiarazioni dell'Agente Generale dell'Istituto Nazionale delle Assicurazioni (18.6.49) e del dottore Ezio Mataloni (30.6.49) che si riportano doverosamente in Appendice Documentaria.

DA S. BENEDETTO DEL TRONTO

UNITA' 2-6-1949

Il Partito ha espulso il Segretario dei marittimi

Michele Fiscaletti ha tradito la classe operaia cercando di metterla al servizio dei padroni

S. BENEDETTO, 1.

Tra le masse operaie sambenedettesi si è appreso con un senso di sollievo la decisione dell'assemblea generale della locale sezione del PCI dell'espulsione dal Partito del Segretario della Lega marittimi, Michele Fiscaletti.

La motivazione generica « per indisciplina ed indegnità politica » racchiude in poche parole tutta una attività ed un metodo che da tempo si esplicavano non tanto a vantaggio della massa dei lavoratori del mare quanto a loro danno.

Il sollievo con il quale è stata accolta la notizia è pienamente giustificato. Sembra che spesse volte le masse lavoratrici intuiscano l'opera dannosa di un dirigente tanto più quando questi porge troppo sovente il fianco agli attacchi giusti ed ingiusti degli avversari di classe.

Michele Fiscaletti è una figura ben nota a S. Benedetto. Nota per il suo incedere impettito, nota per la sua violenza verbale, nota per l'ampia borsa di cuoio che inseparabile porta con sussiego sotto il braccio. I suoi atteggiamenti esteriori non sono che riflessi del suo mondo interiore, di una mentalità tutta propria.

Fiscaletti « ordina » nella lega marittima; Fiscaletti oltre tutto pecca di una autosufficienza che lo porta a ritenersi una grande mente politica, naturalmente incompresa. E' lui che sa tutto, che può tutto comprendere, che tutto può realizzare; è lui che non sbaglia mai. Questa la mentalità del Fiscaletti l'uomo che si ritiene onnipotente.

L'uomo che sa tutto e che può tutto si è mostrato più di una volta con tanto di paraocchi come quelli che usano portare i cavalli. Quante volte il Fiscaletti ha sostenuto che la politica non deve entrare nel sindacato? Non si accorgeva il poveruomo che la D.C. in Italia aveva monopolizzato tutto dalla scuola alla stampa. Non si era accorto che la scissione sindacale voluta dai d.c. era stata di danno alla classe lavoratrice. No, per Fiscaletti la classe dominante e l'attuale Governo possono bene portarci ad una guerra, possono bene toglierci una dopo l'altra tutte le libertà, possono bene castrare la Costituzione Repubblicana. A lui cosa importa? E' un sindacalista e basta!

Ma c'è dell'altro. Tempo fa gli armatori sambenedettesi fecero presente alla lega marittimi che sarebbero stati disposti a riconfermare il contratto di lavoro solo se a loro discarico fossero state tolte delle percentuali che erano devolute per l'assistenza all'ospedale, all'ospizio dei vecchi, e ad altri Istituti. Era questa una percentuale che costituiva la vita o quasi per dei vecchi e dei bisognosi di tutta la città. Ma Michele Fiscaletti accetta il compromesso.

Il 1. maggio è una festa troppo plebea per Fiscaletti. Egli non fa partecipare la sua lega. Il 25 aprile è una data troppo compromettente: egli non concede il salone della lega per una conferenza di un deputato partigiano!

In cento occasioni Michele Fiscaletti ha dimostrato di non essere comunista. La megalomania porta gli uomini alla rovina e con loro le organizzazioni che dirigono.[13]

[13]Articolo ripreso da *"S. Benedetto del Tronto"* di Otello Bizzarri (1988), pag. 116.

Ormai la rottura con gli organismi sindacali e di partito era definitiva tant'è che Fiscaletti, con atto di citazione del 2 ottobre 1949, conveniva in giudizio la Federazione Nazionale Lavoratori della Pesca - Sezione di S. Benedetto del Tronto in persona del suo segretario Del Zompo Federico avanti la Pretura della nostra città perché era stato alle dipendenze dal 1° novembre 1945 al giugno 1949 in qualità di impiegato senza la corresponsione dell'indennità di anzianità per anni tre e mesi 8, nonché le ferie del 1949 e compenso festività nazionali ed infrasettimanali.

La sentenza, emessa dal Pretore Capotosti il 10 dicembre 1951, era favorevole al Fiscaletti, difeso dall'Avv. Alfredo Scipioni, e condannava "la Federazione Nazionale - in persona del suo segretario Del Zompo Federico - a pagare a Fiscaletti Michele la somma di L. 100.000 (centomila)".

Fiscaletti proseguiva, sul piano strettamente personale, nella sua attività di assistenza e consulenza in favore dei pescatori, era candidato nella lista unica tra PSDI, PRI e PLI nelle elezioni comunali del 27 maggio 1956 e successivamente si presentava come indipendente alle elezioni provinciali.

Diveniva poi Segretario Provinciale della Federazione Provinciale "UIL Pesca" (Unione Italiana del Lavoro di diramazione socialdemocratica) ed in tale veste presentava alla Commissione Parlamentare in visita il 18 giugno 1957 nella nostra città una "Relazione sui vari aspetti della situazione dei pescatori in S. Benedetto del Tronto" per evidenziare un quadro sufficientemente analitico dei problemi che incombono sulla categoria e che vanno risolti", come riportato in Appendice Documentaria.

Riprende l'azione sindacale

Il **2 novembre 1949** aveva inizio uno sciopero dei pescatori diretto dal Sindacato Unitario con l'adesione di circa 500 marittimi, imbarcati su 40 motopescherecci.

Lo sciopero non avveniva in modo compatto perché non vi aderivano gli equipaggi di circa 30 motopescherecci che esercitavano la pesca costiera e che, in buona parte, erano anche proprietari per cui la loro attività poteva essere ritenuta artigianale.

Il Libero Sindacato, che si era formato poco tempo prima dopo la frattura nazionale del Sindacato unico dei lavoratori e la costituzione della Confederazione Italiana Sindacati dei Lavoratori (C.I.S.L.) (avvenuta nel luglio 1948), era stato contrario allo sciopero e gli associati svolgevano normale attività di pesca.

I motivi dello sciopero dovevano essere ricercati soprattutto nel non

rispetto di alcuni punti del contratto di lavoro e dall'aumento, apportato dagli armatori, di lire 1,50 per ogni chilogrammo di gasolio riportato nelle spese generali e gravante quindi, per la loro parte, direttamente sui pescatori.

Uno dei punti del contratto non rispettato era costituito dal numero del personale di bordo, tant'è che con pubblico manifesto la locale sezione della Federazione Nazionale Lavoratori della Pesca accusava gli armatori che, "per infrangere il fronte dei lavoratori", avevano anche "violato le leggi sulla navigazione portando di nascosto fuori del porto motopescherecci con equipaggio ridotto e senza capi servizio".

Nella mattinata di **lunedì 14 novembre 1949** presso la Prefettura di Ascoli Piceno aveva luogo una riunione "alla presenza del Prefetto, del rappresentante dell'Associazione Armatori, sig. Pietro Rosetti, i rappresentanti della Lega Pescatori sigg. Spazzafumo Francesco, Del Zompo Vincenzo, Massi Emidio e Titta Gentile. Tutti i punti di discordanza venivano nuovamente esaminati e, mentre si ordinava la cessazione dello sciopero, veniva redatto il seguente accordo:

'1) L'Associazione Armatori conferma integralmente l'impegno contenuto per la risoluzione del problema della disoccupazione, come sottoscritto il 25 ottobre;

2) si impegna, inoltre, al mantenimento a bordo dei marittimi scioperanti finché non ci sia una giusta causa di sbarco conseguenziale a violazione dei rapporti di lavoro da determinare, secondo la consuetudine, dal capitano dell'equipaggio;

3) per quanto si riferisce alla violazione dell'articolo circa la spesa in più sulla colonna comune, il rappresentante dell'Associazione si impegna a far sì che l'Associazione stessa agisca con tutta la sua autorità presso i propri organizzati per il rispetto di tale articolo. Del conteggio gestione sarà data copia al capitano, e se ci sono spese fuori contratto accettate dall'equipaggio, il conteggio è valido; se l'equipaggio non accetta le voci non contemplate dal contratto, nessuna sanzione potrà, per la causa, essere applicata dall'armatore. Le parti, inoltre, sono di accordo nel rilevare la necessità di revisione ed aggiornare il contratto stipulato il 3 marzo 1949, in quanto non più corrispondente alle necessità attuali e danno mandato all'Ufficio Provinciale del Lavoro ad indire la riunione'"[14].

[14]Da *"Il Momento"* del 17.11.1949.

Discutendosi nell'ottobre 1949 in Senato i problemi della pesca, il sen. Tartufoli aveva sollecitato un assestamento dei servizi nella ricerca di unificarli per renderne valide le funzioni.

"È un problema di fondo per le masse che impiega e le tradizioni che coinvolge negli aspetti economici e sociali" affermava. E proseguiva dichiarando:

"Si è pensato e riflettuto che la pesca impegna decine e decine di migliaia di unità familiare e che stringe intorno a sé il cerchio vitale di attività collaterali, integratrici, a lunga catena? Orbene come è possibile pensare che problemi si risolvano quando a volte non si sa a quale Ministero rivolgersi per la soluzione dei casi e comunque manca chi fervidamente e costantemente prenda l'iniziativa dell'azione per le soluzioni del caso. Nel 1931 il testo unico sulla pesca concluse un cinquantennio di attività e affidava al Ministero dell'Agricoltura la prima funzione di promuovere e di operare, sia pure di concerto con gli altri Ministeri per determinati problemi. Gli articoli 2 e 16 di tale legge impostava chiaramente, in un concetto unitario, il vasto quadro. Nel 1939 peraltro si giungeva alla costituzione del Commissariato Generale della Pesca presso la Presidenza del Consiglio e il decreto 15 aprile 1940 determinava le funzioni del Commissariato accentrando in esso ogni funzione".

Proseguendo la sua analisi storica, il sen. Tartufoli diceva:

"Ma viene la guerra e dopo l'esperienza del Cogepesca si giunge alla nuova impostazione e il Ministero della Marina Mercantile assorbe senza funzionari specializzati sufficienti e senza attrezzature adeguate, una buona metà dei compiti precedenti. Bisogna ritornare alla formula unitaria se si vuole fare opera utile per questo settore"[15].

E tutta la problematica relativa all'unificazione dei servizi riguardanti il settore della pesca riemergerà in incontri e convegni con accenti vari ma con scarse determinazioni.

E veniva anche la revisione e l'aggiornamento del contratto del 3 marzo 1949 in taluni aspetti e con maggiori specificazioni.

Il nuovo contratto veniva firmato il **16 marzo 1950** ed in sintesi veniva così riportato:

"**Ripartizione:** La ripartizione dovuta ai marittimi ed agli armatori dovrà essere effettuata sulla base come appresso indicata:

Motopeschereccio	Armatore	Equipaggio
50 Hp	48,64%	51,36%
60 Hp	48,78%	51,22%

[15]Da *"Il Momento"* dell'8.10.49.

75/120 Hp	53%	47%
150/165 Hp	56%	44%
200/240 Hp	57%	43%

Viveri: Le spese per i viveri necessari per il personale di bordo durante la navigazione (pane, olio, pasta, ecc.) dovranno essere sopportate in compartecipazione o seppure rimborsate in ragione di L. 100 al giorno, se i generi pane e vino saranno provveduti dai marittimi stessi per i giorni effettivi di pesca.

Attrezzatura: A carico dell'armatore, nuova e di sostituzione.

Perdite: Le eventuali perdite di materiali (reti) dovranno essere sopportate su misura del 65% dall'armatore e del 35% dall'equipaggio.

Imbarco: Precedenza ai disoccupati del luogo. L'operazione di imbarco e sbarco dovrà essere effettuata dalla Capitaneria di Porto di concerto con la Camera del Lavoro e Lega Pescatori, secondo il turno di collocamento depositato presso la Capitaneria stessa. Nel caso di imbarco simultaneo sullo stesso natante di un numero di 5 membri ed oltre, l'armatore avrà la facoltà di scegliere i 2/3 degli imbarcati. Per l'imbarco da 1 a 4 membri l'armatore ha facoltà di scegliere come segue: per 1 membro sui primi 3 del turno; per 2 sui primi 5; per 3 sui primi 7; per 4 sui primi 10.

Imbarco capi servizio: Facoltà di scelta all'armatore, essendo persona di fiducia; la stessa facoltà è concessa per lo sbarco. Per ragioni plausibili l'armatore può scegliere il capo servizio al di fuori di S. Benedetto del Tronto.

Motopescherecci in riparazione: In caso che un motopeschereccio abbia bisogno di riparazioni per cui necessita un determinato numero di pescatori, l'armatore dovrà corrispondere al pescatore stesso una paga giornaliera di lire 300 senza distinzione di grado. Aumento del vitto se il lavoro si effettua fuori sede. Tale compenso dovrà essere corrisposto dopo il terzo giorno che il motopeschereccio trovasi in riparazione.

Disciplina imbarchi e sbarchi: Non è ammesso lo sbarco senza giustificato motivo né da parte dell'armatore, né da parte dei marittimi. Gli atti d'indisciplina dovranno essere segnalati alla Lega Pescatori che d'accordo con l'Associazione Armatori stabilirà la responsabilità ed i provvedimenti da prendersi. Il pescatore che di propria iniziativa chiede lo sbarco, non potrà ottenere un nuovo imbarco prima di due mesi.

Personale di bordo: Motopescherecci da 50 Hp n. 8 membri, da ridursi non oltre i 6; da 60/75 n. 9 a 7; da 80/90 n. 10 a 8; 100/110 Hp n. 11 a 9; 120 Hp n. 12 a non oltre 10; 140/150/165 Hp n. 13 membri da ridursi non oltre 11; 200/220 Hp n. 15 membri a 13.

Percentuale: Le percentuali al Mercato all'Ingrosso del pesce di S. Benedetto del Tronto, con decorrenza 16 marzo 1949, sono così ripartite:

Gestore	L. 2,50%	La trattenuta del 2,60% dovrà essere
Cassa	L. 0,65%	unica ed incassata mediante la firma
Abbuono	L. 0,80%	dei rappresentanti delle rispettive
Commissionari	L. 0,90%	Organizzazioni sindacali dei lavoratori
Organizz. Pesca	L. 2,60%	stipulanti e quella degli armatori,
Braccianti	L. 0,10%	divisa poi in ragione dell'1,30% alle
Vecchi	L. 0,05%	Organizzazioni dei lavoratori
S. Gemma	L. 0,05%	stipulanti di S. Benedetto del Tronto;
Ospedale	L. 0,10%	l'1,30% a favore dell'Associazione
		Armatori motopescherecci di
Totale	L. 7,75%	S. Benedetto del Tronto.

Le stipulanti organizzazioni sindacali dei lavoratori (Sezione Federpesca S. Benedetto e Libero Sindacato Lavoratori Pesca S. Benedetto) stabiliranno con accordo a parte le modalità della ripartizione fra di esse della percentuale loro congiuntamente spettante nella sopraddetta misura dell'1,30%.

Muccigna: a) per uso familiare ad ogni membro dell'equipaggio un quantitativo di kg. 5 di pesce di 2ª qualità. All'armatore un quantitativo di pesce uguale al complessivo assegnato all'equipaggio.

b) per minute spese equipaggio: sul pesce portato in pescheria verrà prelevato un quantitativo da vendere a parte ed il cui ricavato dovrà essere diviso tra armatore ed equipaggio. Detto quantitativo viene fissato in ragione di una cassa per ogni 10 casse portate in pescheria. Il pesce prelevato sarà di 2ª qualità.

Controllo vendita pesce: Un delegato dell'equipaggio deve accompagnare la pescata al mercato, ne presenzia la vendita firmando copia dell'originale del foglio d'asta.

Controllo delle spese: Le spese che l'armatore sostiene durante il mese debbono essere convalidate e controllate da uno o più membri dell'equipaggio all'uopo delegati.

Liquidazione competenze: Ogni fine mese l'armatore nell'effettuare i conti dovrà esibire tutti i documenti giustificativi delle spese che vanno in compartecipazione e tutti i fogli d'asta comprovanti gli introiti avuti.

Licenze: I pescatori in licenza debbono percepire tutte le competenze dei pescatori imbarcati.

Assegni familiari - Assicurazioni - Contributi: Valgono le norme di legge.

Spese: Le spese da sopportarsi in compartecipazione sono: combustibili, lubrificanti, ghiaccio, sbarco del pesce, sbarco ed imbarco di tutti i materiali da o per bordo.

Festività: Le festività da rispettarsi con penalità sono le seguenti: Epifania: giorni 2; Pasqua: giorni 4; Madonna della Marina: giorni 4; 1° Maggio e la Vittoria: giorni 2; Santi e Morti: giorni 2; Natale: giorni 3; tutte le altre feste sono facoltative".

* * *

L'esperienza del passato aveva fatto comprendere che alla fine nella ripartizione potevano risultare danneggiati gli equipaggi dei piccoli motopescherecci per cui venivano riportate modificazioni, anche sensibili; si riaffermava quanto già sottoscritto il 14 novembre 1949 circa l'imbarco con "precedenza ai disoccupati del luogo" ed in tal senso venivano indicati i numeri maggiori relativamente al personale di bordo senza andare al di sotto di quanto in precedenza fissato.

Venivano poi fissate, con chiarezza di termini e modalità, le percentuali che dovevano essere applicate presso il Mercato Ittico e che erano sempre motivo di contestazioni varie fra le Associazioni di categoria e, soprattutto, nell'ambito dei pescatori, con la precisazione delle quote (0,05%, 0,05% e 0,10%) che dovevano essere ritirate quale contributo al locale Ospizio dei Vecchi, all'Istituto S. Gemma (Istituzione locale che accoglieva bambini orfani), all'Ospedale Civile.

Erano anche meglio chiarite le giornate festive, le modalità di imbarco e sbarco del personale, le competenze relative al periodo di licenza ed il controllo della vendita del pesce e delle spese sostenute.

Frequenti erano infatti le discussioni che avvenivano al momento "dei conti", quando cioè si doveva verificare quanto fosse il reale guadagno a seguito del controllo del ricavo avuto dalle vendite presso il Mercato Ittico e le spese sostenute per l'attività di pesca.

L'armatore, coadiuvato quasi sempre da uno "scrivano" (colui che teneva la contabilità), alla fine consegnava i soldi che venivano ripartiti fra l'equipaggio, anche in questo caso secondo una ripartizione che differenziava i capi servizio (capobarca, capopesca e motorista) dal semplice pescatore.

Ma le acque sociali non restarono calme per molto tempo se già nell'**agosto 1950** iniziavano trattative tra le organizzazioni sindacali provinciali per il rinnovo del contratto di lavoro, disdettato dagli armatori che pretendevano la revisione di alcuni articoli, tra i quali quelli relativi ai quadri del personale imbarcato, la percentuale di ripartizione, partecipa-

zione alla perdita di attrezzi da pesca ed a quelli derivanti dalla cattura del motopeschereccio.

L'opposizione delle organizzazioni sindacali dei pescatori fu decisa e vivace ma sembrava ugualmente vicina la possibilità di superare il momento particolarmente difficile per raggiungere una regolamentazione soddisfacente.

Ma improvvisamente i rappresentanti della C.G.I.L. ponevano una pregiudiziale mai sollevata in tutti gli incontri precedentemente avuti secondo cui non avrebbero potuto sottoscrivere il contratto rinnovato, anche se concordato, se non dopo aver ricevuto preventiva approvazione da parte della FILM, l'Organizzazione nazionale dei marittimi, facente capo all'on. Giulietti.

Negli ambienti dei Liberi Lavoratori della pesca, facenti capo alla CISL, si metteva in relazione l'atteggiamento dei rappresentanti dell'altra organizzazione con il lungo ed insistente lavorio dell'on. Giulietti presso le varie marinerie dell'Adriatico a sostegno delle rivendicazioni al Governo in favore dell'azienda armatoriale "Garibaldi" dallo stesso diretta[16].

L'on. Giulietti, nota figura di sindacalista marinaro italiano, aveva già in Ancona, il 18 agosto 1950, presieduto un Convegno presso l'Ente Fiera durante il quale aveva compiuto una minuziosa disamina della situazione della pesca italiana soffermandosi in particolare sulle varie disposizioni legislative emanate ma non sempre rispondenti alle varie necessità e non sempre doverosamente applicate.

Apparve per un po' la possibilità di compiere trattative separate tra l'Associazione Armatori ed il Libero Sindacato anche al fine di isolare la C.G.I.L., ma alla fine il buon senso prevaleva.

Alla fine del 1951 la vertenza veniva riaperta e si concludeva felicemente l'8 gennaio 1952 con la firma di un contratto di lavoro per gli equipaggi di motopescherecci che veniva firmato dall'Associazione Armatori Motopescherecci, dal Sindacato Italiano Pescatori C.G.I.L. e dalla Federazione Italiana Sindacati Liberi Pescatori C.I.S.L. e che si riporta integralmente:

"Art. 1 - Ripartizione

Motopescherecci fino a 120 Hp:	Armatore 53%
	Equipaggio 47%
Motopescherecci da oltre 120 a 165 Hp:	Armatore 56%
	Equipaggio 44%

[16]Da *"Il Momento"* del 7.9.1950.

Motopescherecci da oltre 165 Hp:	Armatore 57%
	Equipaggio 43%

Art. 2 - Viveri

Le spese per i viveri necessari per il personale di bordo durante la navigazione (pane, olio, pasta, ecc.) dovranno essere sopportate in compartecipazione o seppure rimborsate in ragione di L. 125 al giorno se i generi pane e vino saranno provveduti dai marittimi stessi per i giorni effettivi di pesca. Le somme da rimborsare ai marittimi per quanto sopra graveranno il monte spese con la voce 'Rimborso all'equipaggio per i viveri acquistati'.

Art. 3 - Attrezzatura

Gli armatori debbono provvedere ad attrezzare i motopescherecci di tutto il materiale necessario per effettuare la pesca, stabilendo che il materiale ritenuto non più adatto per il suo deperimento deve essere sostituito a completo carico degli armatori.

Art. 4 - Perdite durante la gestione

Le eventuali perdite di materiali (esclusi divergenti, cavi d'acciaio, cavi misti) saranno addebitate sul monte spese di compartecipazione con il seguente criterio per la valutazione: prezzo di mercato corrente per merce nuova ridotto del 50%. In caso di contestazione, il prezzo corrente sarà determinato su indicazione della Camera di Commercio. Per quanto si riferisce a cavi misti e cavi d'acciaio il criterio di valutazione sarà il seguente: prezzo corrente per merce nuova ridotto della quota di svalutazione per l'impiego. Si stabilisce per determinazione della valutazione che la durata dei cavi di acciaio non è inferiore ai cinque mesi - i cavi d'acciaio debbono essere del tipo per pesca 6x7+1, resistenza 130 - e quella dei cavi misti non è inferiore a mesi tre; mentre i divergenti durano degli anni. Esempio: se i cavi d'acciaio si perdono al 50° giorno d'impiego, sul monte spese graverà la somma pari a 100/150 del costo dei cavi.

Così con le debite proporzioni il valore dei cavi misti ed altre corde. Rimane a discrezione del capopesca l'ulteriore impiego dei cavi d'acciaio dopo la durata prevista, rimanendo esonerato l'equipaggio da pagamento del corrispettivo per la perdita dei cavi stessi.

Art. 5 - Personale di bordo

Il personale di bordo non potrà essere inferiore ai seguenti minimi:

Motopescherecci	Hp 50	4	Membri
"	Hp 60/75	5	"
"	Hp 80/90	6	"
"	Hp 100/110/120	8	"
"	Hp 150/165	9	"
"	Hp 200 ed oltre	10	"

Nessun difetto o colpa si può addebitare all'armatore qualora per deficienza di personale sambenedettese non si potessero raggiungere tali limiti.
Per il raggiungimento degli stessi, su richiesta del personale imbarcato, l'armatore deve consentire l'imbarco del personale mancante.
In caso di disoccupazione di pescatori, su segnalazione delle organizzazioni sindacali contraenti e dell'associazione armatori, i datori di lavoro sono impegnati a imbarcare tali pescatori disoccupati fino al raggiungimento dei seguenti minimi:

Motopescherecci	Hp 50/60/75	5	Membri
"	Hp 80/90	7	"
"	Hp 100/110/120	9	"
"	Hp 150/165	10	"
"	Hp 200 ed oltre	11	"

L'imbarco dei disoccupati deve essere effettuato con precedenza su quei natanti che hanno meno personale in relazione alla tabella su riportata.

Art. 6 - Motopescherecci in riparazione

Per i lavori di normale manutenzione, carenaggi, pulizia al motore, riadattamento ecc., il personale richiesto ha diritto alla seguente paga giornaliera decorrente dopo il terzo giorno: capiservizio L. 1.000, marinai L. 700.
Per i lavori di assettamento dell'attrezzatura da pesca a seguito di perdite o disgrazie in pesca non sarà corrisposto nessun pagamento.
Per i lavori di vera e propria riparazione periodica la paga predetta decorrerà dal primo giorno di lavorazione per il personale richiesto per iscritto dall'armatore, mentre il personale non richiesto potrà essere sbarcato senza indennità alcuna, ma con l'obbligo del reimbarco.
Per i lavori fuori sede l'armatore fornirà i viveri.
Per i lavori a seguito di avaria il trattamento è pari a quello dovuto per riparazioni periodiche, escluse le piccole avarie che possono essere riparate entro tre giorni; in questo caso vale il trattamento per i lavori di normale manutenzione.

Art. 7 - Sbarchi

Per gli sbarchi si fa riferimento alle norme di legge. Le eventuali indennità spettanti all'arruolato sbarcato per volontà dell'armatore saranno determinate prendendo per misura il guadagno giornaliero dell'ultimo periodo d'imbarco e qualora tale periodo superi i tre mesi, quello degli ultimi novanta giorni.
Per guadagno va inteso la quota di compartecipazione più l'importo della muccigna.

Art. 8 - Percentuali (Mercato Ittico)

Oltre le ritenute di legge per il funzionamento dei vari servizi di mercato si convengono le seguenti ritenute:

- Associazioni sindacali pescatori ed associazione armatori per assistenza organizzativa e beneficienza, saranno incassate secondo la seguente ripartizione:

50% Associazione Armatori

50% organizzazione Sindacale Pescatori.

Art. 9 - Muccigna

Tutta la produzione deve essere portata al mercato per la vendita all'ingrosso senza che nulla resti a bordo.

Dalla pescata, entro il mercato, saranno tolte due casse di pari qualità e peso, appositamente preparate: una per l'equipaggio ed una per l'armatore.

Le casse, di cui prima, possono essere elevate a quattro a seconda della bordata di pesca e di comune accordo tra armatore ed equipaggio.

Dal ricavo, netto di ritenuta di mercato, verrà tolto il 23% dell'incasso netto che verrà così ripartito:

3% ai capiservizio - 10% all'equipaggio - 10% all'armatore.

Per effetto del patto stabilito di portare tutta la produzione al mercato senza che nulla resti a bordo o prenda altra via, il compenso ai battellanti, ai ghiacciaroli, alla sciabica e al retiere verrà dato in denaro e, se in natura, la consegna verrà fatta al mercato. Per nessuna ragione deve essere consentito alcun prelevamento di quantitativi, sia pure minimi, di pesce dalla pescata per regalie vendite dirette.

Il capitano è strettamente responsabile del rispetto a bordo del patto sopra riportato mentre per quanto potrà avvenire al mercato, la responsabilità è del delegato dell'equipaggio e dell'armatore.

Le organizzazioni sindacali dei lavoratori e armatori hanno la più ampia facoltà di controllo del mercato ed a bordo. Possono anche delegare persone preposte a questo servizio.

Il compenso allo sbarzocco, un quarto di parte, e quello spettante al retiere, da pattuirsi con accordo tra armatore ed equipaggio, graverà sul monte spese.

Il pesce da dare per uso familiare al retiere ed allo sbarzocco sarà tolto dalle due casse per l'armatore e l'equipaggio oppure, con reciproco consenso, dalla pescata al mercato. Solo la persona di fiducia dell'equipaggio è autorizzata ad eseguire il prelevamento del pesce. Per il lavoro occasionale dei battellanti indipendenti, verranno corrisposti i seguenti compensi forfaitari per il lavoro normale e straordinario, come fino ad

oggi prestati. Tali compensi verranno corrisposti di volta in volta e graveranno il monte spese comune:

Motopeschereccio da 100/120 Hp L. 1.500 a bordata
Motopeschereccio oltre i 120 Hp L. 2.500 a bordata

Per i braccianti di mare, organizzati dalla Lega Braccianti, si pattuiscono i seguenti compensi per le prestazioni:

- Per lo scarico del pesce: L. 20 ogni cassa
- Per l'imbarco del ghiaccio: L. 25 al quintale
- Per gli altri servizi tutti: due casse di pesce di 3ª qualità in pescheria se il quantitativo supera trenta casse, mentre se è inferiore, una cassa.

Per il servizio della sciabica e per lo stivaggio del ghiaccio verranno corrisposti i seguenti quantitativi di pesce consegnati nel mercato ed ivi divisi e venduti:

- Fino a trenta casse di produzione: Kg. 5 per ciascun servizio.
- Da 31 a 50 casse di produzione: Kg. 7 per ciascun servizio.
- Da 50 casse di produzione in poi: oltre i 7 Kg. un altro chilo per ogni 10 casse che superino le 50.

Per lo scarico di partite di pesce provenienti a mezzo camion da altri centri, i compensi saranno quelli di cui sopra.

Si precisa che questi compensi, come la quartarola allo sbarzocco, graveranno il monte spese comune.

La ritenuta dello 0,10% a favore della lega braccianti sarà valida e mantenuta fino a quando saranno rispettate da parte dei braccianti le surriportate condizioni.

Art. 10 - Liquidazione, competenza e controllo spese

L'armatore deve documentare e far convalidare al capitano le spese che vanno a gravare il monte spese comune in compartecipazione, ivi comprese le eventuali quote che, per danni derivanti da catture, potrebbero dall'apposita commissione, di cui all'art. 14, essere poste a carico dello stesso monte spese.

La liquidazione delle competenze deve essere effettuata ogni fine mese e del conteggio totale deve essere data copia al capitano, il quale incassa la somma spettante a tutto l'equipaggio rilasciando ricevuta all'armatore, che di conseguenza viene esonerato da ogni responsabilità di pagamento.

Art. 11 - Licenze

I pescatori in licenza debbono percepire tutte le competenze dei pescatori imbarcati, solo quando si tratti di turno di licenza regolare. Per quei giorni di licenza eccedenti il turno di cui sopra, il pescatore viene privato della sua quota parte di muccigna, quota che dovrà essere devoluta al resto dell'equipaggio.

Art. 12 - Assicurazioni sociali
Valgono le norme di legge.
Art. 13 - Festività
I giorni di cui appresso sono considerati a ogni effetto festivi:
1° Gennaio - Martedì grasso - Le Ceneri - Domenica di Pasqua - Lunedì e Martedì di Pasqua - 1° Maggio - Madonna della Marina (ultima domenica di luglio) + sabato precedente e lunedì successivo - La Vittoria (prima domenica di Ottobre) e giorno seguente - 1 e 2 Novembre - 24, 25 e 26 Dicembre - 31 Dicembre.
Le partenze per pesca dovranno avvenire dopo le ore 24. L'osservanza delle festività suddette è tassativa.
Art. 14 - Adriatico orientale
La pesca nell'Adriatico orientale deve essere esercitata sempre al di fuori delle 10 miglia in ottemperanza alle norme contenute nella legge sulla pesca della Repubblica popolare federative jugoslava 10 febbraio 1950 e pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 12 di quel Paese.
In caso di cattura, i danni derivanti all'armatore ed all'equipaggio saranno regolati tra le parti secondo le decisioni che inappellabilmente di volta in volta saranno adottate da una commissione arbitrale presieduta da S.E. il Prefetto della Provincia e composta da due rappresentanti degli armatori e due dei pescatori.
Si farà ricorso alla Commissione solo nel caso di previo mancato accordo fra le parti e su richiesta di una delle parti interessate.
Art. 15 - Permessi di pesca - Accordo Italo-Jugoslavo
Il costo del permesso necessario per esercitare la pesca nelle zone previste dall'accordo di pesca Italo-Jugoslavo (una volta richiesto il permesso con preventivo accordo fra armatori, capopesca e capitano in rappresentanza dell'equipaggio) va a gravare il monte spese in compartecipazione.
Art. 16 - Spese in compartecipazione
Le spese in compartecipazione sono le seguenti:
Gasolio - Lubrificanti - Ghiaccio - Viveri (compreso quota rimborso di cui all'art. 2) - Carta per pesce - Spago dato a bordo e usato per riparazione reti - Spedizioniere - Compenso al retiere e sbarzocco - Servizio radio - Spese relative allo sbarco del pesce e allo sbarco e imbarco di tutto il materiale da e per bordo, escluso i lavori relativi alle riparazioni - Frigorifero, limitatamente ai rifornimenti di gas e olio speciale e l'opera dello specializzato per queste prestazioni - Altre piccole spese usuali a discrezione delle parti - Perdite di cui all'art. 4 - Gli eventuali oneri di cui all'art. 10 e agli artt. 14 e 15. Le piccole spese usuali non possono superare le L. 5.000.

Art. 17 - Durata dell'accordo

Il presente accordo o contratto di lavoro ha la durata di due anni a partire dalle ore 8 del giorno 9 gennaio 1952.

L'accordo si intenderà tacitamente rinnovato per uguale periodo di tempo se non viene disdettato a mezzo raccomandata con ricevuta di ritorno almeno quattro mesi prima della scadenza, indirizzata dal disdettante alle altre organizzazioni contraenti qui di seguito tutte elencate:

- Associazione Armatori Motopescherecci di S. Benedetto del Tronto
- Sindacato Italiano Pescatori C.G.I.L. - Sezione di S. Benedetto del Tronto
- Federazione Italiana Sindacati Liberi Pescatori C.I.S.L.".

La firma veniva apposta: per l'Associazione Armatori dal V. Presidente Marchegiani Antonio e dal Direttore Rosetti Pietro; per il Sindacato Pescatori aderente alla C.G.I.L. da Rosetti Giuseppe (subentrato a Fiscaletti nella direzione della Lega) e per il Libero Sindacato da Romani Federico e da Ricci Gabriele.

Nel contratto, in taluni punti ampio e particolareggiato, venivano apportate variazioni circa la ripartizione delle quote spettanti all'armatore ed all'equipaggio anche tramite la riduzione a solo tre tipi di motopescherecci indicati secondo la potenza del motore.

Dettagliata la descrizione del criterio di valutazione riguardante la perdita di cavi misti e cavi d'acciaio e l'indicazione del personale di bordo continuandosi a far riferimento alla "disoccupazione di pescatori", alla precedenza nell'"imbarco dei disoccupati" e all'eventuale "deficienza di personale sambenedettese".

Rispetto al precedente contratto venivano previsti aumenti per le paghe giornaliere a seguito dei vari lavori per riparazioni. Assumeva una nuova configurazione la voce "muccigna" che era considerata una forma particolare di immediato ricavo sia per l'armatore che per i pescatori.

Quest'ultimi consegnavano quanto loro spettante alle mogli che potevano così superare le varie quotidiane necessità dell'andamento familiare a soddisfare qualche esigenza che, comunque, poteva emergere.

Le casse di pesce e l'introdotta percentuale sul ricavo netto di ogni pescata costituivano sostanzialmente un anticipo di quanto si riteneva spettante all'equipaggio al momento del rendiconto mensile.

Per la prima volta si includeva nel contratto l'attività dello sbarzocco, dei battellanti, dei braccianti di mare, cioè di tutto il personale che cooperava alle operazioni di sbarco della pescata, e del retiere, che operava a terra, e tutti gli oneri derivanti dalla pesca nell'Adriatico orientale a seguito di catture e perdite varie o per i permessi di pesca necessari ed indispensabili a seguito dell'applicazione dell'accordo di pesca italo-jugoslavo.

Il contratto ribadiva le quote delle ritenute di mercato e quelle relative alle

Associazioni di categoria e per assistenza e beneficienza ed, in modo più specificato, indicava le varie voci relative alle spese di compartecipazione.

La firma dell'accordo prevedeva anche lo svincolo della somma di 18 milioni, provenienti dalle percentuali sulle vendite fissate dai contratti precedenti, e che, per divergenze varie, non erano stati riscossi dalle Associazioni di categoria ma depositati presso la Prefettura.

Si può dire che alla base di ogni vertenza e di ogni rivendicazione sindacale ci fosse la "questione" delle ritenute, poiché queste, tolte al momento della vendita presso il mercato ittico all'ingrosso e ritirate poi dai dirigenti sindacali, era un costante contributo per l'esistenza ed il potenziamento delle organizzazioni che difficilmente avrebbero potuto fruire della quota associativa se essa fosse stata versata direttamente dai pescatori.

E nel mese di luglio 1952 sarà questo il motivo per una scissione nell'ambito della C.G.I.L.

"Circa 300 pescatori hanno issato il vessillo della libertà contro lo schiavismo dei cigiellini. Sembra che tra i motivi dei vari ordini, alla base della rivoluzione, ci siano anche... i milioni dei contributi dei pescatori spesi allegramente dalla Camera del Lavoro per la propaganda politica del partito comunista... Sarà vero?...

'Dividiamoci tutto e sciogliamoci' è stata la conclusione pratica di una assemblea fragorosa"[17].

Forse polemica politica, tendenza frazionistica, situazioni personali particolari, momenti relativi a facilitazioni ottenute... o forse un po' di tutto ciò. Certo è che ormai l'unità dei pescatori sambenedettesi diveniva un ricordo, un timido ricordo di un tempo passato.

E si costituivano il Sindacato Autonomo dei Pescatori, guidato da Palestini Francesco e Ricci Vincenzo, e dall'altra parte la Lega Pescatori Sambenedettesi che aveva come segretario Marcelli Filippo.

Ma alcuni anni dopo anche queste due organizzazioni si scioglievano disperdendo l'azione unitaria dei pescatori.

Riemergeva, con il sospetto e la speranza di un immediato, modesto profitto personale, l'individualismo dei sambenedettesi forse mal represso, più che convogliato ed incanalato, nel periodo degli anni precedenti.

E con l'individualismo si faceva più aspra la polemica che coinvolgeva perfino l'Amministrazione Comunale.

Infatti il 27 giugno 1953, dopo le elezioni politiche del 7 giugno che erano state particolarmente sfavorevoli per i socialcomunisti locali, il

---

[17]Da *"Il Nuovo Piceno"* del 10.8.1952.

Sindaco di S. Benedetto del Tronto, dr. Giorgini, inviava all'Associazione Armatori, al Sindaco Pescatori, al Libero Sindacato, aderente alla C.I.S.L., la seguente lettera:

> "Comunico che per la situazione venutasi a creare in seguito ai dissidi fra le Associazioni sindacali interessate ed alle vive proteste e contestazioni, anche giudiziarie, pervenute a questo ufficio, la Giunta Municipale si è trovata costretta, suo malgrado, a revocare l'acconsentimento in precedenza dato per la riscossione all'atto delle vendite del pesce in codesto Mercato dei contributi volontari a favore di Associazioni sindacali ed altri Enti.
> Il provvedimento deve essere attuato a datare dal 1° luglio p.v.
> Gradirò assicurazioni".



1945 - Un gruppo di pescatori, con lo stendardo della Lega Marittima, con don Eliseo Scorolli, presidente della Pia Unione Pescatori dell'ONARMO (Opera Nazionale Assistenza Religiosa Morale Operai) che provvedeva alla mensa per i figli poveri e bisognosi dei pescatori. Questa attività era stata iniziata dal sacerdote sambenedettese don Nicola Spina. A sinistra di don Eliseo il Segretario della Lega, Filippo Marcelli.

Il Libero Sindacato Pescatori - CISL ed il Sindacato Autonomo Pescatori uscivano subito con il seguente manifesto:

"La Giunta comunale socialcomunista di S. Benedetto del Tronto, come primo provvedimento post-elettorale, ha deciso di impedire con il 1° luglio la trattenuta al Mercato del Pesce istituita per contratto fin dal 1946 e destinata all'assistenza ai lavoratori della pesca. L'odioso provvedimento denuncia chiaramente il desiderio dei caporioni rossi di vendicare la clamorosa sconfitta elettorale subìta il 7 giugno per il compatto e decisivo atteggiamento degli elettori pescatori sambenedettesi; scopre il vero volto e la vera natura dei comunisti che ormai non hanno più ritegno di calpestare gli interessi dei lavoratori con lo stesso rabbioso cinismo con cui nell'Europa orientale sono soliti trattare le classi popolari.

L'accantonamento della percentuale per l'assistenza ai pescatori, per l'Ospedale e l'Ospizio S. Gemma è costato alla categoria dei Pescatori quattro duri scioperi: oggi con un semplice atto di Giunta gli Amministratori socialcomunisti tentano di distruggere quello che costituisce un sacrosanto diritto acquisito dalla categoria.

D'altro canto l'Amministrazione Comunale con il suo atto è venuta arbitrariamente e senza esserne richiesta ad interferire in un rapporto di lavoro liberamente concordato fra le parti e tuttora valido, mettendo in carenza l'istituto contrattuale e creando confusione in tutta la marineria sambenedettese.

I pescatori non sono disposti a tollerare prepotenze da nessuno e tanto meno dagli squalificati Amministratori socialcomunisti!

Essi difenderanno con tutti i mezzi, anche con i più estremi, il diritto contrattuale e l'assistenza e chiedono la solidarietà di tutta la cittadinanza per respingere la provocazione che si tenta ai loro danni".

Ma a solo 24 ore di distanza, la Giunta Municipale si rimangiava il provvedimento e dichiarava di aver rinviato di un mese la decisione sopraferita, su intervento della Lega Pescatori aderente alla C.G.I.L.

E la polemica proseguiva ancora per un po'. Con un manifesto la C.G.I.L. proponeva una Commissione arbitrale nella insorta questione della ripartizione dei proventi volontari dei pescatori nell'ambito delle rispettive Organizzazioni sindacali.

La compattezza dei pescatori che si ritrovavano nel Libero Sindacato e nel Sindacato Autonomo riusciva a vanificare il provvedimento che non veniva più riproposto.

La bontà e la validità dell'accordo dell'8 gennaio 1952 venivano dimostrate successivamente perché, malgrado prevedesse la durata di due

anni ed il tacito rinnovo per uguale periodo di tempo, il contratto non veniva rinnovato se non il **22 gennaio 1968** mostrando un periodo di stasi socio-sindacale, fors'anche dovuta alla divisione esistente fra i lavoratori del mare.

Il 25 marzo 1959, con il n. 125, usciva la legge che fissava "Norme sul commercio all'ingrosso dei prodotti ortofrutticoli, delle carni e dei prodotti ittici" che prevedeva, fra l'altro, che "il commercio all'ingrosso è libero e può svolgersi sia nei rispettivi mercati all'ingrosso, sia fuori dei mercati stessi, salvo l'osservanza delle disposizioni sanitarie vigenti in materia di vigilanza e controllo delle sostanze alimentari".

Con delibere del Consiglio Comunale di S. Benedetto del Tronto del 3 novembre 1959 e del 6 febbraio 1960 veniva approvato il "Regolamento per il Mercato all'Ingrosso dei prodotti ittici" in adeguamento alla citata legge.

E nel settembre 1959, in ottemperanza a quanto disposto dalla legge e riportato dalla circolare n. 3 del 4 marzo 1959 del Ministero della Marina Mercantile, veniva annullato l'art. 8 del contratto di lavoro il quale prevedeva le seguenti ritenute di mercato, volontarie ma praticamente obbligatorie:

Associazioni sindacali pescatori ed associazione armatori per assistenza organizzativa e beneficienza Enti locali	L. 2,80%
Lega Braccianti	L. 0,10%
per un totale di	L. 2,90

E dalla relazione annuale sulla pesca relativa alla base di S. Benedetto del Tronto per il **1959** sotto la voce "Cooperative Pescatori" si leggeva anche:

> *"La cooperativa del Pescatore di S. Benedetto del Tronto è sempre in crisi per l'assoluta mancanza di iniziative che possano risollevarne le sorti.*
> *Nessun tentativo è stato effettuato nel decorso anno per riorganizzare la stessa Cooperativa che, allo stato attuale, ha subìto una riduzione del numero dei soci.*
> *Il fabbricato 'Casa del Pescatore' costruito dalla predetta Cooperativa su zona demaniale marittima è stato, in seguito alla scadenza dell'atto di concessione con l'Amministrazione Marittima, acquisito allo Stato".*



5 settembre 1955 - Davanti alla Casa del Pescatore, pescatori e funai con i loro familiari posano con il ve-



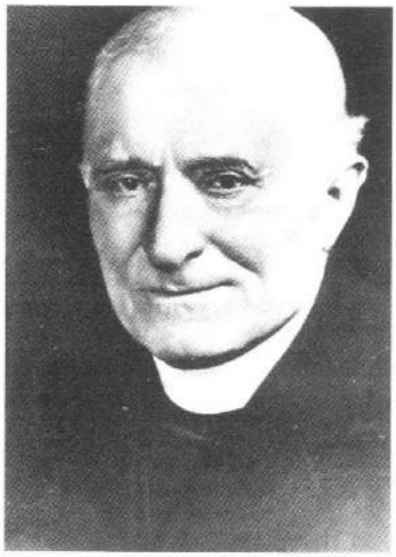
scovo Mons. Vincenzo Radicioni, don Angelo Volponi e don Eliseo Scorolli dopo il pranzo servito ai piccoli.

Tristemente doveva constatarsi la fine dell'associazionismo, dell'unità dei lavoratori del mare ed il periodo si caratterizzava con iniziative individuali, forse non ben coordinate e guidate ma certamente audaci e coraggiose, con notevole spirito di emulazione che serviranno a dare nuovi indirizzi, nuova organizzazione al settore peschereccio ed all'attività mercantile del prodotto ittico, con un'intensa e fruttuosa azione nella ricerca di nuove zone di pesca, con un sensibile progresso economico degli armatori e dei pescatori che si rifletteva in modo determinante sullo sviluppo sociale dell'intera città di S. Benedetto del Tronto.

Sembrava dischiudersi un avvenire migliore, una nuova realtà fondata sull'iniziativa, intraprendenza ed operosità di quanti vedevano nella pesca la fonte del loro unico guadagno, un fattore importante dell'economia locale e nazionale che bisognava ristrutturare nel contesto di uno sviluppo organico e generale che doveva avere sempre al centro della complessa problematica settoriale il *Pescatore*, unico e vero artefice del progresso indicato e prospettato.

APPENDICE DOCUMENTARIA

DON FRANCESCO SCIOCCHETTI



In diverse circostanze è stata illustrata la personalità di don **Francesco Sciocchetti** divenuto parroco della Chiesa Madonna della Marina nel 1889.

"Lu curate" aveva compreso subito l'animo dei pescatori, il dramma della loro vita, l'assillo continuo dei familiari e cercò con tutti i mezzi di venire incontro alle loro esigenze ed alle loro necessità, a volta anche contro la loro indifferenza ed ostilità.

Realizzava opere di notevole livello sociale: istituiva la Casa Rurale per i piccoli prestiti agli operai ed ai contadini; creava la Società mutua di S. Giuseppe per gli uomini e la Società di mutuo soccorso Madonna del Rosario per le donne per l'assistenza; preparava una cucina per i poveri nei locali della parrocchia.

Ma si sentiva, ed era veramente, "il Curato dei Pescatori": in un Congresso Nazionale della Pesca affermava: *"I pescatori devono avere l'istruzione professionale per i nuovi mezzi di pesca meccanica che dovrà pur venire. I pescatori devono essere istruiti ed elevati"*.

E lo faceva subito creando la Società dei Pescatori, la prima Cooperativa, propagandandone la sua diffusione in tutta Italia.

Ma il suo grande pensiero era il rinnovamento della pesca con l'immissione del motore a bordo delle barche. Organizzava gli esperimenti, suggeriva, incoraggiava, aiutava... finché nel maggio 1912 scendeva in mare il "S. Marco", il primo battello portapesce motorizzato: il sogno era divenuto realtà. E continuò istituendo una scuola per motoristi nei locali parrocchiali.

Era doveroso ricordare tutto ciò nel contesto di quanto scritto, così come, considerata la tematica trattata e la realizzazione della Casa del Pescatore da parte della Lega Marittimi Sambenedettese, si ritiene opportuno riportare quanto pubblicato su *"Il mare al pescatore - solidarietà marinara dal Cinque al Novecento" di Maria Lucia De Nicolò*, edito dalla Società Cooperativa del Pescatore di Cattolica.

"Nelle giornate del 30, 31 luglio e 1° agosto 1920 prendeva avvio il *'Convegno nazionale per le cooperative fra pescatori'* indetto a Napoli dalla *Confederazione cooperativa italiana* che si ispirava ai metodi della scuola sociale cristiana".

Al Convegno era presenti 43 Società cooperative fra pescatori di tutta Italia. Le Marche erano rappresentate da Gabicce, Porto S. Giorgio, Porto Recanati, S. Benedetto del Tronto e Sant'Elpidio a Mare.

"Tra i relatori si distingueva la figura

di Francesco Sciocchetti, parroco di Santa Maria della Marina di San Benedetto del Tronto, che, sulla base di proprie personali esperienze vissute a stretto contatto con l'ambiente marinaro piceno, dopo essersi dichiarato "convinto ed impenitente cooperativista", ricordava gli sforzi sostenuti per "diffondere lo spirito di cooperazione in mezzo alla classe operaia con società di mutuo soccorso, con magazzini di consumo, con casse rurali e con cooperative per la pesca", spesso scontrandosi con la caparbietà e con la diffidenza delle classi che si volevano emancipare, sorde a comprendere "tutta l'importanza e la forza della cooperazione".
Tra le conquiste socio-economiche, che il "curato della marina" si prefiggeva di ottenere, priorità assoluta era data alla realizzazione di un centro sociale per il pescatore:

> ... per conseguire sempre più l'elevamento morale del pescatore - rimarcava Sciocchetti - mi fo ardito proporre che in ogni centro pescareccio di qualche importanza si edifichi la *Casa del pescatore*. Esistono simili case all'estero, ma non credo vi siano in Italia. Questa casa non è luogo di abitazione, ma è luogo dove voi, o pescatori, potete raccoglicrvi seralmente e quando tornate dal mare, e nei giorni di tempesta passarvi il tempo, affiatarvi tra voi e discutere dei vostri interessi.
> La *casa del pescatore*, fatta ad imitazione delle nostre case del popolo edificate dai nostri in vari centri
>
> d'Italia, sorga per sostituire la bettola, dove si avvelena lo spirito, si rovina la salute ...
> Nella *casa del pescatore* vi siano carte geografiche, carte del mare, campioni di reti, corde, modelli degli attrezzi, di strumenti perfezionati ecc. Vi siano dei buoni libri: non tutti sapranno leggere: si faranno leggere e staranno a sentire...

E proseguiva:

> noi ci auguriamo che presto la *casa del pescatore* venga edificata nei centri peschereccì con concorso del Governo, dei Comuni, delle associazioni che si occupano di pesca, di tutti coloro che veramente vogliono il miglioramento morale, l'elevamento della classe dei pescatori.

Tutti i partecipanti, al termine del focoso intervento del parroco sambenedettese, si stringevano compatti per adoprarsi ad ottenere

1. che le cooperative tutelino legalmente ed amministrativamente i pescatori nei loro diritti professionali e li appoggino per ottenere dal Governo la costruzione di porti rifugio per le barche da pesca;
2. che le cooperative costruiscano in ogni centro peschereccio la *casa del pescatore*, luogo di riunione per trattare degli interessi di classe, luogo di ritrovo per riposarsi dalle fatiche nelle giornate di sosta, sede dell'amministrazione della cooperativa, dell'ufficio di collocamento per i pescatori disoccupati, dei magazzini d' attrezzi, motori ecc. della pesca;
3. che in ogni dipartimento o regione si istituiscano scuole regolari professionali per i pescatori con edifici propri, professori stabili e con barche sperimentali, equiparate alle scuole d'agricoltura e di arti e mestieri;
4. che le cooperative costruiscano nuove barche e possibilmente tutte con motori ausiliari, adatti ai diversi luoghi, alle diverse barche ed alle diverse pesche;
5. che le cooperative istituiscano magazzini di vendita di tutti gli attrezzi necessari all'industria, dei generi di prima necessità per il consumo dei pescatori e si occupino della vendita diretta del pesce;
6. che per il finanziamento, oltre un congruo capitale azionario, il Governo permetta sollecitamente di adibire le polizze dei combattenti, affinché i pescatori possano divenire soci azionisti delle cooperative;
7. che base precipua del finanziamento delle cooperative sia l'assicurazione obbligatoria della barca fatta a tasso equo e non a scopo di speculazione;
8. che si renda possibile al pescatore di avere la compartecipazione non solo agli utili ma altresì al capitale e che possa divenire comproprietario mediante il proprio lavoro;
9. che il Governo conceda gli arenili per la costruzione delle abitazioni per famiglie di pescatori"[1].

---

[1] Dagli Atti ufficiali del primo convegno nazionale per le cooperative fra pescatori, Roma 1922.

UN IMPORTANTE DOCUMENTO DEL CAP.CARLO ALBERTO DALLA CHIESA

La sera del 3 Ottobre 1943,Io,il Nebbia,l'aspirante Guardiamarina Capriotti Augusto ed il S.Tenente Colagiacomi,partimmo da San Benedetto in bicicletta per riunirci a Grottammare presso l'abitazione del Capitano Salvi.Colà vi era il Maggiore Postiglione che affidò ad ognuno di noi un incarico,dopo aver fatto l'inventario delle armi e della forza di cui ciascuno di noi poteva disporre.Entrammo così a far parte della banda Postiglione. La sera seguente e precisamente il 4 Ottobre 1943,durante una riunione presso la Scuola d'Avviamento Marinaro che il Nebbia aveva messa a nostra disposizione essendone il segretario ed insegnante,feci presente che era pervenuta una comunicazione secondo la quale,il giorno seguente i tedeschi sarebbero venuti da Ancona per sequestrare i motopescherecci. Fu deciso immediatamente di partire ed il Nebbia ed io ci adoperammo per avvertire equipaggi ed armatori dell'imminente partenza.

Al guardiamarina Nebbia,fu affidato il compito di dirigere verso i porti del Sud in mano agli alleati e di condurvi a salvamento quanti più pescherecci era possibile. In quella stessa notte ben quindici natanti presero il largo e giunsero felicemente a Manfredonia,Vieste e le isole Tremiti.

Rividi il Nebbia a Termoli il 14 Dicembre 1943ed era ancora al comando del motopesca "SATURNIA" dove lavorava per conto delle forze inglesi.

In fede

Def. Dalla Chiesa

I primi quattro articoli dello

S T A T U T O

Titolo I

Costituzione, sede, durata e scopi.

Art. I E' costituita una società cooperativa a responsabilità limitata denominata

"COOPERATIVA DEL PESCATORE"

La società è retta coi principi e con le discipline della previdenza e della mutualità.

ART. II La società ha sede in S.Benedetto del Tronto.

Art.III La società si propone:

a)-di acquistare e distribuire ai soci derrate, merci e prodotti occorrenti all'economia domestica; di gestire locali di ritrovo; di noleggiare, gestire o acquistare motopescherecci o comunque esercitare attività della pesca o quelle attinenti ad esse; di promuovere il sollecito miglioramento delle condizioni di vita dei soci, in forza dei principi compendiati nel binomio "PACE E LAVORO".

b)-tendere alla costante e progressiva elevazione del livello culturale fisico e professionale mediante un circolo ricreativo e culturale di cooperativa e la costituzione di una o più biblioteche circolanti.

c)-garantire mediante una assistenza a carattere previdenziale, assicurativo, e se occorre creditizio tutti gli iscritti in modo da poter attenuare se non alleviare totalmente il decadimento economico derivante agli iscritti in conseguenza di infortuni o malattie, da qualsiasi causa prodotti che dessero luogo ai casi di morte e di invalidità permanente totale o parziale.

Art. IV La durata della società è fissata dalla data di costituzione fino al 31 dicembre 2000 e potrà essere prorogata.

C. G. I. L.

Federazione Nazionale dei Lavoratori della Pesca

SEZIONE DI SAN BENEDETTO DEL TRONTO

llo N.....
i al foglio N.....

S. Benedetto del T., li 16 Giugno 1949

Viale S. Moretti N. 62
Telefono 228

Riunione Comitato Direttivo.

Il giorno 16 Giugno 1949 nei locali della Lega Pescatori si è riunito il Comitato Direttivo della Lega Pescatori; sono presenti : FISCALETTI Michele - MASTRANGELO Antonio - PIGNATI Giuseppe - PIGNATI Antonio - SPAZZAFUMO Francesco - PAPETTI Francesco - GUIDOTTI Emidio - NOVELLI Giuseppe e SPINA Romualdo.

Assistono: Ispettore Confederazione Generale del Lavoro Sig. BONI.
Segretari Camera Confederale Ascoli P. GENTILI E MASSI.

FISCALETTI fa presente di aver consegnato ai componenti il Comitato Direttivo una lettera di dimissioni; precisa che insiste su tale sua decisione in quanto desidera che sia chiarita la sua posizione circa le voci poco riguardevoli che da un periodo di tempo circolano sul proprio conto.

Propone pertanto che il Comitato Direttivo nomini una Commissione d'inchiesta. Dopo ampia discussione all'unanimità si delibera di formare una Commissione di Reggenza composta da cinque persone e cioè: SPAZZAFUMO Francesco - PIGNATI Antonio - PAPETTI Francesco - PIGNATI Giuseppe e GUIDOTTI Emidio, tale Commissione avrà l'incarico di assumere la Segreteria della Lega e le sue decisioni sono valide con la presenza di tre membri.

Poichè lo SPAZZAFUMO, che è stato incaricato della firma del Comitato di Reggenza, è occupato per un periodo di una diecina di giorni, il Comitato Direttivo da incarico a FISCALETTI di firmare la corrispondenza e gli atti di ordinaria amministrazione.

Il Comitato inoltre dà mandato al Comitato di Reggenza di nominare i membri per la Commissione d'inchiesta.

Letto, approvato e sottoscritto.

Spazzafumo Francesco - Guidotti Emidio - Pignati Antonio-Mastrangelo Antonio

Spazzafumo Francesco

Federazione Nazionale Lavoratori della Pesca
SEZIONE DI SAN BENEDETTO DEL TRONTO
Viale Cristoforo Colombo – Telefono 3.20

S.Benedetto del Tronto, li 22 Giugno 1949

VERBALE DI CONSEGNA DEI SOTTOELENCATI DOCUMENTI FRA FISCALETTI MICHELE E SPAZZAFUMO FRANCESCO :

1 - Registro assicurazione 1947/48 - spaginato -

2 - Registro assicurazione 48/49 -

3 - Registro assicurazione 1949/50

4 - Registro liquidazione infortuni

5 - Un registro riguardante in numero di polizza di ogni singolo pescatore.

6 - Un registro di contributi fuori sede degli organizzati.

7 - Un registro movimento degli assicurati.

8 - Un registro movimento infortuni organizzati

9 - Un libro protocollo esaurito

10 - Un protocollo portante in numero 1802

11 - n. 2 libri cassa di cui 1 risulta essere un duplicato. Il Fiscaletti dichiara che tale libro cassa che è detenuto da lui in questo momento in cui viene consegnato poichè egli intendeva controllarlo per rendersi conto di tutta la scritturazione in esso contenuta. Il registro cassa porta per ultima data di scritturazione il giorno 28 Febbraio 1949 - pag 74 indica la somma di L. 11.896.70 -.
Dal dicembre 1945 al febbraio 1949 il Fiscaletti dichiara che la contabilità veniva tenuta da MALASPINA Carlo - Segretario responsabile della Camera dMandamentale del Lavoro di S.Benedetto del Tronto. Dichiara in poi che da quella epoca fino agli in avanti la contabilità è stata tenuta del Sig. SPINA Romualdo Presidente della Cooperativa

12 - Un registro completo di verbali con n. 7 allegati.

13 - Un registro verbale comitato Direttivo Lega Pescatori indicante come ultima riunione il 4 Febbraio 1949 a firma FISCALETTI Michele

14 - Un libro tesseramento

15 - Un libro disoccupati.

Fiscaletti Michele — Spazzafumo Francesco

Dott. EZIO MATALONI
MEDICO CHIRURGO
SPECIALISTA IN RADIOLOGIA MEDICA E TERAPIA FISICA
Radiologo degli Ospedali Riuniti di Roma
STUDIO DI DIAGNOSTICA RADIOLOGICA
Per tutti gli esami con RAGGI X
S. BENEDETTO DEL TRONTO
Corso Mazzini, 17
Telefono 197

30/6/1949

A Richiesta di Fiscaletti Michele, dichiaro ch'io dal Settembre 1946 ad oggi, ho svolta la mia opera di Radiologo, per i Marittimi e Familiari di Sambenedetto del Tronto, al prezzo di Trentaduemila mensili (32.000) per Nº 20 esami completi prima e 18 dopo, quando le lastre crebbero di prezzo.
Tale convenzione mi fu richiesta personalmente dal Fiscaletti alle dette condizioni, pregandomi egli di fare ai Marittimi il prezzo di costo o quasi degli esami radiologici/
Io lo accontentai, pur rilevando che per ogni mese, io avevo di spese di lastre, manutensione materiale radiologico, in particolare le ampolle radiologiche, da 25.000 a 26.000 lire di spese mensili, per cui delle 32.000 mensili che pagava la Lega, ben poco restava di Guadagno. Tale prezzo non indifferente di spese era dovuto al fatto che anche per conto della Lega Marittima e Familiari, io ho fatti gli esami radiologici sul serio, sempre con lastre (all'infuori di qualche scopia del torace, nei casi che la scopia dava reperto normale di esso) a volte anche 3-4 al fine di, stabilire con serietà e coscienza la vera natura del male.
Per cortese insistenza di Fiscaletti si stabilì ancora che nei casi in cui non occorreva la grafia, ma bastava l'esame radioscopico, 3 esami radioscopici valevano un esame completo radiografico e ciò al fine di poter mensilmente con la cifra di 32.000 lire esaminare più persone, cioè più di 18 persone.
Questo lavoro, praticamente gratuito, a parte la mia responsabilità morale ed il pericolo del giudizio professionale (per solito le cosè non pagate sono sempre più criticate, anche se egualmente ben fatte) io l'ho fatto unicamente dietro cortese preghiera del Fiscaletti al quale va il merito disinteressato degli esami radiologici ai Marittimi e più ancora ai loro Familiari, questi ultimi completamente privi di assistenza radiologica, ottenendoli al prezzo di costo o quasi, come con semplice calcolo si può rilevare.
Non è a me formulare la domanda, ma nondimeno gradirei far rilevare, che con tale convenzione radiologica, tutto merito del Fiscaletti, quante hanno risparmiate di tempo e danaro, gl'interessati, con esami precisi e completi fatti al primo segno del male?
Gli esami radiologici costano non poco sia per l'alto prezzo del materiale, sia per la manutansione degli apparecchi radiologici, per cui non è tanto facile trovare chi li fa gratis, come li ha fatti il sottoscritto.
Dichiaro ancora che il Fiscaletti si è sempre interessato dei suoi Marittimi, telefonandomi chiedendo spesso delucidazioni più ancora per casi gravi.
Dichiaro ancora che il Fiscaletti non mi ha mai chiesto nulla neppure un centesimo, benchè fosse in dimestichezza a causa di dette telefonate.
A lui ripeto il merito di avere ottenuto questa mia prestazione radiologica ai Marittimi e Familiari, quasi gratuitamente.

Dott. Mataloni Ezio

Mod. C. G. 32

Istituto Nazionale delle Assicurazioni

AGENZIA GENERALE

SOCIETÀ COLLEGATE
"LE ASSICURAZIONI D'ITALIA"
ASSICURAZIONI CONTRO I DANNI
"PRAEVIDENTIA"
ASSICURAZIONI - RIASSICURAZIONI
CAPITALIZZAZIONI

Ascoli Piceno, li 18 Giugno 1949
Via A. Ceci n. 7 (palazzo I.N.A.) tel. 2291

Casella postale n. 78 - Ind. telegr.: Assicurazioni Stato - c/c p.le 1/13108

Su richiesta dell'interessato, dichiaro che il Sig. FISCALETTI MICHELE, Segretario della Lega Pescatori di S.Benedetto del Tronto, fu da me conosciuto nel Gennaio-Febbraio 1947 quando egli ideò a favore dei propri organizzati una speciale polizza di assicurazione infortuni e malattie.

Dichiaro altresì che, in occasione del pagamento del p premio annuo a noi fatto a mezzo Banca Nazionale del Lavoro in data 4 Aprile 1947, lo speciale compenso concesso dalla Agenzia Generale, pari al 10% del premio stesso, fu dal Fiscaletti versato al fondo cassa della Lega, presso la Banca Nazionale del Lavoro, presenti i componenti del Consiglio Direttivo della Lega stessa.

E così si è sempre ripetuto negli anni successivi riguardo il compenso del 2% sia della polizza Infortuni e malattie come delle Polizze Vita accese in un secondo tempo.

Debbo inoltre dichiarare che il Sig.Fiscaletti ha sempre prestato la sua opera a favore dei propri organizzati, in occasione di infortuni vari, con la massima precisione e correttezza, riuscendo ad ottenere sempre da noi le liquidazioni nella misura massima possibile.

Sento altresì il dovere di confermare che i rapporti intercorsi fra il Sig.Fiscaletti e questa Agenzia Generale si sono sempre mantenuti su un piano di perfetta onestà non avendo il Sig.Fiscaletti nè preteso nè ottenuto alcun beneficio personale da me o da altri per la stipulazione delle polizze o in occasione di liquidazioni dei vari infortuni e sinistri.

L'AGENTE GENERALL
(Dott.Giuseppe Silva)

Agenzia Generale Ascoli Piceno dell'Istituto Nazionale delle Assicurazioni

UNIONE ITALIANA DEL LAVORO

FEDERAZIONE PROVINCIALE "UIL PESCA"

Prot. N. .....
risposta a nota N. .....
del .....

S. BENEDETTO DEL TRONTO li 18/6/1957
Via Francesco Crispi 137

OGGETTO **Commissione Parlamentare.=**

R E L A Z I O N E
SUI VARI ASPETTI DELLA SITUAZIONE DEI PESCATORI
IN S.BENEDETTO DEL TRONTO

Dalle argomentazioni che seguono e soprattutto dai fatti riportati non sarà difficile avere un quadro sufficientemente analitico dei problemi che incombono sulla categoria e che vanno risolti.=Così ci siamo permessi di accennare anche ad alcune attuazioni possibili che,se anche non porteranno ad una soluzione generale,potranno almeno costituire una base di studio per i miglioramenti della categoria.=
Quello dei pescatori è un nucleo di lavoratori non troppo numeroso e per loro natura essi sono portati all'individualismo:ciò fa si che forse tale categoria sia meno rappresentata,e meno protetta;perciò siamo particolarmente lieti di questa iniziativa di indagine e di studio che certamente porterà buoni frutti.

Le zone del medio e basso Adriatico,cioè quelle dove maggiormente si effettuava la pesca da parte dei nostri motopescherecci,si sono estremamente impoverite,e non danno più alcuna possibilità di guadagno .=Perciò molti natanti sono stati costretti a trasferirsi nel Tirreno e nel Mediterraneo giungendo fino a Misurata,Tripoli,Pantelleria.=
Il pescatore rimane così lontano dalla sua famiglia a volte per cinque,sei o sette mesi e molti non sono neppure tornati per le feste di Natale e di Pasqua. Tutto questo influisce molto sul morale del lavoratore e gli fa sentire la gravità dei sacrifici che affronta.=
Il guadagno che essi ricavano in tal modo non è grandemente superiore perchè i viaggi di andata sul luogo di pesca e quelli di ritorno assorbano gran parte del tempo.=Nei mesi estivi,poi ciò ha anche i suoi logici riflessi sulla conservazione del pesce e quindi anche sul ricavo.=
C'è la immunità dalle catture e dai sequestri,ma il lavoro ne è aggravato e reso più penoso dalle distanze.=

I primi contratti collettivi di lavoro,dopo il secondo conflitto mondiale,lasciavano sperare nel continuo perfezionamento dei rapporti con gli armatori.=
Senonchè numerose concause hanno diviso la categoria;fra le principali le scissioni sindacali ed la creazione di una nuova categoria di piccoli armatori-

usciti precariamente dalla condizione di pescatori-in virtù della legge del marzo 1949.=
In tal modo le varie successive formulazioni dei contratti collettivi sono andate man mano perdendo i benefici che sembravano e dovevano considerarsi acquisiti lasciando i pescatori alla mercè degli armatori,e quest'ultimi in gran parte in condizioni finanziarie pressochè fallimentari.=
Si è raggiunta così l'aberrazione di uno svantaggio generale.=
L'inconveniente lamentato si sarebbe probabilmente evitato se,nella ricostruzione del naviglio da pesca attreverso la legge del 1949 e successive si fosse consentito il beneficio soltanto a Cooperative saggiamente controllate e cioè sottratte anche alla amministrazione impreparata e confusa dei singoli,facili lasciarsi prendere dalle apparenze di una vita economica più agiata,ma in realtà digiuni di problemi commerciali ed industriali.=
Oltre il 90 per cento di tali improvvisati armatori rimpiange l'esperienza passata ed è doloroso pensare che tale risultato così negativo s'è raggiunto con dispersione di tanti danari profusi dallo Stato.=
Dal punto di vista sindacale si verifica molto spesso il conflitto di atteggiamenti nella stessa persona a seconda che si rivesta della qualifica di pescatore(regolarmente iscritto ad una organizzazione Sindacale) o di armatore.=
Per fare un esempio pratico della diversità di condizioni,vigente l'ultimo contratto,diremo subito che se un M/p.viene catturato e l'attrezzatura confiscata il pescatore si vede trattenere le somme alle quali già aveva diritto e addebitare il residuo fino ad assorbimento totale della perdita subita di attrezzi che non sono di sua proprietà e che invece egli è costretto a pagare.=Quando il marittimo viene sbarcato il materiale-che egli ha pagato con suo danaro- rimane dell'armatore,mentre questi dovrebbe avere-e spesso ottiene- la rifusione dei danni dall'Assicurazione o dai sussidi dello Stato.
Ne consegue che una estesa seria di motivi contribuisce a rendere tesi i rapporti tra pescatori ed armatori,a tutto detrimento dell'industria.=
E'dunque il guadagno medio del pescatore-aggirantesi sulle L.30.000=mensili-viene a volte ulteriormente ridotto.=Le famiglie di tali lavoratori-così duramente provati da una attività di per se tanto precaria e di sacrificivivono quindi tra l'indigenza più grave,nella incertezza più assoluta,ed hanno preso l'abitudine per sopravvivere di contrarre debiti continui e numerosissimi.=

==========

Le famiglie di questi lavoratori vivono oltretutto in massima parte in abitazioni malsane,nella promiscuità,in vecchie catapecchie e ciò è particolarmente doloroso quando si consideri che in vari centri di minore importanza ittica sono stati realizzati i villaggi dei pescatori.=
Infatti il problema delle abitazioni solo in parte deriva dalla carenze di case nella nostra cittadina,poichè è evidente che i marittimi-stante la scarsezza dei loro guadagni- non possono permettersi abitazioni normali dai canoni di fitto notoriamente elevati.=

==========

Problema assillante è quello della previdenza e assistenza dei marittimi e dei loro familiari,minimamente protetti anche in rapporto ai salari conven-

zionali e in confronto alle altre categorie di lavoratori,in ispecie del settore Industria a terra.=
Infatti un motorista,un capopesca o un marinaio autorizzato al Comando percepiscono per infortunio o malattia sul lavoro una indennità giornaliera di L.425,avendo qualifica di impiegato,mentre il marittimo percepisce L.250.=
Invece nel resto dell'industria percepiscono indennità all'incirca doppio e - confrontate a quelle dei marittimi-triple.=
Inoltre tale assistenza è limitata soltanto al pescatore che ha assistenza diretta,mentre per i familiari l'assistenza è indiretta,limitata ai soli interventi chirurgici;pertanto essi debbono prima pagare e quindi chiedere il rimborso che è del 75% e per di più in base a vecchie tabelle di cui sono fornite le Casse Marittime.=
Si è verificato il caso di familiari che hanno avuto un rimborso inferiore ad un quarto della somma spesa.=
Se poi il ricovero Ospedaliero avviene per malattia non ha luogo nessun indennizzo.=

==========

Le organizzazioni sindacali,pur rappresentando la categoria interessate, sono escluse da ogni controllo sul Mercato Ittico e solo qualche membro fa parte delle Commissione di Vigilanza.=
In questo settore sarebbe necessario che le organizzazioni sindacali di categoria entrassero a far parte non soltanto delle Commissioni di Vigilanza, ma della Gestione del Mercato stesso,poichè con l'incasso dei diritti di mercato che sono abbastanza elevati,con le somme residua-detratte le spese vive-si potrebbero costruire case per i pescatori come pure allargare l'assistenza ai pescatori e ai loro famigliari.=
Esistendo una gestione di tali fondi a forma Cooperativistica,molte decine di milioni ogni anno potrebbero essere devolute a tali realizzazioni.=
Tutti i contributi che vengono dispersi e frazionati per le Organizzazioni Sindacali,per i commissionari,acquirenti,altri Enti di assistenza,ecc.~~,~~ potrebbero essere raccolti in una unica cassa ed essere utilizzati a scopi proficui.=

==========

Abbiamo cercato di portare il nostro contributo ai lavori della Commissione Parlamentare,con la speranza che autorevolmente si discutano i problemi adombrati,si creino i presupposti atti a risovlerli e siano riviste le leggi che riguardano la categoria,così che ne venga maggior benessere alla nostra popolazione marinara.=

Il Segretario Provinciale
Fiscaletti Michele

Nel 1966, veniva compiuto un ulteriore tentativo di costituzione della Lega Autonoma Pescatori, con sede in viale S. Moretti 63, la cui attività era tesa principalmente alla redazione di un Contratto Nazionale di Lavoro per i pescatori.
La dirigeva il Capitano di lungo corso Pier Cesare Gobbi, che, in una piccola pubblicazione, così si rivolgeva ai pescatori nella premessa:


Perchè ognuno sappia

LEGA AUTONOMA PESCATORI
Sede: SAN BENEDETTO DEL TRONTO
*** VIALE SECONDO MORETTI, 63 ***

La Lega Autonoma Pescatori con sede in San Benedetto del Tronto ha pochi mesi di vita ed in così breve tempo non è stato possibile raggiungere la compattezza omogenea di tutta la Categoria.

Le cause che determinano la minore sensibilità sindacale dei Pescatori sono:

1) *La condizione particolare del vostro lavoro che vi tiene continuamente in mare e quindi isolati.*
2) *L'esperienza negativa dei precedenti analoghi tentativi di unione sindacale che, per vari motivi, si sono risolti in fallimenti e delusioni.*
3) *La vostra mancanza di coesione e di unità la quale vi impedisce di vedere che il vostro problema personale è lo stesso problema di tutti gli altri pescatori.*

Vi invitiamo quindi a leggere con attenzione le pagine che seguono, a farle leggere ai vostri colleghi e compagni di lavoro, vi invitiamo a criticarle se volete, ma commentatele e discutetene tra voi.

Noi non promettiamo grandi cose perché il nostro scopo non è quello di cercare elettori e voti.

Noi non manderemo neanche i soliti pacchi di pasta e zucchero.

Vi ricordiamo che se vorrete dare la vostra adesione alla Lega, la vostra firma e la vostra tessera non avranno nessunissimo valore se ognuno di voi non si sentirà continuamente vincolato alla Lega che vi darà maggiori responsabilità di uomini ed il dovere morale di contribuire al miglioramento della coscienza di classe dei pescatori.

Siate coscienti che il lavoro cui vi accingete (che vi iscriviate alla Lega o no) sarà lungo ed a volte ingrato e che l'unità della Categoria non può essere frutto altro che della nostra comune attività, interesse e dedizione.

Coloro che sono già iscritti sono pertanto pregati TUTTI E SEMPRE a partecipare direttamente alla vita ed agli sviluppi della Lega sacrificando qualche ora delle loro poche giornate che trascorrono con la propria famiglia.

Con i migliori auguri a voi tutti la Segreteria porge i suoi saluti.

C.L.C. Pier Cesare Gobbi

E proseguiva nell'analisi delle norme vigenti nel contratto di lavoro per le navi da carico con riferimenti al codice civile e della navigazione.
Ma ormai lo spirito associativo dei pescatori era completamente svanito.

Prospetto relativo al movimento del Mercato Ittico dalla riapertura dopo gli eventi bellici

Anno	Quantità Kg.	Valore	
1945	1.465.908	112.023.696	dal 1/9
1946	5.269.207	440.418.412	
1947	3.694.848	597.613.430	
1948	3.940.571	728.536.146	
1949	5.203.124	718.849.371	
1950	6.978.707	908.246.990	
1951	4.910.095	910.025.469	
1952	5.858.529	1.035.332.343	
1953	5.767.089	975.787.737	
1954	5.633.767	1.037.234.666	
1955	5.689.063	1.213.973.070	
1956	6.027.122	1.253.625.580	
1957	5.046.735	1.176.248.369	
1958	5.410.616	1.286.669.472	
1959	5.435.331	1.344.392.510	
1960	5.195.667	1.429.064.245	
1961	5.854.522	1.547.177.881	
1962	5.142.716	1.631.351.653	
1963	5.533.410	1.850.694.825	
1964	4.982.140	1.631.766.745	
1965	4.862.258	1.574.299.029	

INDICE

7 Presentazioni

15 La ricostruzione e la ripresa dell'attività peschereccia
25 L'attività dei parlamentari piceni
28 L'avventura oceanica
36 Le innovazioni
42 I rapporti internazionali della pesca in Adriatico
46 Le catture titine
59 Incertezze - catture - porto
64 Le tragedie del mare
84 Le lotte sindacali ed i contratti di lavoro

139 Appendice documentaria

Finito di stampare nel mese di Febbraio 2002
dalle Grafiche Martintype
di Colonnella (TE)