

MARINO POMPEI

SULLA SCIA DELLA TRADIZIONE FAMILIARE

Marino Pompei nel luglio del 1948, a 16 anni, effettua il primo imbarco da professionista con la qualifica di aiuto macchinista. Si sbarca in Kenia a Mombasa, l'11 marzo del 1998 con la qualifica di comandante, dopo cinquant'anni di lavoro in mare.

Il suo primo imbarco fu sul motopesca "Maria Vittoria" 2^a, 120 cavalli di potenza (Hp) e 31 tonnellate di stazza lorda (Tsl); l'ultimo sul motopeschereccio Bahari Kenia, ex "Antonietta Madre", di 2300 cavalli e 1032 Tsl.

Forte di una antica tradizione di pescatori, la sua famiglia aveva conquistato sin dai primi dell'800 un ruolo sociale elevato: quello di armatori.

Entrambi i nonni, infatti, erano stati proprietari di barche da pesca ed avevano dato lavoro a più pescatori. Il nonno paterno Domenico Pompei (detto *Menelik*) e quello materno, Enrico Scartozzi (*Baffò*) erano stati proprietari di paranze, barche per la pesca in Adriatico tipiche della marineria sambenedettese. Ma fu con il padre di Marino, Silvestro, detto *Selevè*, che la famiglia Pompei sviluppò la propria attività armatoriale per lanciarsi alla conquista dell'Oceano. Una grande avventura, una storia affascinante che le vicende drammatiche della II^a guerra mondiale avrebbero potuto stroncare già prima che iniziasse.

In quel periodo infatti la flotta peschereccia della marineria sambenedettese era fortemente minacciata dagli eventi bellici: bombardamenti e requisizioni la stavano falciando. Anche il peschereccio della famiglia di Marino, il "Maria Vittoria", era in pericolo.

Salvare il "Maria Vittoria" fu un'impresa difficile e rischiosa, ma poiché la barca era fonte di reddito della famiglia, ogni rischio, anche quello della vita, era giustificato.

Il "Maria Vittoria" fu requisito dalla Marina Militare fin dall'inizio della II^a guerra mondiale (nel 1940), e il relativo equipaggio militarizzato per essere destinato in Istria, alla base di Pola, con il ruolo di dragamine. Ogni giorno, con

l'equipaggio integrato da militari e sotto il comando del padre di Marino, l'ex peschereccio usciva in missione nel golfo di Trieste.

Fortuna volle che il comando di quell'area fosse stato affidato all'ammiraglio Santo Comis, figlio di un siciliano di Siracusa, armatore di vapori pescherecci. Silvestro lo conosceva molto bene, avendo comandato un vapore del padre, e molte volte lo aveva avuto a bordo nel periodo delle vacanze scolastiche. Così si era stabilita una confidenza di tipo familiare, visto che l'ammiraglio aveva fatto con lui le prime esperienze in mare e da lui aveva imparato le regole della navigazione, il valore della prudenza, il rispetto per un elemento naturale che a nessun marinaio, anche al più esperto, aveva mai rivelato i suoi più profondi segreti.

E fu proprio la coincidenza fortunata di questa conoscenza a consentire il salvataggio del "Maria Vittoria". Era la mattina del 7 settembre 1943 quando Comis chiamò riservatamente Silvestro e gli disse di prendere il mare per effettuare la missione di routine, ma che, una volta al largo, sarebbe stato meglio se avesse preso "le sue decisioni": probabilmente al ritorno avrebbe trovato occupata dai tedeschi la base navale. In sostanza gli suggeriva di darsi alla fuga. Il consiglio fu provvidenziale. Dopo circa un'ora di navigazione Silvestro incontrò un altro peschereccio che stava facendo ritorno alla base, pregò il comandante di affiancare la sua barca e radunò il proprio equipaggio per comunicare l'intenzione di non rientrare a Pola: chi voleva poteva seguirlo, oppure imbarcarsi sul peschereccio vicino e rientrare alla base. I sambenedettesi che erano a bordo decisero di seguirlo, gli altri trasbordarono e rientrarono. Non fu una decisione facile, molte erano le obiezioni e le paure. Si trattava di una vera e propria diserzione che poteva avere conseguenze gravissime. Il 7 settembre l'Italia era ancora alleata con i tedeschi e in guerra con le forze anglo-americane. L'equipaggio del "Maria Vittoria" non riusciva a capire le ragioni di tale decisione; i sambenedettesi accolsero la proposta solo per la fiducia che avevano verso il loro comandante. Se tale era la sua decisione certamente era quella giusta.

Il "Maria Vittoria" arrivò in porto a San Benedetto proprio la mattina dell'8 settembre, giorno in cui venne reso pubblico l'armistizio fra l'Italia e gli anglo-americani, firmato a Cassibile il 3 dello stesso mese.

Quella fu una giornata di euforia collettiva, per la speranza che dall'armistizio si sarebbe passati rapidamente alla pace e alla fine della tragedia della guerra. Per Silvestro la gioia durò poche ore: il tempo di raggiungere la famiglia sfollata a Monsampolo, riabbracciare i figli e la moglie, chiedere notizie dei parenti; poche ore, perché la sera stessa il maresciallo comandante della Stazione dei carabinieri, suo amico, lo informò che aveva ricevuto l'ordine di arrestarlo. Furono, questi, momenti di concitazione e di decisioni difficili. Silvestro rintracciò rapidamente i compagni con i quali era tornato da Pola e insieme stabilirono di ripartire con il "Maria Vittoria", oltrepassare il fronte e raggiungere il porto di Bari già liberato dalle truppe alleate. A mezzanotte dell'8 settembre erano già in navigazione verso il sud liberato.

Furono due le situazioni fortunate che lo avevano salvato: la conoscenza dell'ammiraglio Comis, con il quale si era ritrovato a Pola e l'amicizia con il maresciallo dei carabinieri che aveva ricevuto l'ordine di arrestarlo.

Da notare che l'ammiraglio Comis aveva suggerito a Silvestro di abbandonare Pola la mattina del 7 settembre. Evidentemente era a conoscenza della firma del trattato di armistizio con le forze alleate, pur essendo questo un segreto di Stato della massima riservatezza, conosciuto solo da alcuni stretti collaboratori di Badoglio. Neanche gli alti comandi delle forze armate ne erano stati informati.¹²

Giunto nel porto di Bari, il motopeschereccio fu immediatamente sequestrato e poi requisito dagli inglesi. Il padre di Marino si adoperò in mille modi al fine di rimanere a bordo della propria barca. Era preoccupato per la fine che essa avrebbe fatto. Non poteva permettersi il lusso di perderla, perché, finita la guerra, sarebbe stata lo strumento del suo lavoro, unica fonte di guadagno per la sua famiglia. Per questo si offrì come macchinista, come mozzo, come cuoco, ma di questi vari ruoli i militari non avevano bisogno, motivo per il quale rifiutavano la sua presenza a bordo. Alla fine l'unico argomento che fortunatamente li convinse fu la sua conoscenza delle località, dei porti, dei possibili approdi sulla costa adriatica che Silvestro conosceva "palmo palmo" per averla percorsa migliaia di volte nella sua quarantennale attività in mare.

¹² Gianni Rocca "L'ITALIA INVASA, 1943-1945" ed. Mondadori, pagg. 91-95.

Così iniziò la sua collaborazione con gli inglesi. Si trattava di imbarcare 5 o 6 giovani militari e portarli oltre la linea del fronte, che in quel periodo si era stabilizzata ad Ortona. Si oltrepassava San Benedetto e in prossimità di Pedaso, Porto S. Giorgio, Civitanova, i militari prendevano terra con un battellino, lontano da zone abitate. Sempre di notte. Si fece per mesi questa spola. Molto probabilmente si trattava di agenti del controspionaggio che si infiltravano nelle retrovie del fronte per preparare la successiva offensiva delle forze alleate.

Quando Silvestro rientrava nel porto di Bari, la sua maggiore preoccupazione era di convincere i militari a far attraccare la barca in un moletto periferico. Il porto era gremito di mezzi navali militari e ciò che maggiormente preoccupava Silvestro erano le tante luci che lo illuminavano: un attacco aereo tedesco lo avrebbe individuato facilmente e avrebbe arrecato danni gravissimi alle imbarcazioni alla fonda. Ci fu effettivamente un attacco che provocò seri danni a diverse imbarcazioni, ma il "Maria Vittoria" rimase indenne trovandosi in una zona periferica e buia. Anche questa accortezza di Silvestro fu utile per salvare la barca.

Dopo il giugno del 1944 il fronte si spostò sulla linea Gotica che, in Adriatico, si attestava sulla zona di Pesaro, motivo per il quale l'opera di Silvestro non era più necessaria.

Gli inglesi restituirono il motopeschereccio e diedero a Silvestro anche un compenso per il ruolo di comandante dell'imbarcazione che di fatto aveva svolto.

Il "Maria Vittoria" era salvo, poteva tornare a San Benedetto e garantire alla famiglia di Silvestro la continuità di lavoro nella pesca con il ruolo di armatori.



Figura 7 Motopesca Maria Vittoria, da sin.: Prosperi Giuseppe, Pompei Enrico, Fiscaletti Nazzareno, Fiscaletti Francesco.

UNA SCELTA DI VITA

Passato il fronte nel 1944, ripresa l'attività di pesca, Marino incominciò ad andare in mare.

Aveva iniziato a soli sette anni, andava a scuola, ma nel periodo delle vacanze si imbarcava per fare le prime esperienze di pesca. Rimaneva a terra solo una settimana subito dopo la chiusura della scuola e una settimana prima che iniziassero le lezioni. Quelle erano le sue uniche vacanze, il resto dell'estate lo passava in mare. Ma non aveva rimpianti, il mare era la sua passione. Se avesse potuto non sarebbe più andato a scuola per dedicarsi alla pesca. In casa pensavano esattamente all'opposto. Il padre Silvestro e la madre Emma avrebbero voluto che Marino continuasse gli studi. Era un ragazzo delicato, bravo a scuola, fine nei modi. Secondo la madre non era adatto a fare il pescatore. Già i due figli maggiori avevano scelto quel mestiere. Marino doveva continuare a studiare, era bravo, intelligente, non perché fosse suo figlio; lo dicevano tutti i suoi insegnanti: era sprecato per fare il pescatore e poi..... non ne aveva il fisico! Poteva diventare maestro....o avvocato, magari anche medico!

Questo era il sogno della madre e il padre lo condivideva: avrebbero fatto dei sacrifici, ma essendo una famiglia di armatori potevano anche permettersi di mantenere un figlio agli studi, come si diceva allora; fargli fare l'università per diventare uno stimato professionista.

Questa aspirazione familiare si scontrava però con la passione di Marino per il mare. Lo studio gli piaceva, era affascinato dalle novità che acquisiva, la curiosità lo spingeva alla lettura per apprendere cose nuove, ma tutto era sempre e in ogni caso finalizzato ad una sua vita in mare. Non aveva altri pensieri, il suo sogno era una vita di mare.

Iniziò un braccio di ferro fra questo suo sogno e l'aspirazione della famiglia.

Nel periodo estivo andava in mare con la barca comandata dallo zio paterno, Pasquale, che gli riservava il peggior trattamento possibile. Nessun riguardo per il figlio dell'armatore, anzi: gli insulti peggiori, il lavoro più faticoso e meno appagante. Lo zio lo metteva di guardia per dieci, dodici ore di seguito e quando il nipote, sfinito dalla stanchezza e dal sonno chiudevà gli occhi, lo svegliava con spruzzi d'acqua: *"Haooo..che cazz' fa ...te ddurme!*

I maltrattamenti erano studiati e.....concordati con la madre di Marino! La speranza era che la durezza del lavoro e la precarietà della vita di pescatore convincessero il ragazzo ad abbandonare quel mestiere.

Suo zio si mise d'impegno per rendergli il lavoro più difficile di quanto non fosse necessario. Ma non ci fu niente da fare. In Marino la passione per la vita di mare era più forte della fatica, degli insulti e delle parzialità sfavorevoli compiute nei suoi confronti. Neanche il pericolo riuscì a dissuaderlo. Erano in pesca con il "Maria Vittoria" da due giorni, comandante Lorenzo Palestini (*Renzi*), capopesca lo zio Pasquale, quando un forte vento di grecale li costrinse a cappeggiare e a portarsi a ridosso dell'isola di S. Andrea per cercare riparo dalla furia del mare. Mentre effettuavano la manovra furono investiti da un'onda anomala, che nel buio della notte sembrò venire dal nulla e nel nulla dileguarsi, dopo aver spazzato la coperta della barca distruggendo, al suo passaggio, cinque sei metri di murata, il boccaporto e scaraventando in acqua qualunque cosa incontrasse al suo passaggio, compresa la rete. Fortunatamente tutti i membri dell'equipaggio si salvarono, ma il "Maria Vittoria" fu fortemente danneggiato. A sud di S. Andrea gettarono l'ancora, nella speranza che la bufera si calmasse e potessero riparare al meglio i danni subiti. In quella zona di mare, a causa delle tempeste, c'era un'ulteriore insidia: la formazione dei vortici marini di particolare forza. Lo zio Pasquale conosceva il pericolo e raccomandò di tenere il motore sempre in moto, pronto a fare macchina indietro per impedire che la barca fosse scaraventata sugli scogli nel caso che l'ancora non avesse tenuto. L'impeto della corrente fu più rapido delle capacità di reazione del marinaio in plancia e della potenza del motore. Il "Maria Vittoria" finì sugli scogli. Furono momenti di paura e di panico. Lo scafo sbatté 3-4 volte contro le rocce, prima che la forza del motore riuscisse ad allontanarlo; il fasciame ne uscì seriamente danneggiato, per cui lo scafo iniziò ad imbarcare acqua (*"ce sceme mosse a acqua"*). Nel freddo della notte tutto l'equipaggio si mise disperatamente a lavoro con pompe, secchi e ogni mezzo di fortuna per evitare che la barca fosse inghiottita dal mare. Dopo circa un'ora dall'impatto con gli scogli giunse in soccorso il "Pomello", una barca di Giulianova, comandata da un sambenedettese, Pietro Pignati (*Baicchella*) che scortò il "Maria Vittoria" fino al porto di Comissa. Furono necessarie tre ore di navigazione, durante le quali i membri dell'equipaggio continuarono freneticamente a vuotare lo scafo

dall'acqua che imbarcava attraverso le falle che si erano aperte. Entrati nel porto di Comissa si portarono su una secca e ormai sfiniti, smisero di vuotare lo scafo che, allagato, si adagiò sul fondo. Il "Maria Vittoria" era malconco, ma salvo; come stremati, ma salvi, tutti gli uomini dell'equipaggio. Marino aveva vissuto quella terribile esperienza a soli 16 anni.

Per il recupero del "Maria Vittoria" partì appositamente da San Benedetto il motopesca "Elisabetta II^a" con a bordo una squadra di Vigili del Fuoco. Con l'aiuto degli stessi slavi nel porto di Comissa si riuscì a rimettere in linea la barca e riprendere la navigazione per il rientro.

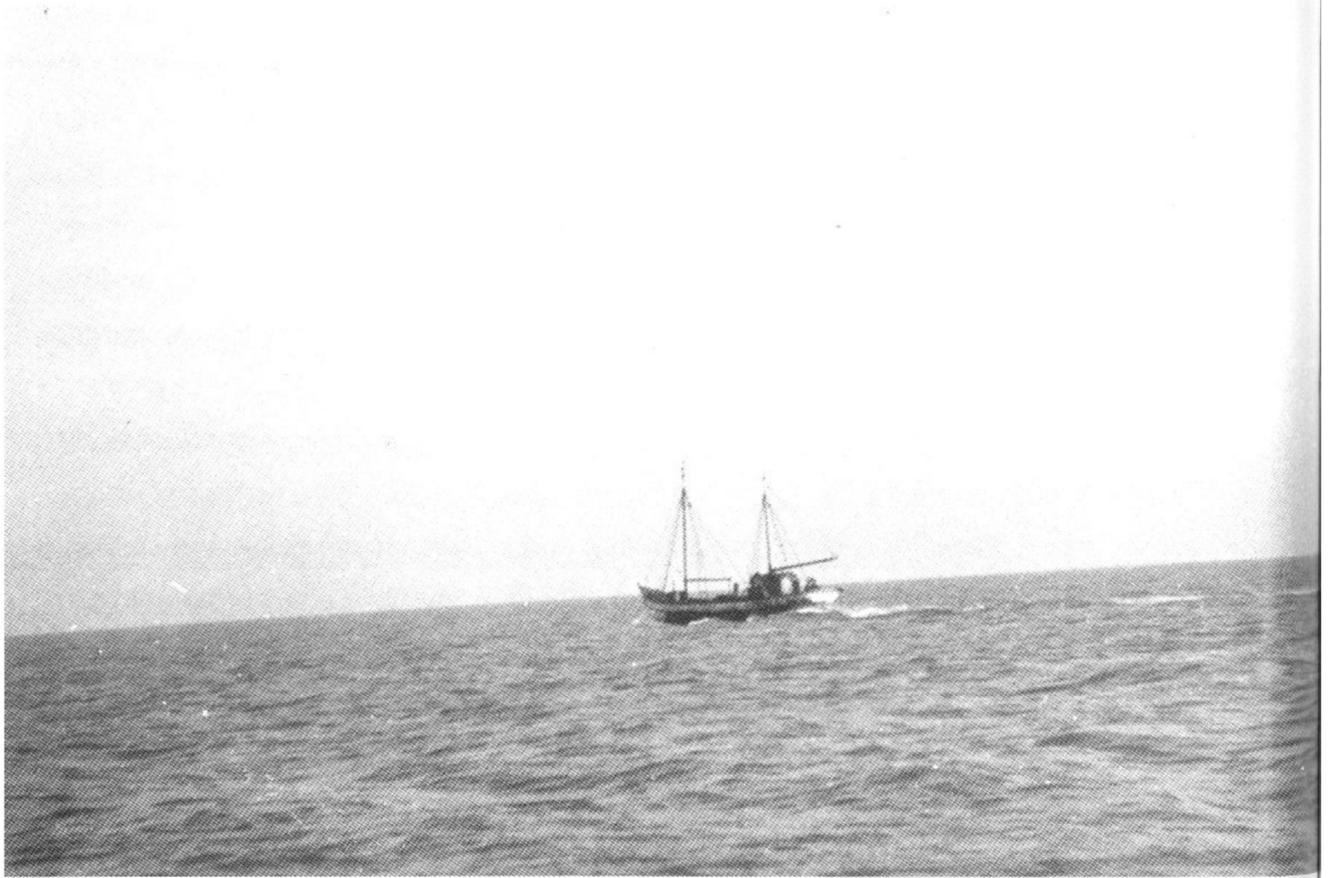


Figura 8 Il motopesca Maria Vittoria in pesca.

I periodi d'imbarco con lo zio furono per Marino veramente difficili, ma straordinariamente formativi. Suo zio era brusco, ma gli trasmetteva, senza le gelosie tipiche dei pescatori, le astuzie del mestiere, i trucchi per rendere più pescosa la rete; gli indicava dove si trovavano le presure (relitti o scogli dove la

rete si impiglia con gravi danni), quali fossero le zone pescose e i tipi di pesce che vi si potevano catturare; gli insegnava ad ascoltare il vento, a guardare le nuvole e il loro muoversi nel cielo. In mare ogni cosa aveva un significato. Nulla accadeva per caso. Essere attenti, guardare e ascoltare per capire, e lo stesso capire erano le condizioni per pescare più delle altre barche, ma spesso, anche per salvare la propria vita.

L'imbarco con suo zio era un corso di formazione "full immersion", 24 ore su 24, e ciò che si riusciva ad imparare è perfino difficile raccontare. C'erano nozioni tecniche concrete di pesca e di navigazione, di biologia, di oceanografia, di meteorologia, ma c'era anche una comunicazione di sensazioni e percezioni che non trovano parole adatte per essere descritte.



Figura 9 Una tromba marina: "Lu scijò".

C'erano anche superstizioni e fantasticherie, regole e abitudini che si tramandavano di generazione in generazione, da secoli: la "Barca di Caronte", che

si ipotizzava trasportasse le anime dei defunti; "lu Scijò"¹³, il divieto assoluto di pesca il giorno dei morti, 2 novembre, altrimenti...*"la rete si sarebbe riempita di teschi umani"*. Marino era rispettoso delle tradizioni, ma non dava credito alle superstizioni. La barca di Caronte poteva essere solo il fanale di prua di qualche mercantile di passaggio; *"lu scijò"*, una semplice tromba marina, motivo per il quale il taglio con il coltello e i relativi riti erano assolutamente inutili; il non pescare il giorno dei morti era un doveroso ricordo e omaggio ai defunti. Una tradizione da rispettare, ma non per la paura di pescare teschi umani.

Marino era l'espressione di una nuova leva di pescatori. Era rappresentativo di un'Italia che stava cambiando, di un approccio con la pesca e il mare che teneva conto delle tradizioni, pur nella libertà di modificarne alcuni aspetti, per introdurre nuove tecniche e le conoscenze acquisite attraverso lo studio. Il rimettere in discussione le tradizioni era "lo strumento" per manifestare il forte bisogno di innovazione che permeava le nuove generazioni.

Questa forte tensione al cambiamento generò gravi conflitti negli equipaggi imbarcati. La rete era stata armata sempre nel solito modo e aveva dato risultati ottimi: adesso arrivava Marino e per lui non andava più bene. Era sbagliato anche il varo della rete, che lui considerava troppo pericoloso e faticoso. Il ruolo gerarchico a bordo era rimesso in discussione. Da quando se ne aveva memoria, chi esercitava il potere reale a bordo e a terra era il capopesca. Era stato sempre così e le cose così erano andate bene. Il comandante doveva provvedere alla navigazione e alla sicurezza, ma dove andare a pescare, come armare la rete, quando partire per la pesca, dove gettare le reti, quando rientrare in porto e se rientrare in caso di maltempo, lo decideva il capopesca. Era suo il potere reale a bordo, non del comandante. La redditività della barca e la stessa sicurezza dell'equipaggio dipendevano dalle decisioni del capopesca che conquistava questo ruolo non solo per le sue competenze professionali, ma anche per la sua autorevolezza e il suo carisma. Aveva un grande potere in mare e pure nelle cose di terra: spesso si configurava come una specie di giudice di pace nelle varie vertenze sociali e persino nelle questioni più prettamente familiari. Veniva richiesta la sua opinione anche nei casi di matrimonio. Il suo parere sullo sposo era

¹³ Vedi Benedetta Trevisani, "La rete e il tempo", pagg.108-111. Ed. Maroni, marzo 2002.

decisivo: poteva mandare a monte un fidanzamento o, con la sua benedizione, farlo concludere felicemente.

Marino si batteva per cambiare queste tradizioni e ciò creò un grave conflitto con suo zio, conflitto sempre più acuto, che portò ad una definitiva rottura quando egli assunse il comando del "Maria Vittoria", in cui lo zio era capopesca. Suo padre si trovò davanti ad un "aut aut" del fratello:

"La convivenza con tuo figlio è impossibile, o sbarchi lui o sbarchi me."

La risposta fu improntata a saggezza:

"Io non sbarco nessuno, Marino è mio figlio e tu sei mio fratello. Dovete riuscire a convivere, chi non ci riesce è lui che decide di sbarcarsi."

Lo zio di Marino decise di sbarcarsi. Finiva così un sodalizio che in anni di lavoro comune aveva costituito il trasferimento della cultura materiale della pesca da una generazione all'altra. Ancora oggi, a distanza di oltre cinquant'anni, Marino ricorda con una punta di commozione e con tanto affetto il rapporto con lo zio, e serba gratitudine per gli insegnamenti da lui ricevuti; allora però non poteva rinunciare al bisogno di liberarsi dai pregiudizi e dalle immutabili e paralizzanti tradizioni.

Non appena terminato l'Avviamento Professionale di tipo Marinaro, vinta definitivamente la sua battaglia con la famiglia che lo avrebbe voluto erudito professionista, Marino iniziò l'attività di pescatore con una gerarchia di valori definita e ben strutturata: il mare al primo posto.

Era da poco finita la guerra e l'Adriatico era ancora infestato dalle mine. Si pescava solo di giorno, con due uomini di guardia a prora a scrutare il mare per avvistare eventuali mine vaganti. Il rischio era molto grande e infatti diversi motopescherecci della flottiglia sambenedettese saltarono in aria. Ogni volta erano decine di vittime, una tragedia per l'intera città. Si usciva di mattino e si rientrava il pomeriggio. I risultati di pesca erano scarsi, appena sufficienti per il consumo locale. Non si ricavava un reddito sufficiente per tutto l'equipaggio. La flottiglia da pesca della marineria sambenedettese era uscita dalla guerra molto ridimensionata, affondamenti e requisizioni l'avevano falcidiata, mentre i pescatori che cercavano lavoro erano aumentati. A questa pressione sociale i pochi armatori rimasti decisero di dare l'unica risposta possibile: imbarcare il maggior numero di persone. Su barche da 40/50 tonnellate misero equipaggi di 12/13 unità. Di più era

materialmente impossibile. Dopo le prime esperienze furono costretti a lasciare in terra due/tre persone a turno, in licenza, si diceva, ma che avrebbero avuto comunque la loro parte. Era il risultato di un accordo raggiunto con il sindacato, La Lega, per dare lavoro al maggior numero di pescatori possibile. Era un mettere in atto un principio di solidarietà. Per un equipaggio così numeroso il ricavato di una barca che pescava solo di giorno era assolutamente insufficiente. Si escogitò la soluzione tecnica di mettere a prua un faro di aereo per illuminare lo specchio d'acqua antistante la barca e si incominciò a pescare anche di notte, 24 ore su 24, per 3-4 giorni di seguito, sempre con due marinai di guardia con gli occhi ben aperti a scrutare la superficie del mare. I comandanti delle barche avevano adottato un sistema....originale per essere sicuri che i due giovani marinai di guardia rimanessero svegli durante la navigazione notturna: uno spago legato alle loro caviglie che veniva tirato ogni tanto dalla plancia di comando. Ogni strappo arrivava improvviso, secco ed ogni volta era un sussulto. Era un brusco richiamo alla realtà che il sonno rendeva più sfumata e irreali, spesso interrompeva un dormiveglia che intrecciava squarci di realtà con sogni confusi di vita a terra.

Il pericolo "mine" era sempre incombente e dalla attenzione dei marinai di guardia dipendeva la vita dell'intero equipaggio.

Il tempo delle bordate era di 3-4 giorni, non c'erano ancora i frigoriferi e questo fatto limitava il tempo di permanenza in pesca. Il pescato si conservava con il ghiaccio che, imbarcato in blocchi, veniva poi triturato a mano: un colpo dietro l'altro per ore con una mazzola di legno duro, di quercia, e sparso sopra il pesce sistemato nelle casse.

Una fatica immane... e giorni di completo isolamento. Non potevano comunicare a terra né ricevere notizie. Ancora non avevano la radio.

Marino aveva poco più di 16 anni quando il "Maria Vittoria", su cui era imbarcato, fu investito da un pauroso temporale. La tentazione di continuare la pesca con qualunque tempo era sempre forte. Una questione di prestigio. In terra si va se la bordata è terminata, non perché "*il mare è cattivo*". Suo zio Pasquale, capopesca, dopo aver scrutato il mare e il cielo in ogni direzione e avere valutato l'intensità del vento, con insolita prudenza, decise di rientrare in porto.

Terminate le operazioni di ormeggio, i membri dell'equipaggio più anziani andarono rapidamente a casa per trascorrere alcune ore in famiglia prima di

riprendere il mare. I più giovani rimasero a bordo per le piccole operazioni di manutenzione e per fare la guardia all'imbarcazione. Questa era la regola ed anche Marino era tenuto ad osservarla. Quel giorno, dopo circa un'ora, suo zio tornò e gli disse semplicemente: "*puoi tornare a casa*". Strano. Un "*favoritismo*" di questo tipo non era nel suo stile. Marino ebbe un brutto presentimento, qualche cosa di grave doveva essere accaduto. Raccolse le sue cose e si avviò rapidamente verso casa: sua madre Emma era morta.

Se non ci fosse stato quel temporale che aveva interrotto la campagna di pesca, non avrebbe potuto neanche partecipare al funerale della mamma.

A terra si rimaneva solo per poche ore di riposo e poi di nuovo in mare, giornate festive comprese.

Si faceva festa a Natale e Pasqua, l'ultima domenica di maggio, festa del Patrono e il 2 novembre. Il martedì di Pasqua, giorno di S. Francesco di Paola protettore dei pescatori, si partecipava alla gita al tempietto dedicato al santo sulle colline fra San Benedetto e Grottammare. Ogni pescatore e la sua famiglia erano rigidamente rispettosi di questa tradizione, ma a sera si riprendeva il mare...con i più anziani sistematicamente brilli per le grandi bevute della scampagnata pomeridiana.

Una prima innovazione fu di rimanere a terra anche il 1° dell'anno.

DALLA PESCA UN REDDITO INSUFFICIENTE: diversificare l'attività.

La marineria si dibatteva in una situazione difficile, poche barche e molte richieste di lavoro. Le quotazioni del mercato erano basse e spesso il pesce sbarcato rimaneva invenduto. Il sistema commerciale era ancora in fase di riorganizzazione e il pescato era destinato al solo consumo locale. Erano le donne (*pesciarole*) che in bicicletta o con un carrettino provvedevano alla vendita. Molte barche da pesca furono costrette a cercare un'attività alternativa. Dalla pesca non si riusciva ad avere il reddito necessario alla sopravvivenza delle tante famiglie di pescatori sambenedettesi. Il "Maria Vittoria" fu organizzato anche come barca da trasporto. Faceva la spola fra San Benedetto e alcune zone della Puglia. A Margherita di Savoia, sede di un'importante salina, caricava il sale in sacchi e a Manfredonia le mandorle e le botti di Marsala.

L'uso delle barche da pesca come mezzo di trasporto via mare si rivelò un'attività integrativa importante e remunerativa. Assicurava agli equipaggi quel minimo di disponibilità finanziaria per le esigenze familiari e consentiva arrangiamenti molto utili. Da piccoli buchi praticati nei sacchi di sale, che poi venivano ricuciti, si prelevava il sale che allora era un elemento prezioso. Anche per le mandorle si usava lo stesso sistema del sale. Dalle botti di marsala si spillava il vino per poi ripristinare il livello con l'aggiunta di acqua marina. Diminuiva il peso del sale? Presto fatto: bastava una spruzzata di acqua di mare sui sacchi prima di arrivare e poi incolpare le mareggiate per averli bagnati facendo sciogliere il sale.

In quel periodo in Adriatico vi furono tantissime mareggiate. Come non se ne erano mai viste!

Capitani, nostromi, capopesca, persone qualificate e di grande esperienza, si adattarono per mancanza d'imbarchi a fare da marò in questa attività. Svolsero questo lavoro con Marino sul "Maria Vittoria": Nazzareno Pompei (*Bistecca*); Nicola Guidotti (*Saccòne*); Aldo Neri (*Lu Fiumà*); Giuseppe Prospero (*La Scarpina Lu Greche*); Francesco Fiscaletti (*Cicalò*); Emidio Palestini (*Lu Rance*); Giuseppe

Romani (*Urrait*); Emidio Lelli (*Lu Rosce*); Francesco Palestini (*La Sfoja*); Nazzareno Fiscaletti (*Cicalò*) ed altri.

Nel viaggio di andata si pescava fino al primo porto che si incontrava e poi si scendeva a terra per vendere il pesce: Giulianova, Pescara, Ortona, Termoli e infine Margherita di Savoia. A Manfredonia si effettuava il carico di merci da trasportare e subito in navigazione per far ritorno a San Benedetto.

In quel periodo ci si arrangiava anche con il contrabbando di sigarette e diverse barche di pescatori sambenedettesi furono costrette a questo traffico. Non era un vero e proprio contrabbando, ma un servizio di logistica nel complesso sistema di commercio illegale di sigarette: un intermediario indicava la zona di mare, la notte dell'incontro e la barca da cui dovevano prelevare le casse di sigarette, oltre al luogo e le persone a cui poi consegnarle. Non era un vero contrabbando, era una necessità per arrotondare l'insufficiente reddito che veniva dalla pesca. Il "Maria Vittoria" non partecipò a quel traffico per l'intransigenza di *Selevè*, il padre di Marino: essi erano degli armatori e non avevano bisogno di violare la legge per mangiare. In quel periodo l'arrangiarsi per i pescatori era un obbligo di sopravvivenza.

Un'altra astuzia adottata dai pescatori imbarcati per arrotondare le entrate era quella di mettere in un sacchetto una manciata di pesce scelto e una volta in porto lasciarlo cadere in acqua con un galleggiante. L'ormeggiatore provvedeva poi al recupero del sacchetto del pesce e alla vendita alle pesciarole: al pescatore andava un quarto del ricavato e all'ormeggiatore i tre quarti. Marino, figlio dell'armatore, conosceva il traffico, ma si guardava bene dall'impedirlo. Chiudeva un occhio, anzi tutti e due. Ad un suo amico suggerì di nascondere il pesce sotto il ghiaccio, di recuperarlo successivamente e venderlo direttamente ad un commerciante allo scopo di guadagnare di più. E così si fece, ma sfortuna volle che il pescatore vendesse il pesce a un commerciante, Zefferino Mascaretti, che era il cognato del padre di Marino. E la sera a cena:

"Marì, ne me dive di gnente?"

"No!....e de che?"

"De borde.....va tutte bè?"

"Beee...scì...sceme pescate più de tutte! Nu sceme sempre i prime!

Ba...sceme i più furte!!"

"Tu scì lu più cujò...sotte a jucchie te fa freca. Zijete Zefferi ma ditte che uno de borde ja vennute lu pesce che sa frecate!"

L'intuizione commerciale di Marino, volta ad eliminare l'esoso intermediario, era andata male, quel fesso del pescatore aveva venduto il pesce proprio a suo zio.

Successivamente (1950-1956) venne un nuovo lavoro ancor più remunerativo di quanto non fosse il traffico: la pesca delle munizioni.

Finita la guerra gli eserciti alleati avevano utilizzato zone dell'Adriatico come discariche. Le più consistenti erano al largo di Manfredonia e in prossimità di Molfetta.

Il recupero di questi residuati bellici fu affidato dalle autorità militari alla società Cambardelli, che fece contratti con diversi armatori sambenedettesi fra cui il Pompei. Il compenso era stabilito in proporzione al quantitativo che veniva scaricato a Giovinazzo, un paesino a sud di Molfetta. Il "Maria Vittoria" fu adibito a questa attività. I tre fratelli Pompei (Marino, Enrico e Vittorio), tutti a bordo, escogitarono un sistema di recupero molto efficiente: l'uso di una specie di rampone di ferro che, trainato sul fondo, quando "incocciava" con le casse di munizioni le arpionava, le disincagliava dal fango facendole affiorare, e ciò consentiva un rapido recupero.

Il sistema si rivelò efficacissimo producendo guadagni molto elevati.

Il lavoro era durissimo, senza sosta. Non c'era tempo né per riposarsi né per mangiare; era possibile mettere qualche cosa in bocca solo nei pochi minuti in cui il verricello avvolgeva i cavi di recupero delle casse di munizioni arpionate.

Molti pescatori bravissimi e qualificati (capitani, nostromi, capopesca) lasciavano la pesca temporaneamente per i forti guadagni che si riuscivano ad ottenere con questa nuova attività: Mastrangelo Antonio (*Lu Buxsere*); Torquati Giuseppe (*Giusi de Fenucce*); Ascolani Giovanni (*Gianni de Federecò*); Palestini Giuseppe, (*Lu Rance*); Guidotti Nicola (*Saccone*); Romani Giuseppe (*Urrait*).

Il turn-over, per la pesantezza del lavoro, era altissimo e sul "Maria Vittoria" si alternarono in questa esperienza numerosi pescatori fra cui:

Francesco Palestini, (*Giule Lu Lupe*); Silvio Pompei, (*Bucchelettella*); Emidio Palestini (*Lu Rance*); Nicola Paolini, (*Cucciò*); Domenico, (*Demè de Pecò*); Tommaso Melchiorri, (*Massi*); Giuseppe Marcelli, (*Capò*); Emidio Lelli, (*Lu Rosce*);

Emidio Marcelli (*Capò*); Carlo Bruni ; Antonio Pompei, (*Naccialò de Pandù*); Pietro Paolini (*Prechiò*); Federico, (*Piapia*); Guerino, (*Lu Trentarule*); Armando Zigna, (*L'Acquavevà*).

Invece i fratelli Pompei dovevano continuare comunque, anche se sfiniti dalla fatica e con il rischio di incidenti molto frequenti. Portavano a bordo ogni tipo di munizione: casse di cartucce, proiettili di cannone, bombe di aereo, mine anticarro e insidiosi contenitori che, corrosi dall'acqua di mare, spesso sprigionavano gas urticanti che provocavano terribili ustioni.

L'operazione di issare a bordo le casse era molto dura e le incrostazioni di ostriche e cozze provocavano lacerazioni alle mani, lacerazioni di cui Marino porta ancora i segni. Marino avrebbe voluto mettersi i guanti, come quelli che aveva visto usare dagli operai in porto ai quali venivano consegnate le munizioni, ma quelli erano operai e loro pescatori, l'uso dei guanti era considerato ridicolo:

"E che mestire fa.....lu dattilografe?!...nu sceme pescatore... mica 'mpiegate!... Mo pure i guante!"

Erano continue discussioni e in omaggio alla tradizione bisognava lavorare rompendosi le mani. Marino fu costretto diverse volte a sbarcarsi per infortunio.

Terminato il lavoro nelle discariche dell'Adriatico, la barca si trasferì nel Tirreno e si effettuarono recuperi in zone di mare prospicienti Napoli, Pozzuoli e Livorno, con base operativa alle Secche di Vado.

Il lavoro era al limite della resistenza fisica e a grande rischio personale, ma finché c'era si doveva continuare. Bisognava accrescere i risparmi per acquistare una nuova barca, più grande, più moderna e rinnovare il sistema di pesca. Questo progetto era più forte della fatica.

Era un lavoro duro e pericoloso. Oggi lo definiremmo incivile, ma il giudizio va dato nel contesto in cui esso veniva effettuato. Erano gli anni cinquanta, dirompente era la voglia di mettersi alle spalle anni di sofferenze, forte il desiderio di progredire, di mettere in discussione le regole paralizzanti della tradizione: *"I ricchi e i poveri ci sono sempre stati e sempre ci saranno." Era proprio vero?...* e comunque Marino e i suoi fratelli volevano continuare far parte del cetto armatoriale. Una condizione sociale che Marino voleva mantenere a tutti i costi: voleva fare carriera, guadagnare, e mantenere..... una posizione sociale invidiabile, per essere un buon partito! Si era innamorato di una ragazza, ma la

famiglia di lei era contraria al loro fidanzamento: che futuro poteva riservare alla figlia un pescatore, in mare notte e giorno, sempre in pericolo. Un lavoro duro, difficile e pericoloso. Per la figlia avrebbero preferito un impiegato con una vita regolare: un ragioniere, magari un impiegato comunale, ma mai un pescatore.

Lei era una ragazzina, aveva quattordici anni e lui diciannove, ma Marino era sicuro: Bice era la donna della sua vita e sarebbe diventata sua moglie! Era la più bella ragazza che avesse mai visto o potuto immaginare: i lineamenti raffinati, lo sguardo pieno di stupore ogni volta che i loro occhi si incrociavano, il parlare dolce ma sicuro. Le sue movenze sembravano avvolte nel vento. Era bellissima. Anche Marino, però, era un bel giovane e negli ambienti marinari era considerato un buon partito: era il figlio di Selevè, uno dei più stimati armatori della città e sarebbe certamente riuscito ad affermarsi nel suo mestiere.... ma la famiglia di Bice non era di origine marinara e in un lavoro in mare vedeva solo pericoli, ansie e preoccupazioni.

Marino introduceva nella sua scelta primaria di una vita per il mare una nuova sfida: affermarsi professionalmente e socialmente, il più rapidamente possibile, per superare le resistenze e le perplessità della famiglia di Bice. Era di carattere schivo e riservato, al limite della timidezza, ma sicuro e fermo nella seconda scelta di fondo della sua vita: Bice doveva diventare sua moglie. A soli diciannove anni si presentò ai genitori di Bice, che ne aveva solo quattordici, per ..."chiedere la mano della loro figlia." La determinazione dei due ragazzi aprì la breccia ad un consenso secondo il costume di allora, degli anni cinquanta. Qualche passeggiata al corso con obbligo di rientro ...prima che si facesse notte, al cinema una volta al mese in compagnia di qualche familiare e una visita in casa una volta la settimana, compatibilmente con la presenza a terra di Marino. Il fidanzamento durò otto anni e la loro unione tutta la vita. Proprio come disse il giorno del matrimonio con la sua voce tonante, a mo' di ammonimento, don Costantino, il parroco della chiesa della Madonna della Marina"*finché morte non vi separi.*"

LA PESCA IN MEDITERRANEO



Figura 10 Motopesca Maria Emma, da sin.: Pompei Enrico, Pompei Vittorio.

Nel settembre del 1957 Marino assunse il comando del "Maria Emma", la loro barca grande e moderna. Come la voleva lui. Era la conquista di tanto lavoro e tanti rischi: una barca di 40 tonnellate di stazza lorda, con un motore di 130 cavalli. Intanto a gennaio dello stesso anno aveva conseguito il titolo professionale di "Padrone marittimo per la pesca".

Ora poteva avventurarsi nell'area del Mediterraneo, oltre Lampedusa, nel golfo della Sirte, nelle acque prospicienti la Tunisia e lungo la costa mediterranea del Marocco. La barca era dotata di frigorifero e comode cuccette. Si rientrava a San Benedetto solo quando la stiva era piena di pesce di 1^a qualità. Ormai il mercato si era riorganizzato, numerosi commercianti avevano ripreso la loro

attività, si erano aperti i mercati delle grandi città: Roma, Bologna, Milano. Neanche una coda di pesce rimaneva invenduta. Si trattava di lavorare notte e giorno e sbarcare il pescato al mercato, riposare qualche ora e riprendere il mare. Il guadagno era assicurato. Dal marzo 1959 al febbraio del 1963 Marino battè "palmo palmo" le coste dei Paesi del nord Africa: Libia, Tunisia, Algeria, Marocco

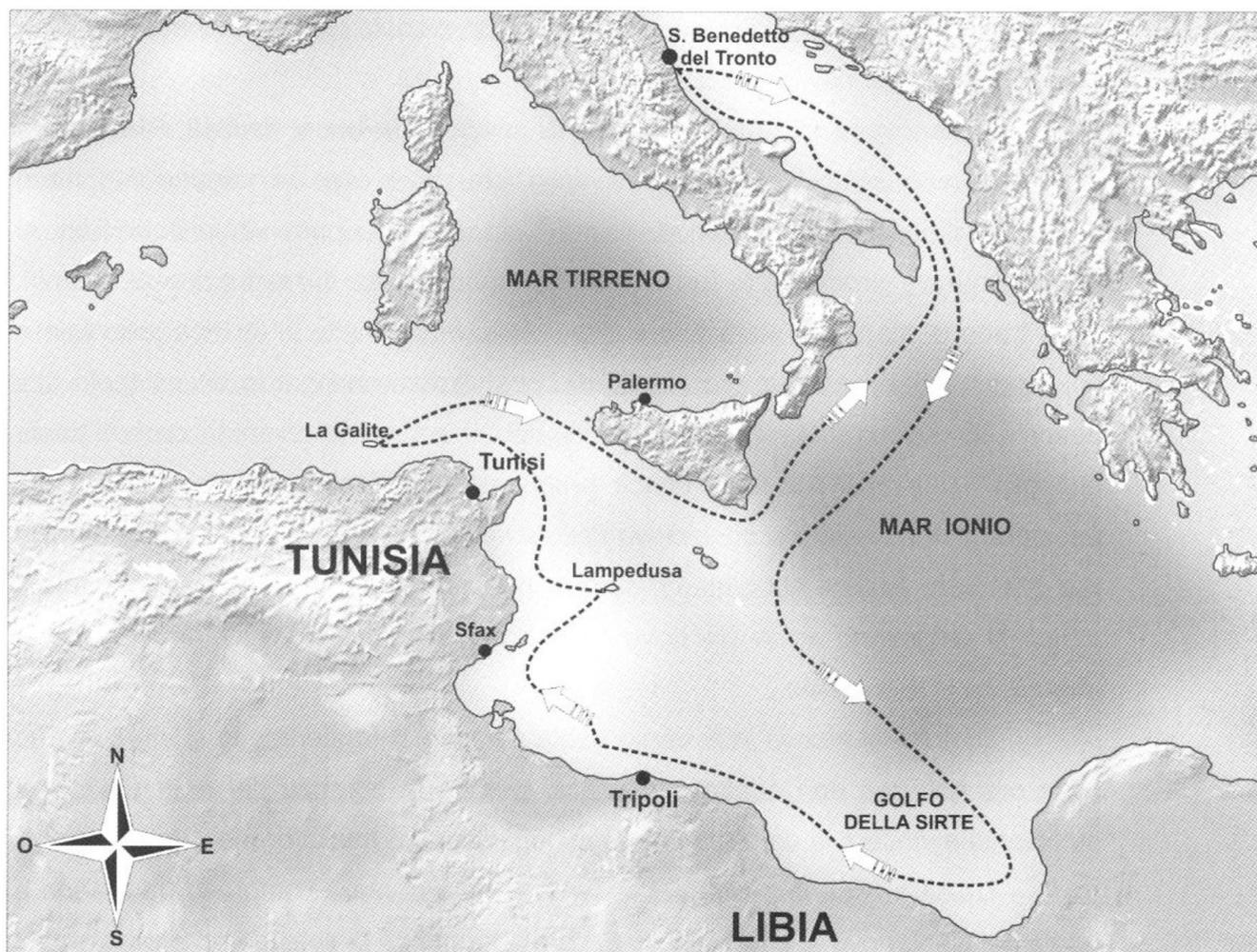


Figura 11 Campagna di pesca "a Lampedusa".

Il giorno successivo a quello di San Francesco da Paola, protettore dei pescatori, iniziava la campagna di pesca ai "Cani," isola tunisina. Durava "fino al giorno della vittoria", cioè il 7 ottobre. Questo era simbolicamente indicato come il giorno ultimo della campagna, che in realtà poteva terminare anche prima, se l'inverno anticipava il maltempo.

Le coste della Tunisia venivano raggiunte con delle tappe lungo il percorso. La prima zona di pesca era fuori Malta dove strascicavano per uno/due giorni con pesca di merluzzi e piccoli gamberi; di notte iniziavano il trasferimento verso Pantelleria dove avevano individuato due aree: a nord per la cattura dei gamberoni in una zona che si determinava traguardando l'allineamento del campanile della chiesa e la punta del porto, in un fondale di circa 300 metri, mentre a sud dell'isola pescavano gli scampi.

Rimanevano in zona fino a che la pesca dava buoni risultati. Riempita la stiva facevano scalo a Mazara del Vallo, da dove con un vagone frigorifero spedivano il pescato a San Benedetto del T. per poi proseguire verso Capo Bon. Al largo di questo promontorio tunisino vi era abbondanza di merluzzi e di scampi. Quel tratto di mare era stato teatro di battaglie navali nella II^a guerra mondiale e sui fondali giacevano numerosi relitti di imbarcazioni che erano un ostacolo alla pesca a strascico (*pressure*). Questi relitti, nel tempo, erano divenuti "zone di tutela biologica" (*nursery*) ricche di pesce pregiato, in particolare cernie. L'abilità dei pescatori sambenedettesi consisteva nello strascicare il più vicino possibile ai relitti per effettuare catture abbondanti, senza che la rete si impigliasse. Completato il carico si dirigevano ad Anzio dove con camions frigoriferi inviavano il pesce al mercato di S. Benedetto.

Di notte si faceva vela verso l'isola dei Cani. I trasferimenti si effettuavano nelle ore notturne non adatte alla pesca, perché la potenza dei motori non era sufficiente a vincere la corrente che raggiungeva le 4/5 miglia orarie.

Un'altra zona di pesca si trovava nel tratto di mare compreso fra Biserta e l'isola dei Cani, dove si effettuavano catture abbondanti di specie ittiche pregiate.

Facevano anche una pesca specializzata, quella dei gamberi rossi, che si svolgeva a est dell'isola di Galita fino al confine con l'Algeria in fondali molto alti (4/500 mt.). Da Biserta fino a nord-est dei "Cani".

Nel periodo dell'amministrazione francese sulla Tunisia la pesca si svolgeva nel rigido rispetto della distanza delle tre miglia dalla costa o di minimo 50 metri di profondità delle acque, i guardacoste erano puntualmente presenti e scoraggiavano qualunque sconfinamento. Dal 1956, data dell'indipendenza tunisina, il governo non riusciva ad esercitare i controlli per mancanza di imbarcazioni idonee, per cui era frequente la pesca sotto costa in violazione delle

norme. Cento volte andava bene, ma qualche volta andava male. In una delle sue scorrerie entro le tre miglia dalla costa tunisina il Silvestro Pompei comandato da Filippo Marcelli (*Capò*) venne catturato e portato a Tunisi. Marino, che in quella occasione non era a bordo, con l'assistenza legale dell'avv. Mattozzi si recò in Tunisia per il pagamento della multa per la liberazione della barca e dell'equipaggio costituito da Nazzareno Pompei (*Bistecca*), Carlo Bruni, Silvio Pompei (*Bucchelettella*) e il proprio fratello Enrico. Fu per lui un'esperienza drammatica vedere il fratello e gli altri camminare con le catene alle caviglie, imprigionati insieme con delinquenti comuni nelle terrificanti carceri tunisine: ammucchiati in stanzoni bui, senza servizi, con cibo scarso e di pessima qualità.

Marino pagò sei milioni di multa, ma fu felice di essere riuscito a liberare i propri compagni da quella situazione infernale.

Il 7 ottobre¹⁴, "Giorno della vittoria" , erano tutti in porto a San Benedetto, pronti per iniziare la campagna di pesca invernale in Adriatico...

¹⁴ Ricorrenza della sconfitta della flotta ottomana, 7 ottobre 1571, ad opera della flotta della Lega Santa (Spagna, Venezia, Genova, Savoia) promossa da Papa Pio V che istituì a ricordo la festa di Nostra Signora della Vittoria. La vittoria consentì la liberazione di 15.000 schiavi cristiani impiegati come rematori nella flotta nemica.

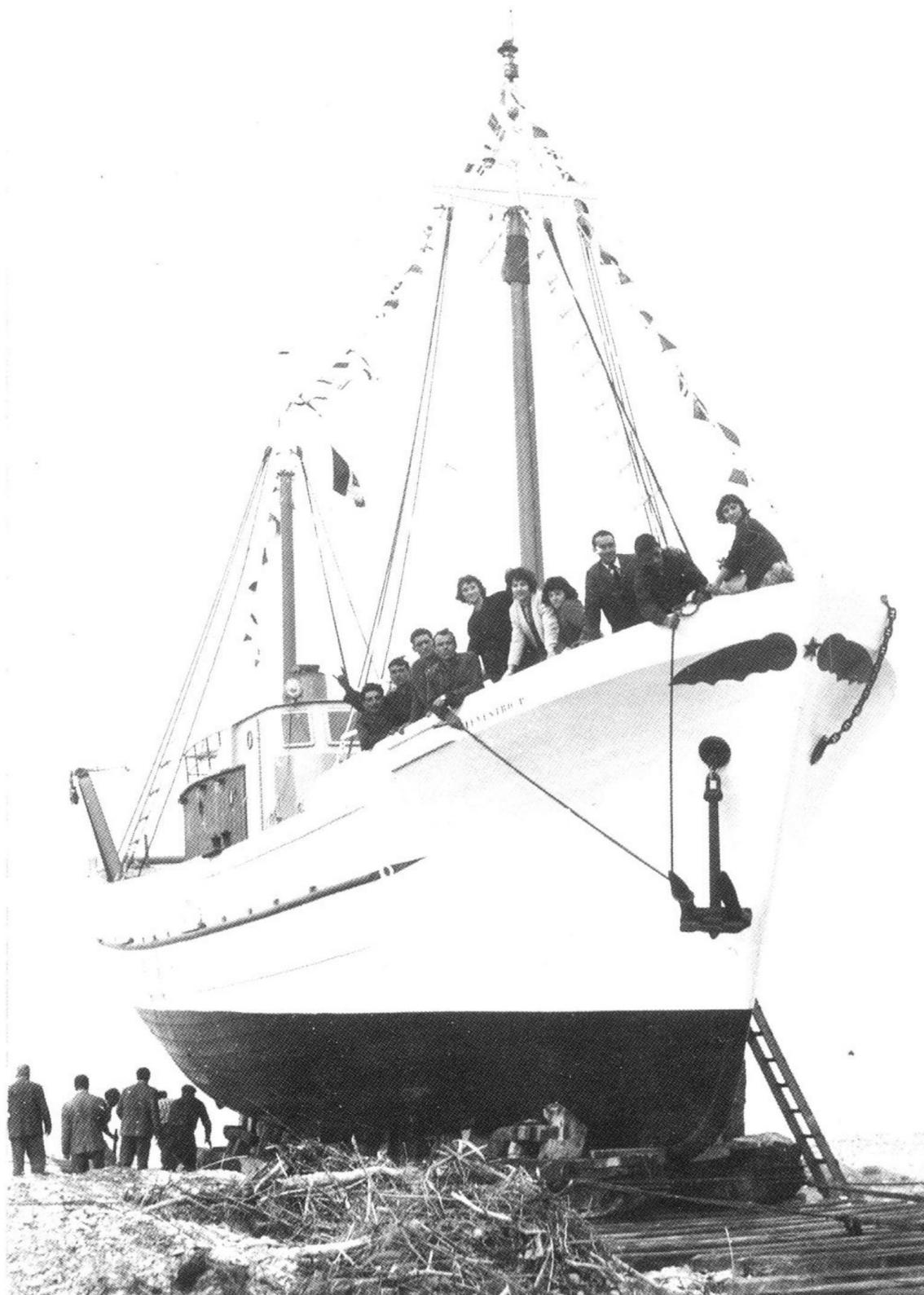


Figura 12 Motopesca Silvestro Pompei; da sin.: Bruni Carlo, Agostino Pompei, Pietro Pompei, Enrico Pompei, ospite milanese, Chiara Melloni, Idina Melloni, ospite milanese, Vittorio Pompei, Domenica Pompei (Nella).

LA PESCA IN ATLANTICO



Figura 13 Motopesca atlantico Leopolda Seconda, da sin. in primo piano: Marino Pompei e Castracani (costruttore navale).

I guadagni conseguiti con il recupero delle munizioni e gli ottimi risultati della pesca in Mediterraneo avevano procurato alla famiglia di Marino sufficienti risparmi per tentare una nuova avventura: varcare lo stretto di Gibilterra e andare in pesca in Atlantico, lungo le coste dell'Africa occidentale. Altri armatori, con spirito pionieristico e barche assolutamente inadeguate, avevano già tentato quel tipo di pesca. Marino era pronto a fare il grande salto: dove altri erano riusciti certamente non avrebbero fallito loro. In famiglia c'era pieno accordo; il più entusiasta era il padre Silvestro che si attivò subito per costituire una società dotata di capitali sufficienti per l'acquisto e l'armamento di una barca in ferro adeguata ad affrontare l'oceano mare.

Marino e il padre intuirono che la pesca in Atlantico imponeva un salto di qualità al settore. Bisognava passare da una attività artigianale fondata sulle

tradizioni familiari ad una impresa a carattere industriale, aperta all'ingresso del capitale finanziario.

Costituirono una società per il 50% di proprietà della famiglia, mentre il restante 50% venne acquisito, pro quota, da diversi professionisti ascolani e sambenedettesi (l'avv. Torello Mattozzi, il dott. Franco Spalvieri, l'avv. Francesco Ulissi, l'avv. Luciani, l'ing. Mazza).

Nel febbraio del 1963 Marino era al comando del Silvestro I°, barca acquistata dalla nuova società nel nord della Francia, a Boulogne sur Mer, nel giugno dell'anno precedente. Marino ne assunse il comando con tante perplessità. Non aveva mai navigato in Atlantico, non conosceva le zone di pesca né i fondali. Era un azzardo. Alla vigilia della partenza per il "Marocco" parlò con il padre dei suoi dubbi, ma lo trovò fiducioso e prodigo di suggerimenti: mettere a bordo tutte le reti che avevano in magazzino, tutti i pezzi di ricambio e tutte le attrezzature di pesca di cui disponevano; provare e insistere; sostituire una rete che si rompeva con un'altra nuova. Finché avesse reti a disposizione doveva sempre continuare a provare. Silvestro era certo che alla fine Marino sarebbe riuscito a trovare il fondale giusto e la rete adatta per riempire la stiva di pesce di 1^ qualità. Lui avrebbe saputo fare meglio degli altri.

Partì per le Canarie sostenuto dalla stima e fiducia di suo padre, ma senza alcuna esperienza. Altri membri dell'equipaggio erano già stati in pesca nella zona, per cui scambiandosi opinioni e suggerimenti, incominciarono a fare le prime cale.

Le prime prove di pesca, lungo le coste atlantiche del Marocco, furono disastrose. Ruppero quasi tutte le reti che avevano a bordo. Non conoscendo i fondali incapparono in rocce e asperità del fondo. A bordo c'erano grande sconcerto e scetticismo. Tornare in Italia a stive vuote sarebbe stata una grave perdita finanziaria e, peggio ancora, uno forte scorno.

Marino decise di fare di testa sua e, avendo osservato una nave giapponese in pesca e fatto domande nel porto di Las Palmas, decise con l'ultima rete disponibile di fare un tentativo a modo suo, nella scelta della zona e nel modo di armare la rete. Dopo neanche due ore di traino issò a bordo una straordinaria saccata di pesce di ottima qualità. Aveva ormai capito quali fossero i criteri guida nella determinazione delle zone in cui gettare la rete, e come essa dovesse essere

sistemata per ottenere buoni risultati di pesca nelle acque della costa occidentale dell'Africa.

Marino rimase al comando del Silvestro I° per un anno, con risultati di pesca straordinari, ma che comportavano ritmi di lavoro disumani. Lo stress e la fatica erano spesso causa di incidenti.

Nel 1964 Marino era in pesca in Mauritania al comando del "Leopolda II" (una vecchia barca a vapore tedesca acquistata ad Amburgo e completamente trasformata dal cantiere Castracani di Ancona per essere adattata alla pesca), quando in una manovra di salpo della rete un cavo tranciò di netto tre dita a Spina Benedetto (*Magnacascè*), un quarto dito restò appeso alla mano per la sola pelle. Un marinaio terrorizzato portò a Marino le tre dita in un bicchiere: *"forse possono essere riattaccate"*. In situazioni come queste la semplice cassetta del pronto soccorso che avevano a bordo serviva a ben poco. In plancia Marino prestò le prime cure sommarie:

"Senza un lamento. Tre dita in un bicchiere e uno che gli pendeva retto dalla sola pelle. Senza un lamento. Spina era un uomo straordinario. La mia preoccupazione era evidente. Era lui che cercava di tranquillizzarmi dicendo che in qualche modo avremmo fatto. Ma dentro di me mi chiedevo in quale modo. Eravamo a tre giorni di navigazione da Las Palmas e in quelle condizioni Spina non poteva reggere."

L'unica possibilità per avere soccorso in zona era un accampamento militare spagnolo lungo il fiume Rio d'Oro, chiamato Villa Cisneros. Era possibile raggiungere l'accampamento con la nave, ma c'era l'ostacolo di una stretta lingua di sabbia all'ingresso dell'estuario, con un fondale inferiore al pescaggio del Leopolda. Marino, pur sconsigliato dagli altri ufficiali, decise di tentare di superare di slancio la secca. Non poteva lasciare Spina in quelle condizioni senza l'intervento di un medico. Lanciò la nave, motore avanti a tutta forza, contro la secca. Fu un momento difficile. Il Leopolda, con la forza della velocità che aveva raggiunto, "strusciando" sul fondo e sbandando paurosamente di diversi gradi, al limite del rovesciamento, superò la secca. Dopo circa due ore di navigazione sul Rio d'Oro erano a Villa Cisneros. Spina fu portato immediatamente in sala chirurgica, i medici gli recisero definitivamente il quarto dito e gli prestarono tutte le cure necessarie,

confermando che se non fossero intervenuti con tempestività, Spina non ce l'avrebbe fatta.

"Spina era un uomo straordinario e ogni volta che vado al cimitero passo a salutarlo."

Un altro incidente grave capitò a Marino quando si trovava nelle acque della Mauritania, a sud di Capo Timeris. Erano in navigazione per cambiare zona di pesca. L'elettricista di bordo, Tiberio, colse l'occasione per pescare alla traina con una lenza (lungo filo di nylon con all'estremità due ami e relative esche) i tonnetti di cui era particolarmente ricca la zona.

"Un tonnetto abboccò, Tiberio senti lo strappo e tirò velocemente il filo a bordo. Nella concitazione della manovra, con il tonno che si dibatteva vivacemente, un amo si conficcò in un occhio di Tiberio che, per il dolore, istintivamente diede uno strappo al filo. L'amo gli lacerò la palpebra e l'occhio fuoriuscì dall'orbita. Era un'immagine terrificante."

Con l'occhio che gli pendeva e con urla strazianti Tiberio venne portato in plancia, ma per quell'incidente non c'erano le condizioni per alcun tipo di soccorso. L'ospedale più vicino era in Senegal a Dakar, e ci volevano almeno trenta ore di navigazione per raggiungerlo. Ogni minuto che passava il volto di Tiberio diventava sempre più gonfio e più nero. Era irriconoscibile, sembrava un mostro.

Marino e l'intero equipaggio erano terrorizzati nel vedere un loro compagno ridotto in quel modo, sentire le sue urla di disperazione e non poter far nulla per aiutarlo.

Nella drammaticità del momento Marino ricordò che un'ora prima avevano incrociato una nave fattoria olandese. Una bella barca con 160 persone d'equipaggio (la metà donne), dotata di servizi d'avanguardia: cinema, sala giochi, sala chirurgica con personale medico e persino un elicottero per le emergenze. L'apparire alla mente di Marino l'immagine dell'elicottero gli suggerì una possibile soluzione al dramma che stavano vivendo. Ordinò rapidamente un'inversione di rotta e, macchine a tutta forza, si diresse verso la zona dove aveva visto la nave olandese. La trovarono facilmente perché, nell'incrociarla, Marino ne aveva rilevato casualmente le coordinate. Il comandante della nave olandese e i suoi collaboratori furono straordinari: manovrarono sapientemente per agevolare la manovra di accosto, si prodigarono in mille modi per il trasferimento di Tiberio a

bordo e dopo avergli somministrato antidolorifici lo trasportarono in elicottero all'ospedale di Dakar con l'assistenza di un medico e di una infermiera. Dopo solo un'ora Tiberio era in sala operatoria. Gli tolsero definitivamente l'occhio danneggiato, ma riuscirono a salvargli l'altro e soprattutto... salvargli la vita.

Marino e l'intero equipaggio rimasero molto scossi da questo terribile episodio, ma il lavoro doveva continuare. Ripresero la pesca con un senso di scoramento per la grave disgrazia che aveva colpito un loro compagno e per la constatazione del modo primitivo in cui essi erano costretti a lavorare.

C'era una bella differenza fra il modo con cui andavano in pesca in oceano loro e gli olandesi!

La pesca in "Marocco", come usavano dire, dava ottimi risultati economici e la società decise di acquistare un'altra barca a Boulogne sur Mer. Si recarono in nove in quella località per portarla ad Ancona a fare i lavori di trasformazione: Marino quale comandante, suo fratello Enrico direttore di macchina e l'equipaggio costituito da Pietro Ciarocchi, Oscar Bellini (*Lu Fiumà*), Andrea Paolini (*Ndrenucce*); Nazzareno Pompei (*Bistecca*), Pietro Paolini (*Prechiò*), Francesco Palestini (*La Sfoja*), Eugenio Rosetti (*Lu Rosce*), Marco Ricci (*Fa Danne*). Partirono in treno da San benedetto con cuccette prenotate, ma Nazzareno Pompei (*Bistecca*) trascorse tutta la notte su uno strapuntino del corridoio perché nello scompartimento c'era anche una signora e lui "...si vergognava di dormire con una donna. Mica era sua moglie!"

Da Boulogne sur Mer dovevano ripartire il prima possibile, ma il mare era sempre in pessime condizioni: nebbia, vento, neve e mare grosso. Aspettavano in porto che il mare si calmasse prima di prendere la via del ritorno. Ogni giorno andavano alla Stazione Meteorologica per informarsi sulle previsioni del tempo. Alla fine un addetto domandò loro la ragione che li spingeva a conoscere quotidianamente le previsioni del mare. Spiegarono che dovevano ripartire, motivo per il quale attendevano il miglioramento del tempo. Ebbero una risposta secca e sconcertante:

"Signori, se aspettate il miglioramento del tempo voi partirete nel mese di luglio."

Nel Canale della Manica, nel periodo invernale, vento forte, freddo e mare grosso erano condizioni normali, infatti le barche dei pescatori francesi uscivano

regolarmente ogni giorno. Abituati all'Adriatico, a Marino e ai suoi compagni sembrava un mare "in tempesta".

Un "incidente" li costrinse a prendere la via del ritorno.....senza essersi prima informati sulle condizioni del mare!

Nel porto di Boulogne sur Mer, come del resto su tutto il tratto di mare della Manica, vi erano maree altissime; le barche ormeggiate in porto dovevano avere sempre del personale di guardia che allentasse le corde di ormeggio quando la marea si abbassava, e le serrasse quando si alzava.

Quello delle maree era una fenomeno che conoscevano, ma essi non avevano alcuna esperienza pratica del riflesso verso le barche ormeggiate. L'equipaggio francese che aveva custodito la barca aveva dato loro le opportune istruzioni prima di consegnarla, ma per disattenzione e sottovalutazione della forza della marea, gli uomini di guardia non allentarono sufficientemente le corde di ormeggio in occasione della bassa marea: con uno schianto le corde si ruppero, prima a prua poi a poppa. La barca, con il vento che c'era, iniziò a scarrocciare paurosamente verso le scogliere. Si vennero a trovare in una situazione imbarazzante e pericolosa. Non era facile manovrare in spazi così ristretti. Fortuna volle che fossero tutti a bordo e le macchine in moto. Guardando verso prua, in quei momenti concitati, Marino vide dritta davanti alla prua l'uscita dal porto, a quel punto un breve consulto e, deciso, diede l'ordine:

"Macchine avanti, si fa rotta verso l'Italia."

La necessità di evitare un naufragio...in porto, li costrinse a prendere la via del ritorno.

Non badarono alle condizioni del tempo e del mare, dovevano andarsene anche per evitare una brutta figura. Erano le peggiori condizioni di mare che avessero mai visto. Quel giorno neanche le barche francesi erano uscite. Mare in tempesta e nebbia, ma la barca rispondeva bene, aveva una straordinaria navigabilità. Pur in quelle condizioni difficili riuscirono a uscir fuori dal Canale della Manica, attraversare il Golfo di Biscaglia, costeggiare il Portogallo, e finalmente varcare lo stretto di Gibilterra per entrare in Mediterraneo e fare rotta per S. Benedetto.

La barca acquistata a Boulogne sur Mer fu trasformata: adeguate le cabine, realizzato l'impianto frigorifero e le relative celle per lo stivaggio del

pescato. I lavori effettuati la resero adatta e particolarmente efficiente per la pesca lungo le coste occidentali dell'Africa.

I notevoli risultati economici che si conseguirono suscitarono l'interesse di un imprenditore ascolano, a cui la famiglia Pompei vendette il 50% della società di loro proprietà.

L'offerta finanziaria ricevuta era buona, per cui Marino e i suoi decisero di cedere la loro quota della società e costituirne una nuova, la SPRA, di cui essi divennero proprietari al 50% mentre il restante 50% era di altri imprenditori sambenedettesi (Sgattoni e Roncarolo).

Acquistarono il "Maria Matilde", una bella barca di grande navigabilità di 587 tsl e 1250 hp., che entrò in attività nel maggio del 1965. La zona di pesca era la costa occidentale dell'Africa: Marocco, Mauritania, Senegal, Guinea. La base operativa venne stabilita nelle isole Canarie, a Las Palmas.

I risultati di pesca erano più che soddisfacenti, con ottimi guadagni sia per la società armatrice che per il personale imbarcato. I marinai riuscivano a raggiungere paghe di 250/300.000 lire al mese. Per quei tempi erano stipendi molto alti.



Figura 14 Il pescato in coperta.

Il contratto d'imbarco era alla parte. Dal ricavato della vendita del pesce si toglievano le spese (gasolio, viveri, manutenzione, spese di commercializzazione, ecc.) ed il rimanente era diviso in questo modo: il 55% alla società armatrice e il 45% al personale. La parte spettante al personale era successivamente ripartita in quote secondo la qualifica d'imbarco:

una parte e mezza al capitano;

una parte e un quarto ai tecnici di bordo (ufficiali di coperta e di macchina, nostromo, frigorista, cuoco, elettricista);

una parte ai marinai;

tre quarti di parte ai mozzi.

Spesso il comandante, in relazione alla sua bravura, riusciva a strappare due quote. In questo caso la mezza quota veniva detratta dalla percentuale spettante alla società armatrice.

Il contratto alla parte era puramente teorico, perché i marinai non conoscevano la contabilità, costi e ricavi, delle campagne di pesca, per cui gli armatori decidevano di proprio arbitrio, scambiandosi le informazioni e concordando fra loro su quanto dare agli equipaggi di retribuzione. Talvolta Marino, che conosceva la redditività di ogni campagna di pesca, era costretto a fare dure discussioni con la società armatrice, di cui la sua famiglia deteneva il 50%, per ottenere un miglioramento delle retribuzioni del personale imbarcato. Chi era a terra non poteva capire che cosa significasse stare sei mesi in pesca in Atlantico. Se la loro barca aveva ottenuto risultati di pesca migliori di altre, ciò si doveva ai ritmi che lui imponeva all'equipaggio e alla fatica al limite delle possibilità fisiche a cui sottoponeva il personale.¹⁵ Se la società guadagnava di più, era giusto che anche i pescatori ne traessero un vantaggio.

Ogni volta che doveva affrontare queste discussioni pesanti e per molti versi penose, gli tornava alla mente la scena di quanto si facevano "i conti" all'epoca di suo padre. Tutto l'equipaggio veniva convocato a casa sua e accolto nella saletta. In un tavolo c'erano biscotti e pasticcini, il vino, le gazzose e l'immane bottiglia di vermuth, in un altro tavolo c'erano suo padre e il cavalier Bormioli, il contabile. Intorno a loro, seduti, tutti i membri dell'equipaggio. Il Cavaliere leggeva le spese una per una e il relativo importo, a voce alta, in modo che tutti potessero sentire; alla fine faceva la somma, sempre a voce alta, la detraeva dal ricavato della vendita del pescato e determinava la spettanza di ognuno secondo il contratto. Alzava gli occhi come per avere il consenso dei presenti e dopo un attimo di silenzio, in mancanza di osservazioni o domande, suo padre tirava fuori dal cassetto i soldi e li consegnava direttamente ad ogni pescatore.

Questa scena gli tornava sempre in mente per il modo minuzioso e pignolo con cui venivano fatti i conti e rispettati gli accordi, ma soprattutto per il clima di reciproco rispetto e di umanità che c'era.

¹⁵ Vedi Ruralità e marineria, Pietro Paolo Menziotti, Il lavoro dei pescatori, un racconto per parole e immagini, pagg.101-135, Maroni editore, anno 1993.

I conti del "Maria Matilde" si facevano in ufficio, con le cifre finali, alla presenza dei soli soci e c'era sempre qualcuno che al momento della chiusura tirava fuori una fantomatica spesa, con il preciso intento di diminuire il monte salari da distribuire.

Si guadagnava, ma il lavoro era al limite della resistenza fisica: giorni e giorni senza dormire neppure due ore di seguito, senza fare un pasto a sedere o avere qualche ora di riposo.

Quando Marino vedeva qualche marinaio accasciarsi per il sonno sul banco in cui stava eviscerando il pesce, smetteva la pesca, riprendeva la navigazione, si spostava in qualche altra zona per consentire, nelle poche ore necessarie al trasferimento, un minimo di riposo all'equipaggio.

"Nella pesca atlantica si guadagnava," racconta Marino con una punta di emozione nella voce, "ma siamo stati dei negrieri e abbiamo condiviso la stessa fatica che abbiamo imposto."

C'erano la fatica e il rischio di vivere in mare.

Stavano rientrando in Italia con il "Maria Matilde" con circa 13000 casse (tra grandi e piccole) di pescato quando al largo delle coste del Marocco furono sorpresi da una tempesta terribile, mare forza 9, vento di traverso a 80 nodi.

"La navigazione era impossibile, da un momento all'altro qualche ondata avrebbe potuto rovesciarci. Eravamo in seria difficoltà. Ci mettemmo alla cappa in attesa che il maltempo calmasse."

Alla "cappa" (prua al mare e motori al minimo) rimasero 24 ore prima di poter riprendere la navigazione. Un gigante del mare, una petroliera Russa di circa 300.000 tonnellate, la Olikia Dundesh, viste le difficoltà del "Maria Matilde", cercò di prenderlo a rimorchio: con il lanciasagole sparò un cavo il cui gancio si impigliò nelle sartie del "Maria Matilde" e che il successivo tentativo di traino rese ancor più instabile. Era una manovra impossibile, la barca minacciava di rovesciarsi. In condizioni estreme furono costretti a tagliare rapidamente il cavo per liberarla. Pregarono il comandante della petroliera di non tentare altre manovre, ma di fermarsi a poca distanza per prestare soccorso in caso di naufragio. In occasione di quella tempesta furono molte le barche che si trovarono in difficoltà, e ci furono anche due naufragi: un mercantile carico di tronchi e un altro carico di cemento. La petroliera russa comunicò per radio-telefono a Casablanca che il "Maria Matilde"

era naufragato. In realtà era naufragata una barca con un nome molto simile. La notizia, rilanciata dall'agenzia di stampa Ansa, si diffuse rapidamente, giungendo anche a San Benedetto. La famiglia di Marino era disperata e l'intera città in lutto, come avveniva nelle occasioni delle tragedie in mare. Marino, superata la fase critica della tempesta e doppiato lo stretto di Gibilterra, telefonò a casa per avere notizie dei suoi e apprese l'equivoco. Nel sentire la sua voce ci fu un'esplosione di gioia in famiglia ed anche una preghiera per tutti i santi del paradiso per grazia ricevuta. Al mattino i giornali avevano dato notizia del naufragio con i nomi dell'equipaggio. Quando Marino arrivò a S. Benedetto molti, nel vederlo, pensarono al miracolo. Non era un miracolo, si era trattato solo di un equivoco dovuto ad una omonimia.

All'arrivo a San Benedetto i resoconti ufficiali furono molto formali¹⁶:

"Siamo partiti sabato 15 gennaio alle 10,20 da Las Palmas per seguire la rotta Gibilterra Mediterraneo. Le condizioni di tempo erano buone. La pressione barometrica normale. Abbiamo navigato in queste condizioni per tutto il giorno 16 e parte del 17. Alle 8 del 17 gennaio a circa 8 miglia da Capo Malabata, le condizioni di tempo divennero pessime. La pressione barometrica a 993, il mare della forza 7/8, il vento a 80 nodi. Eravamo incappati nella zona vasta del maltempo che si estendeva oltre in Mediterraneo, Adriatico compreso...L'equipaggio ha risposto in pieno. Tutti hanno dato prova di coraggio e di pratica del mestiere. Debbo far notare in questa occasione l'efficace, intenso tranquillizzante interessamento del nostro rappresentante consolare di Casablanca."

Di analogo tenore le dichiarazioni di altri membri dell'equipaggio. Vittorio Pompei 1° ufficiale:

"...il comportamento dell'intero equipaggio è stato esemplare e degno di elogio."

Giuseppe Romani nostromo:

"Questa volta abbiamo tenuto duro. Lo scafo ha ubbidito ai nostri comandi."

Enrico Pompei direttore di macchina:

¹⁶ Corriere Adriatico venerdì 28 gennaio 1972.

"Ho eseguito gli ordini del comandante per tenere il motore al regime di giri necessario durante il capeggio. Tutto è andato bene."

Uno spiraglio meno formale e più esplicativo della tragedia che avevano vissuto lo lascia intravedere Pasquale Falaschetti II° ufficiale:

"Abbiamo vissuto ore di trepidazione per lo scafo e le nostre famiglie. Ma poi, grazie a Dio, tutto si è risolto in bene. Ora quello che più conta è che siamo a casa sani e salvi."

I resoconti della stampa furono superficiali e retorici: *"...A bordo c'erano provviste di viveri di ogni genere e bevande di tutte le qualità, compreso il vino di tutte le specie. Le provviste integrate con acquisti fatti a Las Palmas. L'unità ha pescato a 14 chilometri dalla costa in rispetto delle convenzioni internazionali...Il comandante Marino Pompei, nonostante i suoi 40 anni è vecchio del mestiere e sicuro del fatto suo.....Il coraggio, il sangue freddo, la pratica di navigazione di tutto l'equipaggio sono valsi a scongiurare qualunque pericolo."*

Il dramma vissuto dai 26 uomini dell'equipaggio del "Maria Matilde" non è assunto agli onori della cronaca: la paura, il pianto, le imprecazioni per il mare e per quel mestiere infame, le invocazioni di aiuto ai santi del paradiso, a San Francesco protettore, alla Madonna della Marina, i solenni giuramenti di non rimettere più il piede in mare, gli insulti verso chi li mandava ad affrontare l'oceano con barche inadeguate, erano le umane reazioni di pescatori di cui la stampa non parlava. L'insieme di queste forti emozioni erano tradotte in "coraggio", "professionalità", "sangue freddo".

A distanza di 30 anni Marino spiega che molti dei rischi che si correvano erano eccessivi per le caratteristiche delle imbarcazioni di cui disponevano. Si viveva in un clima esasperato di competizione: riempire la stiva con le qualità migliori e nel minor tempo possibile. I principi di fondo a cui ispirarsi erano quelli della competizione, poi venivano tutte le altre buone norme di una vita in mare. La competizione fra i vari comandanti e la pressione delle società armatrici avevano come coerente conseguenza lo sconfinamento nelle acque territoriali e le relative catture, i frequenti incidenti a bordo, l'eccessivo carico di lavoro degli equipaggi, i rischi nella navigazione. Quando erano partiti da Las Palmas le condizioni del tempo erano buone, ma le previsioni meteorologiche avevano avvertito del maltempo in arrivo. Erano consapevoli che sarebbero incappati in una tempesta. In

un clima meno esasperato la prudenza avrebbe suggerito di riparare a Casablanca e attendere in porto. Questo, però, avrebbe comportato la perdita di due/tre giorni di navigazione, e un comandante esperto e capace non poteva permettersi questo lusso, ne usciva sminuito il suo prestigio professionale!

In cinquant'anni di navigazione Marino si è trovato molte volte in condizioni difficili; il far presto, la competizione con le altre barche e gli altri comandanti sono stati sempre cattivi consiglieri. Ricorda con particolare emozione un altro episodio: stavano attraversando il Golfo del Leone quando furono investiti da una furiosa tempesta, si trovavano a bordo del "Leopolda II"^\, onde altissime si abbattevano sulla barca sommergendola fino al ponte di comando. Nell'equipaggio si era creato un clima di forte tensione e di paura. In quella situazione non era facile chiedere a 26 persone di rimanere calme, c'erano marinai esperti che avevano vissuto in analoghi frangenti, ma anche giovani al primo imbarco che non avrebbero mai immaginato di vedere il mare trasformarsi nella furia violenta e maligna di quei momenti. Era forte il rischio che un'ondata invadesse la stiva attraverso qualche portellone aperto, l'acqua imbarcata avrebbe sbilanciato l'assetto della nave e sarebbe stato un naufragio certo. Marino prese una decisione difficile. Fece chiudere con i lucchetti le porte stagno e tutto l'equipaggio rimase imprigionato all'interno della barca. Nessuno poteva uscire. Insieme a Eugenio Rosetti e Pasquale Falaschetti si chiuse nella plancia di comando per non udire né imprecazioni né invocazioni.

Fu una decisione difficile che egli ricorda con una forte emozione, lontana dall'immagine del comandante esperto e che sa il fatto suo: sottocoperta, chiusi con un lucchetto, c'erano anche i suoi fratelli Vittorio, Enrico e Pietro.

In quel periodo si incominciarono a sentire i primi segnali di una tendenza generalizzata al calo dei profitti per ogni campagna di pesca. I viaggi di andata e ritorno richiedevano troppo tempo ed erano costi che incidevano eccessivamente sulla redditività della barca. Adottarono il sistema di trasferire il pescato a bordo di una nave frigorifero per essere riportato in Italia, in modo che essi rimanessero sempre in pesca eliminando così i costi dei trasferimenti.

L'iniziativa si rivelò molto utile sotto il profilo finanziario, ma costringeva gli equipaggi e ancor più Marino, per le sue responsabilità di comandante, a lunghissimi periodi di assenza da casa. E questo era un problema aggiuntivo ai

tanti che aveva nel lavoro. Tutto il peso della gestione della famiglia gravava su sua moglie, in particolare la crescita dei figli, l'educazione, l'istruzione, ma anche la cura dei loro interessi familiari. Silvestro, il primo, aveva terminato le scuole medie e doveva decidere a quale tipo di scuola superiore iscriversi. Marino, in uno dei suoi rari soggiorni familiari discusse del problema con la moglie. Avrebbe voluto che il loro primo figlio avesse continuato la tradizione di famiglia del lavoro in mare. Si chiamava Silvestro, Selevè, come il nonno, a Marino sembrava una premonizione, un destino indicato dal nome stesso. Voleva iscriverlo all'Istituto Nautico di Ancona perché avesse una preparazione teorica nell'affrontare la sua vita in mare. Fu una discussione difficile e dura, come mai era accaduto fra loro:

"Al Nautico? In Ancona? Per prepararsi a una vita di mare? Mai! Non ci pensare neanche. Io non mando mio figlio in mare. Dovrei passare tutta la mia vita.... con il cuore in gola? Tremare dalla paura ad ogni spirare del vento?.....come potrei dormire nelle notti d'inverno nel sentire il rumore della pioggia, il rumore sordo di tuoni e il sinistro lampo dei fulmini!...dovrei passare una vita con il terrore di non sapere dove si trova mio figlio e a immaginare in mezzo a quali situazioni di pericolo potrebbe trovarsi? Par carità! Sarei costretta ogni giorno ad andare a vedere se il mare è calmo o agitato e rimanere comunque preoccupata al pensiero che Silvestro si trovi in mari lontani dove magari in quel momento potrebbe essere in corso una tempesta. Tu hai voluto fare la scelta di una vita di mare per te, ma non potrai condannarci anche tuo figlio. No! Non ci pensare! Non ti bastano le preoccupazioni che ho nel saperti in mezzo al mare, in qualche posto di cui non so neanche l'esistenza? Mi vuoi far vivere nel terrore gli anni futuri sapendoci anche mio figlio? E poi per che cosa, per stare sempre lontano dalla casa, dalla moglie, dai figli? Per guadagnare di più o per l'orgoglio di essere il nipote di Selevè e il figlio di Marino? Silvestro saprà trovare la sua strada e noi potremo essere orgogliosi di lui anche senza il mare e il terribile mestiere del pescatore! Guardati intorno, le cose sono cambiate e la nostra famiglia non ha più bisogno del mare per vivere"

Furono parole dette a voce alta come se parlasse ad una persona distante. Tutte d'un fiato. Come se le covassero dentro da anni. Avevano trovato la forza di uscire nel momento in cui era in discussione il futuro del figlio.

Il giorno dopo Marino portò con sé Silvestro in Ancona e lo iscrisse all'Istituto Nautico.

Alla sua partenza per una nuova campagna di pesca raccomandò alla moglie di trovare una pensione o un'altra sistemazione decorosa per Silvestro in modo che potesse studiare in condizioni di serenità. Dopo alcuni giorni di navigazione, superato lo stretto di Gibilterra, telefonò a casa per sapere se fosse stata trovata una buona sistemazione per Silvestro.

"Vuoi sapere se ho trovato una buona sistemazione per Silvestro?" gli rispose serena la moglie "Stai tranquillo! L'ho trovata ed è ottima. Sono andata in Ancona, all'Istituto Nautico, ho ritirato la sua iscrizione e i documenti e l'ho iscritto al liceo scientifico di San Benedetto. Una migliore sistemazione non potevo trovarla! Tu stai tranquillo, qui le cose vanno bene così."

CAMPAGNE DI PESCA IN MAROCCO E IN IRAN

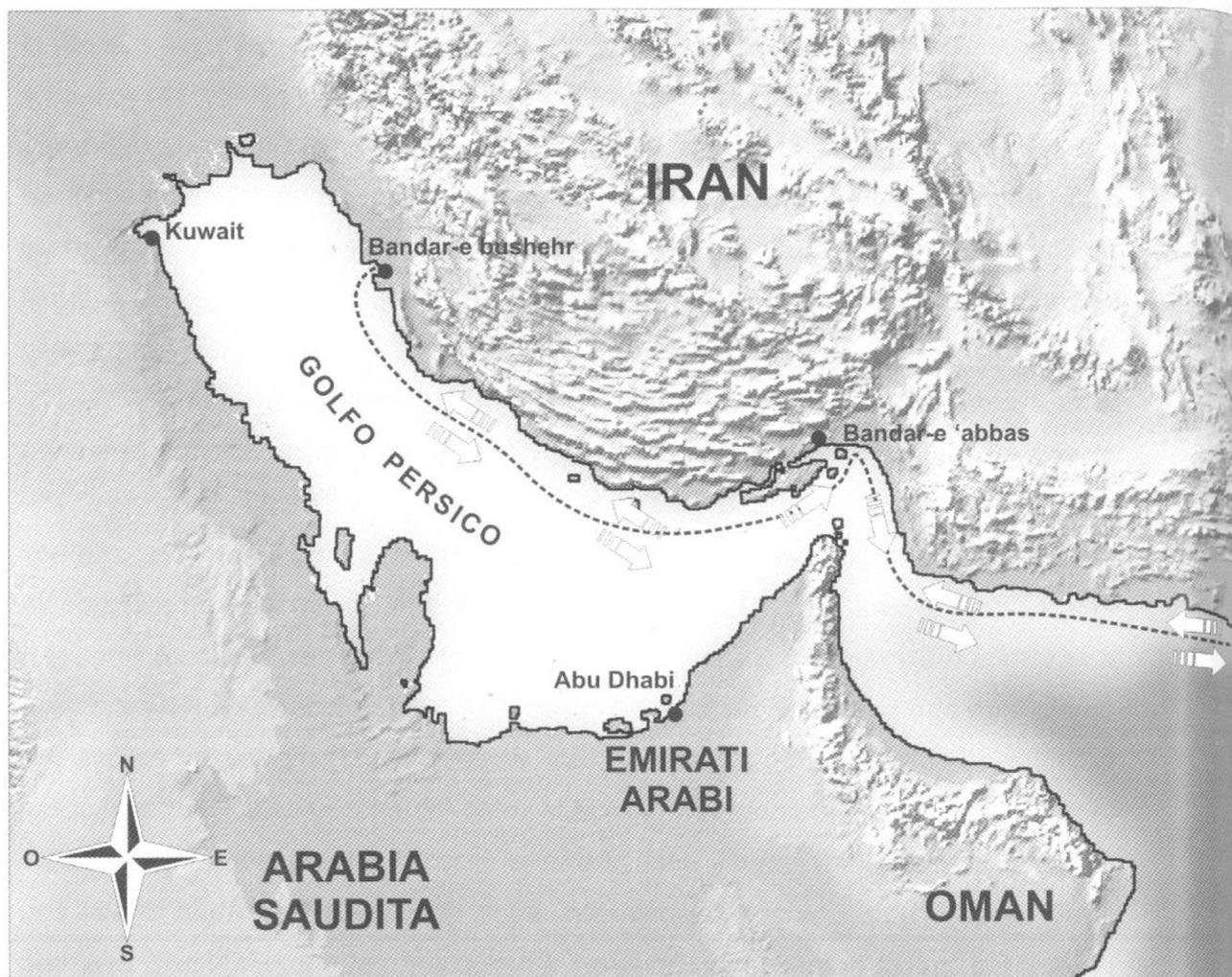


Figura 15 Campagna di pesca nel Golfo Persico, lungo le coste dell'Iran.

Dopo sette anni di pesca nelle coste occidentali dell'Africa vendettero il motopesca "Maria Matilde" allo stesso armatore da cui l'avevano comprato. Era una barca ottima per la pesca che praticavano e per la sua straordinaria navigabilità, ma il motore aveva avuto due avarie di seguito che l'avevano immobilizzata a Las Palmas per due anni, con gravi perdite finanziarie. Il danno era notevole, ma la nave avrebbe potuto riprendere la pesca se non fossero intervenuti contrasti con gli altri soci sulla trasparenza della gestione societaria. Il rapporto fiduciario fra i soci si era rotto e ciò consigliò la famiglia di Marino a chiudere definitivamente quella esperienza societaria.

Una volta venduto il "Maria Matilde", Marino rimase un periodo a terra. Si doveva decidere su che cosa fare. Erano molti gli interrogativi: fare una nuova società, con chi, per quale tipo di pesca, con quale tipo di barca. La pesca in Atlantico diventava sempre più difficile. I Paesi africani avevano esteso le acque territoriali; gli accordi con i rispettivi governi erano difficili e soggetti all'arbitrio del potente di turno.

In Nord America erano state emanate disposizioni severe, i permessi erano diventati costosi e i controlli asfissianti.

Nel gennaio del 1976 Marino ebbe una proposta di comando-formazione del personale dal cantiere navale Catasta di San Benedetto. Il cantiere aveva stipulato un contratto con la società marocchina Ain Es Sfa, di diretta proprietà di Re Hasan II, per la costruzione di otto barche da pesca. Il Marocco voleva costruirsi una propria flotta per sfruttare direttamente le risorse ittiche.

Una barca era da poco terminata e due erano già state impostate in cantiere. Fecero prove di navigazione e pesca in Adriatico, ma durante le prove ruppero tre volte il verricello: ogni volta che si effettuavano delle uscite questo si rompeva. Marino suggerì di cambiare tipo di verricello, quello montato era inadatto, ma il suo consiglio rimase inascoltato.

Partito per il Marocco nel marzo del 1976, già nel maggio si era sbarcato a Casablanca. Dopo un mese di lavoro, con buoni risultati di pesca, il verricello si ruppe di nuovo. La società marocchina fece attraccare la barca ad Agadir, sospese i pagamenti, ruppe il contratto e intentò causa al cantiere.

La società marocchina vinse la causa e il contratto fu sciolto. Il cantiere di San Benedetto subì un danno irreparabile e non riuscì più a riprendersi dal fallimento di questa iniziativa.

Marino rimase cinque mesi a Casablanca e fu regolarmente pagato dalla società marocchina per i sei mesi stabiliti nel contratto d'ingaggio.

Aveva appena conclusa questa esperienza che ricevette un'altra proposta di comando e formazione del personale dal cantiere Morini di Ancona che aveva realizzato tre bellissime navi, il Lavan 01, il Lavan 02 ed il Lavan 03, per una società iraniana; gli proposero di assumere il comando del Lavan 02 e andare a pescare nelle acque territoriali di quel Paese. Il contratto di fornitura comprendeva anche la formazione del personale per la gestione dell'imbarcazione e per

l'esercizio dell'attività di pesca. La proposta era economicamente molto interessante per cui Marino decise di fare quell'esperienza. Come direttore di macchina portò il fratello Enrico. Era il maggio del 1977.

Avevano come base operativa il porto di BANDAR-E BUSHEHR e pescavano fino al confine con il Pachistan. I risultati erano ottimi, le barche efficienti, il personale adatto a quel tipo di lavoro e le zone di pesca molto ricche: gamberi, seppie, calamari, qualità tutte di 1^ scelta.

Nel giro di pochi giorni si riusciva a riempire la stiva di 2000 cartoni di pesce pregiato (in maggioranza gamberi). Per questa ragione a Bushehr nacquero alcuni problemi: la loro barca usciva con qualsiasi tempo, dando straordinari risultati di pesca e, poiché il personale locale imbarcato era dipendente dallo Stato che pagava secondo i quantitativi di pesce sbarcato, i pescatori del Lavan 02 raggiungevano retribuzioni molto maggiori di quelle degli altri pescatori del posto. Questa disparità di reddito creò forti malumori nella marineria, per cui egli fu costretto a spostarsi a sud nel porto di BANDAR-E ABBAS.

Nel Paese intanto si era aperta una grave crisi sociale con violenti scontri di piazza, in agosto il primo ministro Hoveida aveva rassegnato le dimissioni e a Marino giungevano notizie di una situazione in rapido deterioramento. Marino riceveva pressioni per rinnovare il contratto e rimanere. Ebbe l'accortezza di chiedere una licenza per tornare in Italia con la motivazione che doveva sistemare alcuni suoi interessi, promettendo che al ritorno avrebbe firmato un nuovo contratto.

Mentre era a San Benedetto ebbe notizia del colpo di stato in Iran: cacciato lo Scià Reza Palevi aveva preso il potere Komeini e instaurata una repubblica islamica, e Marino si guardò bene dal tornare in Iran. Così terminò la sua esperienza iraniana. Successivamente ebbe notizia che le barche costruite dal cantiere navale Morini di Ancona erano ad arrugginirsi nel porto di BUSHEHR.

VENTI ANNI CON L'ARMATORE DE GIOSA: Somalia, Yemen, Stati Uniti, Canada



Figura 16 Motopeschereccio atlantico Antonietta Madre.

In Somalia

Nel luglio 1978 Marino s'imbarcò sull'"Antonietta Madre", una barca moderna realizzata da un cantiere navale di Viareggio: 2300 cavalli di potenza motore e 888,70 tonnellate di stazza lorda, di proprietà di De Giosa, un armatore di Bari. Il primo ingaggio aveva lo scopo di effettuare una campagna di pesca esplorativa in Somalia. Marino era molto perplesso perché quella era un'area praticamente inesplorata, non se ne conoscevano i fondali né le specie ittiche catturabili e il loro valore commerciale. Sarebbero stati i primi a svolgere una campagna di pesca lungo le coste di quel Paese con i rischi che ne conseguivano. L'armatore chiarì che il compito era proprio quello: fare una campagna di pesca

sperimentale per verificare la sfruttabilità delle platee di pesca della Somalia. L'incarico era stato loro affidato dal Ministero della Marina Mercantile e le spese sarebbero state a carico dello stesso Ministero. Nel 1978 la pesca lungo le coste dell'Africa occidentale era entrata in crisi per vari motivi: l'aumento dei costi generali, in particolare del gasolio; un progressivo impoverimento delle platee di pesca; le difficoltà crescenti di relazioni con i governi dei vari Paesi (i permessi di pesca nelle acque territoriali dovevano essere contrattati direttamente dagli armatori con gli esponenti dei vari governi). Probabilmente fu lo stesso De Giosa a suggerire al Ministero di finanziare una campagna sperimentale di pesca nelle acque della Somalia. L'armamento della pesca italiana aveva bisogno di trovare nuove platee, ed un singolo armatore non poteva assumersi i costi e i rischi di una campagna sperimentale.

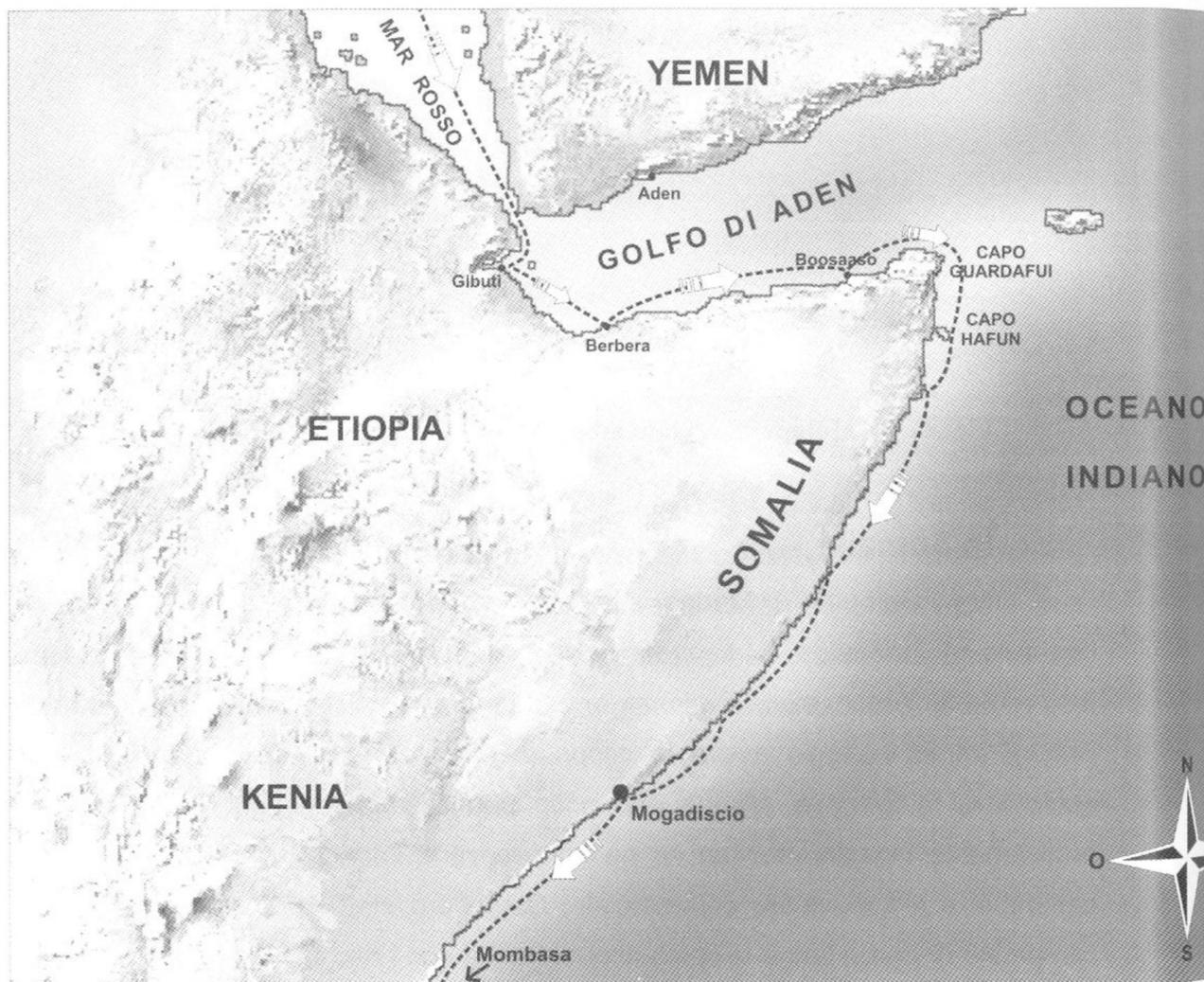


Figura 17 Campagna di pesca in Somalia.

Le perplessità di Marino di andare a pescare in una zona sconosciuta furono superate da un ragionamento semplice dell'armatore:

"Io sono pagato dal Ministero, se la pesca non dà risultati ritorniamo in Italia. Si tratta di una campagna sperimentale, quindi nessun rischio di fare brutta figura."

Partirono da Bari, attraversarono il Canale di Suez, superarono il Mar Rosso e fecero rifornimento a Gibuti. Iniziarono a fare delle cale di prova, lungo tutta la costa somala del Golfo di Aden: Saylac, Berbera, Raas Surud, Boosaaso, Buruc, Capo Guardafui.

I risultati di pesca furono ottimi. Una straordinaria ricchezza di biomassa pescabile e molte specie ittiche di valore commerciale nel mercato italiano: dentici, cernie, orate, calamari, gamberi, aragostelle. C'era sempre il problema di un eccessivo scarto di pesca. Dei prodotti ittici che arrivavano a bordo con il sacco, un terzo era lavorato e surgelato, e i due terzi venivano ributtati in mare. Ad ogni saccata decine di quintali di pagelli, sgombri, pesci San Pietro venivano gettati. Era un saccheggio delle risorse naturali della Somalia. Uno spreco inaccettabile.

Nella determinazione della pescosità di quei mari fu decisiva l'esperienza di Marino. Non esisteva una valutazione delle risorse né piani di pesca programmati da biologi marini. Era sulla base della sua esperienza che si decideva dove gettare la rete e come armarla, quali fossero le specie bersaglio e quale il momento di salpare. Dopo trent'anni di navigazione aveva acquisito una sensibilità ed un intuito che supplivano alle carenze di conoscenze scientifiche.

Doppiato Capo Guardafui, si avventurarono lungo le coste somale dell'Oceano Indiano. In prossimità di Capo Hafun pescarono piccoli quantitativi di gamberi. Era un segnale importante: in zona c'erano gamberi. Si fermarono, fecero numerose prove spingendosi fino a tre/quattrocento metri dalla costa e scoprirono che quell'area ne era ricchissima. Da luglio a settembre con una punta massima in agosto si ottennero risultati straordinari, forse anche maggiori che nel Golfo Persico, ma

"...come al solito, anche in quella occasione, con la nostra mania di rapina mettemmo reti dalle maglie finissime catturando anche il novellame di gamberi..."

La loro era una campagna sperimentale per la valutazione delle risorse, ma il Ministero non ebbe gli elementi di valutazione: un funzionario FAO rimase a bordo solo tre giorni.

In sei mesi spedirono in Italia, a Bari, circa 800 tonnellate di prodotti ittici. Il pescato veniva caricato su una nave frigorifero nei porti di Mogadiscio o di Kisimayo senza che vi fosse alcun controllo. Il funzionario somalo firmava qualsiasi lista gli venisse presentata. Ufficialmente si spediva in Italia pesce di pessima qualità (sgombri, pagelli, ecc). In realtà solo pesce di 1^a qualità (cernie, dentici, calamari) e crostacei (aragostelle, gamberi). La firma costava duemila dollari.

In quel periodo Marino scoprì il male endemico dell'Africa: la corruzione. I controlli delle autorità locali servivano solo.....a far guadagnare alcune centinaia di dollari ai "vari controllori".

Va detto anche che le stesse liste firmate dai somali erano confermate allo sbarco con evidenti complicità delle autorità nazionali.

La campagna sperimentale di valutazione delle risorse aveva dato risultati molto positivi. De Giosa fece rimanere stabilmente l'"Antonietta Madre" in Somalia per proseguire l'attività di pesca a fini commerciali.

La base operativa era a Gibuti e a Aden, nello Yemen del sud, mentre Mogadiscio era uno scalo tecnico per i rifornimenti di bordo o per altre necessità che potevano presentarsi nel corso delle campagne di pesca. La pesca si svolgeva con regolare autorizzazione delle Autorità Somale e quindi in condizioni di sufficiente sicurezza con risultati eccezionali: gamberi, aragostelle, cernie, seppie, ecc. Lo scarto di pesca era, come sempre, i $\frac{3}{4}$ delle catture. Si rimandava in Italia solo pesce di 1^a qualità, il resto si ributtava in mare. Era uno sperpero incredibile di risorse naturali. La pesca si svolgeva di fatto senza regole, anche a poche centinaia di metri dalla costa e con qualunque tipo di attrezzatura, di giorno e di notte.

L'equipaggio era costituito prevalentemente da somali, senegalesi e keniani, come condizione del permesso di pesca, ma i capiservizio erano esclusivamente italiani. Il lavoro duro, come sempre, le retribuzioni ottime per gli italiani, circa tre milioni di lire al mese mentre per i somali erano di soli 65 \$ il mese, ma quella era la retribuzione corrente. A bordo si lavorava l'uno accanto all'altro senza problemi. Ognuno faceva il proprio lavoro. Non si verificarono mai

problemi razziali. Marino era molto attento ad evitare screzi: osservazioni o rimproveri erano diretti in primo luogo agli italiani e poi ai senegalesi o ai somali. Le situazioni di tensione, frequenti, nascevano dalla durezza del lavoro e dal tempo che, senza interruzione, si trascorrevva in mare.

In Nord America

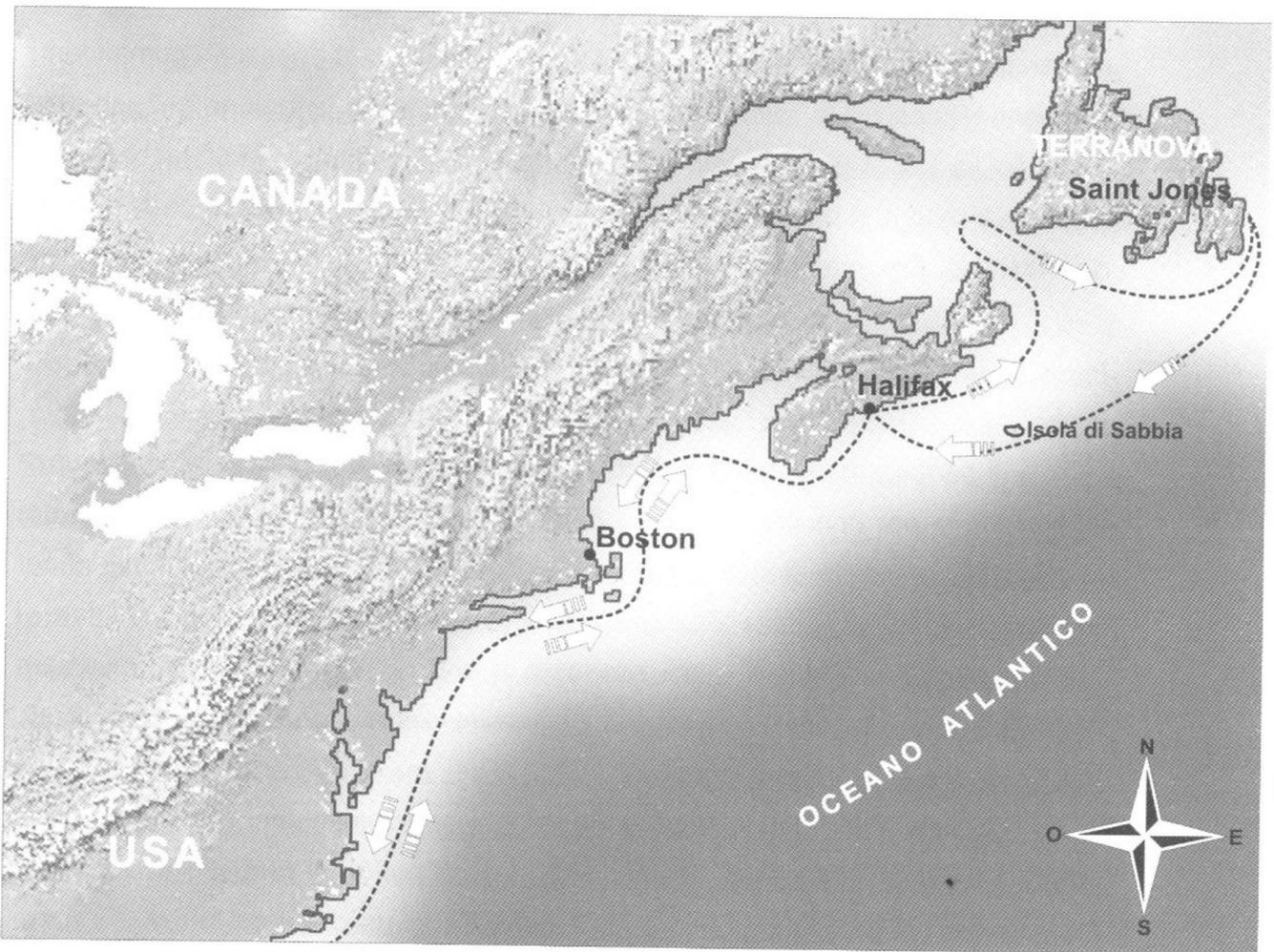


Figura 18 Campagna di pesca in Nord America-Canada.

Dopo tre anni di pesca in Somalia rientrarono in Italia. De Giosa voleva fare un'esperienza in Nord America. Le barche italiane che operavano lungo le coste del nord degli USA ottenevano buoni risultati di pesca con abbondanti catture di calamari e merluzzi. Discutendo con Marino gli prospettò l'idea di provare

ancora più a nord, lungo le coste del Canada, Terranova, e magari fare qualche puntata verso la Groelandia.

Marino, razionalmente, era consapevole che le difficoltà che avrebbe incontrato sarebbero state tante: avrebbe dovuto operare in mari che non conosceva, lontanissimi, caratterizzati da tempeste frequenti, come gli avevano detto suoi colleghi che erano stati in quelle zone, e poi da un freddo che congelava il respiro. Il fascino di conoscere nuovi mari e l'emozione della non espressa speranza di andare a pescare in zone dove mai nessun comandante sambenedettese si era spinto, erano più forti dei timori che la ragione gli suggeriva. In fondo lui era il comandante più esperto e l'"Antonietta Madre" la barca più idonea a pescare in mari più difficili di quelli del Golfo di Aden o delle coste somale dell'Atlantico. Era una prova che poteva fare.

Attrezzarono la barca per le necessità che avrebbero incontrato in mari freddi e la dotarono delle attrezzature adatte per la cattura delle varie specie ittiche.

Il porto di arrivo era New York. La traversata fu un'operazione abbastanza complessa e per una barca dalle caratteristiche dell'"Antonietta Madre" non era consigliabile una rotta diretta. Si potevano incontrare condizioni di mare difficili per un'imbarcazione di quella stazza. Decisero di andare alle Canarie, fare i rifornimenti a Las Palmas e poi scendere a sud dell'equatore per attraversare l'Atlantico fino alla costa americana, e risalire verso nord sino a New York. Passando a sud avrebbero incontrato i venti Alisei, ma evitato probabili tempeste.

A New York Marino trovò suoi colleghi sambenedettesi che già erano in pesca a calamari al largo di Boston e con i quali parlò del progetto di andare in Canada per poi proseguire ancora più a nord. Fu sconsigliato da tutti, il clima era troppo freddo, la barca troppo piccola ed inoltre dei risultati di pesca in quelle zone non si avevano notizie.

L'esperienza nordamericana fece scoprire a Marino il divario tecnologico che c'era fra la nostra flotta di pesca e quella di altri Paesi come la Russia, il Giappone e la stessa Spagna.

L'aspetto che maggiormente lo colpì era il diverso approccio scientifico e culturale che avevano quelle flotte con la risorsa naturale mare. A bordo avevano

oceanografi e biologi, ingegneri che calcolavano il peso dei divergenti, studiavano e disegnavano i piani costruttivi delle reti.¹⁷

Operavano sulla base di precisi piani di pesca. E poi...nulla doveva essere sprecato, si prelevava dal mare solo ciò che poteva essere utilizzato.

Con un senso di scoramento Marino ricordava i saccheggi operati nelle coste africane, e sentiva come una colpa il ricorrente pensiero delle decine di migliaia di tonnellate di pesce rigettato in mare nel corso della sua lunga carriera.

Il personale imbarcato aveva un normale orario di lavoro, come in una fabbrica, con turni di riposo e svago; cuccette dove potevano dormire 6/7 ore di seguito. Avevano medici e sale operatorie. Gli veniva un senso di angoscia nel pensare in quali condizioni disumane aveva lavorato lui e di come aveva fatto lavorare gli uomini dei suoi equipaggi.

A Marino sembrò di trovarsi in una situazione paradossale: non si potevano affrontare quei mari con barche come l'"Antonietta Madre". Le stesse autorizzazioni delle Autorità Canadesi e americane per l'esercizio della pesca furono per lui una scoperta. Alle autorizzazioni erano allegate delle mappe in cui erano segnate, con tanto di coordinate, le zone dove potevano pescare, le specie bersaglio e i quantitativi massimi che potevano catturare. Il rispetto di quelle norme era affidato alla responsabilità del comandante, ma si doveva imbarcare anche un ispettore di pesca affinché esse non venissero violate. I controlli rigorosi imponevano un rispetto meticoloso delle regole. Se veniva catturata qualche aragosta, essa doveva essere presa con le mani e accompagnata in acqua con dolcezza per evitare ulteriori stress.

In prossimità del Natale catturarono un pescespada e Marino chiese all'ispettore l'autorizzazione a non rigettarlo in mare, per essere utilizzato in occasione della cena della vigilia. Ormai era morto e rigettarlo in mare era solo uno spreco. La risposta fu netta e secca: "*Le regole vanno rispettate, a bordo devono rimanere solo merluzzi e calamari, il resto deve tornare in mare!*"

In quel clima di rigidità tutto l'equipaggio si atteneva alle disposizioni impartite dal comandante.

¹⁷ Pier Cesare Gobbi, Pesca Oceanica, pagg. 26-27, ed. Cimbas, a cura di Gabriele Cavezzi, Nazzareno Grannò, Dino Palma.

Ciononostante vissero una brutta storia. Le loro reti erano state controllate a New York, prima della partenza per la pesca da tecnici americani e ritenute conformi. Le maglie delle varie pezze che componevano la rete erano di diverse dimensioni, fra cui la minima era di 60 mm.

In pesca a largo di Halifax con proibitive condizioni di mare furono raggiunti da un guardacoste e nel giro di pochi minuti 18 uomini fecero una tale manovra di arrembaggio con corde ed arpioni che neanche esperti pirati sarebbero riusciti a fare. Con grande cortesia, ma anche con grande fermezza controllarono i vari documenti, le attrezzature di bordo, il pescato in stiva. Nella rete trovarono una piccola parte che invece di avere le maglie da 80 mm. le aveva da 70/75. Marino ne spiegò la ragione: essendo in una zona non soggetta allo stiramento nel traino esse avevano perduto la loro originale ampiezza; inoltre erano state controllate a New York e ritenute idonee. Le spiegazioni fornite non furono convincenti. Di conseguenza gli americani presero il comando della nave, la condussero in porto e il giorno dopo Marino fu processato per tentata corruzione e violazione della dimensione delle maglie. Condannato a 60.000 dollari di multa. Marino si salvò da più pesanti conseguenze perché l'ispettore che era a bordo dichiarò che in effetti non era stato il comandante a tentare di corromperlo, ma il 1° ufficiale che gli aveva fatto discorsi che si potevano configurare come tentativi di corruzione.

Era il 1981 e Marino era in pesca a calamari al largo di Boston quando lo raggiunse la notizia che il padre Silvestro era morto. Si mise immediatamente in contatto via radio con l'armatore per comunicargli che smetteva di pescare e che faceva rotta per New York. Pregò De Giosa di fargli trovare al suo arrivo in porto il biglietto e i documenti necessari per il suo rientro in Italia tramite l'agenzia che curava i loro interessi in quel porto. La collaborazione dell'armatore in quella circostanza drammatica fu totale. Marino, dopo un lungo giro e diversi scali, la notte stessa era a San Benedetto vicino a suo padre. Non poteva mancare a quell'appuntamento in qualunque parte del mondo si trovasse. Silvestro, Selevè, alla morte di sua madre si era trovato solo con una famiglia numerosa: 8 figli, sei maschi e due femmine, la più piccola di soli tre anni. Era stato padre e madre nello stesso tempo. Curava gli interessi familiari, ma provvedeva anche a fare spesa, a preparare pranzo e cena, a dare ai suoi figli un'educazione improntata a principi di serietà e di umanità. Era rimasto vedovo a soli 48 anni, ma aveva deciso di non

risposarsi nel timore che l'ingresso in famiglia di una nuova donna potesse creare dissapori e portare scompiglio. Allora la seconda moglie o come si diceva "la moglie di secondo letto" veniva comunemente chiamata "matrigna", e i suoi figli non avevano bisogno di una matrigna per crescere bene e di sani principi.

Selevè era stato per Marino padre/madre e figura carismatica nello scenario della sua vita di uomo di mare. Un ultimo saluto Marino lo sentiva come un debito che gli doveva, ma anche come un proprio profondo bisogno.

In Canada

I consigli contrari dei suoi colleghi non fecero desistere Marino dal progetto di sperimentare nuove aree di pesca nei mari sconosciuti a nord degli U.S.A.

Ottenuta l'autorizzazione dalle Autorità Canadesi fece delle prove in mare con risultati non soddisfacenti; provò a spingersi oltre Terranova verso la Groelandia, con la recondita speranza di catturare la specie di merluzzo adatta a fare il baccalà.

In Canada, nel porto di Halifax, si era trovato a fianco di barche russe e cubane. Erano delle portaerei, la sua barca in confronto sembrava una lancia di salvataggio: un largo ponte, una piattaforma da prua a poppa e la cabina di comando tutta spostata sulla destra, proprio come le portaerei. Questa particolare forma serviva ad avere sul ponte più di una rete stesa e sempre pronta a sostituire quella che eventualmente si fosse danneggiata nello strascico. La particolare costruzione consentiva manovre rapide e sicure. Sottocoperta avevano delle vere e proprie fabbriche: surgelavano e confezionavano per il consumatore finale i prodotti pescati; conservavano in scatola prodotti particolari; facevano olio e farina di pesce con gli scarti di lavorazione e di pesca.

Tutto ciò che era pescato aveva una sua utilizzazione, nulla si sprecava:....neanche una coda di pesce!

Marino iniziò la pesca in due zone ad est e ad ovest di Sable Island, un'isola a circa 200 miglia al largo di Halifax, per poi spingersi sempre più a nord, ai Grandi Banchi di Terranova e raggiungere il Mare del Labrador fino alle coste della Groelandia. Le base operativa venne stabilita nel porto di Saint John's, mentre a Saint-Pierre-et-Miquelon (Terranova), si rifornivano di gasolio. I risultati di pesca furono straordinari. Con una cala di circa un'ora catturavano tanto pesce che

gli impianti di surgelazione non erano in grado di lavorarlo. Al termine di una lunga giornata, verso le due di notte, dopo aver surgelato circa mille cartoni di merluzzi, erano costretti a rigettare in mare tutto il pesce che non erano riusciti a lavorare. A volte la rete si squarciava per l'enorme peso dei merluzzi catturati. Quando capitavano questi incidenti l'equipaggio gioiva:

"Ooh...benedetta la Madonna...vide che ce guarda!"

Ci volevano due/tre ore per sistemare la rete e rimetterla in mare, e quindi in quell'arco di tempo il lavoro era meno stressante e faticoso. Ore in cui l'equipaggio poteva respirare.



Figura 19 Marino con una tartaruga catturata.

Marino spediva alla società armatrice rapporti dei risultati straordinari di pesca, ma comunicava anche la sua preoccupazione per le difficili condizioni del mare, il freddo che rendeva il lavoro impossibile e il pericolo imminente degli iceberg alla deriva. Sia lui che l'equipaggio erano convinti che in quelle condizioni continuare a pescare sarebbe stato troppo rischioso e di comune accordo assunsero una netta presa di posizione. Se la società voleva continuare la pesca in quei mari doveva trovarsi un nuovo equipaggio: loro si sarebbero sbarcati tutti.

Il lavoro era infame e si svolgeva in un clima rigido, ma a convincere Marino della necessità di abbandonare la pesca in quella zona furono le continue tempeste e il loro repentino abbattersi contro l'"Antonietta Madre" con effetti devastanti.

"Un mare plumbeo, calmo, piatto, senza un alito di vento" è il racconto di Marino di uno strano fenomeno meteo marino che aveva vissuto, "All'orizzonte una fascia di foschia con al di sopra uno strano chiarore e poi, sopra ancora, nubi cumuliformi gigantesche, l'una sopra l'altra e l'una più scura dell'altra. Un silenzio spettrale. Dopo circa un'ora inizia a spirare una leggera brezza. Era un'atmosfera che incuteva un senso di angoscia. Mi sembrava più un fatto psicologico che un concreto pericolo imminente: il mare era calmo e appena fosse cambiato avremmo potuto salpare la rete e cercare riparo sotto costa dell'Isola di Sabbia che era a poche ore di navigazione"

Nell'equipaggio si era determinato un clima di tensione e Marino cercava di tranquillizzare Falaschetti, II° ufficiale, che insisteva:

"Cumandà.....jemece vi. Ne' me fide. Quiste je nu mare che se cagna all'amprevvise!"

Marino non riusciva a capire le sue preoccupazioni. Al cambiarsi del mare avrebbero rapidamente salpato la rete e sarebbero andati a ripararsi a ridosso dell'Isola di Sabbia (Island Sable) che era abbastanza vicina. Eppoi erano a bordo di una barca di mille tonnellate, mica di un battello, non c'era motivo di avere paura!

In un breve lasso di tempo si alzò un vento fortissimo e il mare sembrò capovolgarsi su se stesso. Il cielo era diventato così buio che non si distingueva più dal mare, come se fosse sprofondato nelle sue stesse acque e le onde avessero preso il suo posto. Era sparito anche quel chiarore di poche ore che a quelle latitudini segnalano l'avvicinarsi dei giorni. La famosa rapida manovra per sfuggire alla tempesta non fu possibile: onde di dieci metri si abbattevano sull'"Antonietta Madre" e l'unica manovra eseguibile era quella di evitare che fossero prese di traverso per non subirne l'impatto devastante. Ci vollero ore e ore di manovre fatte con grande perizia; si avanzò pochi metri alla volta per riuscire ad avvicinarsi all'isola che avevano rilevato dalla mappa nautica e dove si sperava trovare riparo dalla furia del mare. Qui la situazione divenne tragica; questa era

un'isola completamente piatta che non offriva alcun riparo dalla forza del vento, con l'aggravante che le onde, nell'impatto con l'isola, non avevano più una direzione definita, ma arrivavano da tutte le parti (mare incrociato). La barca era ingovernabile, né il timone né la forza dei motori erano in grado di rispondere ai comandi della plancia. L'"Antonietta Madre", una barca di oltre mille tonnellate, era in balia delle onde. Stettero due giorni e due notti in mezzo alla tempesta. Furono ore di paura.

Passata la tempesta dovettero rimanere ancora due giorni in pesca per completare il carico.

Rientrati ad Halifax, in Capitaneria spiegarono a Marino che era stato un errore mettersi a ridosso di Sable Island, quella zona era un cimitero di navi: ve ne erano naufragate 120/130. L'ufficiale della Capitaneria gli diede l'elenco dei vari nomi. Vi era naufragata anche una imbarcazione che portava cavallini pony; alcuni di questi erano riusciti a raggiungere la riva a nuoto, salvandosi. Quella dei pony era l'unica forma vivente dell'isola. Erano riusciti a sopravvivere in difficili condizioni e con il passare del tempo si erano ambientati. I tentativi delle autorità canadesi di riportarli in terra ferma si rivelarono un fallimento: ormai era Island Sable il loro ambiente naturale.

Persone che avevano navigato per 30/40 anni in tutti i mari del mondo non avevano mai visto una tempesta di quel tipo.

Superata quella terribile esperienza furono tutti d'accordo nel comunicare alla società armatrice che l'"Antonietta Madre" era attraccata in porto e che si sarebbero sbarcati se avessero dovuto continuare a pescare in quella zona con una barca di mille tonnellate: avevano capito la ragione per cui la flotta russa e la flotta giapponese pescavano in quei mari con barche da 8/9000 tonnellate.

La richiesta di abbandonare quelle zone venne accolta e l'"Antonietta Madre" fece rotta per rientrare in Italia, per poi ripartire per la Somalia.

Ancora in Somalia

Fino al 1990 la pesca nelle acque territoriali somale era svolta con regolari autorizzazioni che la società armatrice contrattava con le autorità di governo di Mogadiscio.

Dallo scoppio della guerra civile l'Antonietta Madre si era trasferita in Kenia a Mombasa, senza mai più fare scalo in un porto somalo per ragioni di sicurezza. Essa era sempre in pesca o in navigazione. Non faceva mai scalo e Marino rimaneva a bordo anche per nove/dieci mesi continui. Non si andava in porto neanche per rifornirsi di gasolio: la petroliera si affiancava all'"Antonietta Madre" e con una manichetta provvedeva a fare il bunker. In caso di cattivo tempo l'operazione si faceva in navigazione, con la petroliera che seguiva il motopeschereccio. Anche l'approvvigionamento di viveri e il cambio di personale avveniva direttamente in mare. L'agenzia che curava gli interessi della società di De Giosa inviava una barca per soddisfare tutte le necessità di bordo.

Dopo la deposizione del Presidente della Somalia Siad Barre, il Paese non aveva più un'autorità di riferimento perciò furono costretti a pescare senza permesso, con gravi pericoli, fino al 1998.

Le bande dei signori della guerra si erano organizzate con battelli armati ed effettuavano abordaggi di navi da pesca per razzare quello che era possibile o sequestrare gli equipaggi per ottenere riscatti.

Dal 1995 l'"Antonietta Madre" cambiò bandiera e nome. Si chiamò Bahari Kenia e divenne di proprietà di una società keniota con la partecipazione di diversi personaggi locali, ma con la gestione ben salda nelle mani dell'armatore De Giosa. L'"Antonietta Madre" era stata ufficialmente "demolita". Aveva ottenuto il premio di demolizione con il contributo della Comunità Europea finalizzato alla riduzione dello sforzo di pesca. In realtà era stata fatta una semplice dismissione della bandiera nazionale, costituita una società in Kenya, cambiato nome, ma l'attività di pesca era continuata con le regole di sempre, nelle stesse zone.

La più difficile campagna di pesca di Marinoè stata l'ultima della sua carriera, sempre a bordo dell'"Antonietta Madre" che ora si chiamava Bahari Kenia!

Erano in pesca lungo le coste della Somalia con risultati eccellenti, come sempre. Nove mesi consecutivi a bordo, senza tornare in Italia. Normalmente pescavano con regolari accordi che l'armatore stipulava con il governo locale, ma era già scoppiata la guerra civile e Siad Barre deposto. Il Paese era in balia di bande in guerra fra loro e ogni intesa era praticamente impossibile. Decisero di continuare a pescare con gli accorgimenti possibili per evitare brutte sorprese: il radar era sempre in funzione e due uomini messi di guardia con la disposizione di

dare l'allarme nel caso avessero avvistato qualsiasi imbarcazione nel raggio di sei miglia, in modo da avere il tempo necessario per salpare la rete e abbandonare velocemente la zona.

Il sistema funzionava e l'attività di pesca si svolgeva abbastanza regolarmente. Ad ogni avvistamento radar effettuavano una rapida manovra di salpo della rete e si allontanavano velocemente. La prudenza non era mai troppa. Non era assolutamente opportuno attendere per capire le intenzioni di chi si stava avvicinando. Per distrazione dell'addetto al radar o forse a causa delle cattive condizioni del mare un battello armato era riuscito, non visto, ad avvicinarsi fino alla portata delle proprie armi: incominciarono subito a sparare per costringere l'"Antonietta Madre" a fermare.

Marino ebbe la presenza di spirito di prendere una federa bianca e di affacciarsi alla murata per far intendere che, fermi, avrebbero aspettato il loro accesso a bordo. Fu un momento di grande pericolo, le pallottole avevano sfiorato le lamiere della nave, ma fortunatamente non avevano colpito nessuno dell'equipaggio.

Dal battello smisero di sparare e iniziarono la manovra per portarsi sotto bordo e salire sulla nave. Ogni tentativo di fuga dell' Antonietta Madre era impossibile: aveva la rete in mare che avrebbe impedito un rapido allontanamento. Marino, sempre con la federa bianca ben esposta, ordinò ad un marinaio di tagliare parzialmente con la mola i cavi che trainavano la rete; solo parzialmente, in modo che gli assalitori non capissero le loro intenzioni di fuga. Mentre i somali si accostavano vedevano i cavi di traino della rete in tensione e la nave ferma, immobilizzata dal complesso sistema della rete a strascico. Erano certi che non sarebbe sfuggita al loro arrembaggio, ma appena l'addetto comunicò a Marino che cinque dei sei fili che componevano i cavi d'acciaio erano stati tagliati, Marino, seccamente, ordinò:

"Macchine avanti a tutta forza!"

Il forte strappo del motore troncò i fili residui dei cavi e la nave iniziò ad allontanarsi velocemente. Gli uomini del battello cominciarono a sparare rabbiosamente, ma con il mare agitato che c'era, furono più i colpi che si dispersero in aria o finirono in mare di quelli che colpirono la nave. Ormai era fatta,

il pericolo scampato. La nave era veloce e un piccolo battello in quelle condizioni di mare non era assolutamente in grado di inseguirla.

Nella fuga avevano perduto il complesso sistema della rete, i divergenti, i cavi e tutta l'attrezzatura di pesca. Era un danno notevole. Il giorno dopo tornarono sul posto e con vari accorgimenti riuscirono a recuperare la rete.

Andarono in porto in Kenia, a Mombasa, per effettuare i lavori di riparazione e trasferire il pescato sulla nave frigorifero che lo avrebbe riportato in Italia. Marino comunicò alla società armatrice l'intenzione di sbarcarsi, perciò essa doveva provvedere ad inviare un nuovo comandante. Lo pregarono di rimanere ancora per 15/20 giorni, giusto il tempo di sistemare la barca e metterla in condizione di riprendere il mare, poi sarebbe stato sostituito. Erano venti anni che lavorava con la stessa società armatrice e non poteva rifiutare questo favore, anche per la stima e la fiducia che essa aveva nei suoi confronti. Questa sua disponibilità ebbe conseguenze molto gravi: Marino contrasse la malaria. Dopo un primo ricovero nell'ospedale di Mombasa fu trasferito nella capitale, Nairobi. Passò due mesi in ospedale in Africa. Rientrato a San Benedetto si dovette ricoverare per un altro mese a Fermo. Se la malattia lo avesse colpito in Italia non gliel'avrebbe fatta. I medici di Fermo sostennero che sarebbe morto prima ancora che essi fossero riusciti a capire che la febbre era dovuta alla malaria. Gli ospedali in Kenia erano attrezzatissimi e i medici avevano una grande esperienza nella diagnosi e cura di questo tipo di malattia. Aveva perso venti chili, ma era riuscito a sopravvivere.

IN PENSIONE DOPO 50 ANNI DI MARE

Tutte le giornate sono uguali. Ogni giorno una passeggiata fino al porto che quasi non riconosce. Nei giorni feriali è semideserto, nel fine settimana si riempie di motopescherecci, barche che pescano in Adriatico o al massimo in Mediterraneo. Molte non sono di armatori sambenedettesi. Le lampare per la cattura del pesce azzurro appartengono ai "Trentarule" (abruzzesi) o ai pugliesi. Sono belle barche e danno un buon reddito. Si lavora di notte, una sola notte e poi a terra per sbarcare e vendere il pescato. Non è male! Eppure è un tipo di pesca che i sambenedettesi non hanno mai voluto fare. Era considerato un lavoro di "quarta serie", andava bene per gli ex contadini o per chi non riusciva a trovare un altro lavoro, ma non per loro che erano dei pescatori professionisti. I lamparisti non erano considerati dai sambenedettesi dei veri pescatori. Essere pescatori significava uscire in mare con qualsiasi tempo, andare a rubare nella Jugoslavia di Tito, spingersi fino alle coste del Nord Africa, varcare lo stretto di Gibilterra e avventurarsi in Atlantico: Nord America, Argentina, Perù, Brasile; oppure attraversare il Canale di Suez e andare in pesca nel Mar Rosso, Golfo Persico, Mare Arabico, Oceano Indiano. Stare per mesi vedendo solo cielo e mare. Soltanto chi faceva questo tipo di lavoro poteva considerarsi, con una punta d'orgoglio, un vero pescatore.

In banchina ci sono un centinaio di vongolare. Una specie di sottomestiere che nel passato era praticato da pochissimi, con una fatica immane e un reddito insufficiente. Ci si doveva arrangiare con altri lavori a terra. Ora sono barche enormi per quel tipo di pesca. Alcune sono più grandi del "Maria Vittoria", la barca con cui Marino era andato in pesca fino al Golfo della Sirte.

In banchina non ci sono più barche atlantiche. La numerosa flotta sambenedettese è stata demolita e il premio di demolizione erogato dall'Unione Europea e dal governo italiano è stato investito in altri settori di terra.

Anche la gente del porto non è più quella di una volta: gli equipaggi sono costituiti da tunisini, senegalesi, marocchini. Spesso si sente parlare in lingua straniera e dialetto siciliano e pugliese. Le barche più piccole vanno in mare con una sola persona, al massimo due.

Marino fa un giro per il porto, qualche saluto, il racconto di una storia:

"Ciao cumandà...ta recurde....." e poi uno sguardo al mare. Questa è la giornata di Marino.

E' già passato qualche anno, ma ancora non riesce a adattarsi all'idea che...non è in attesa di un nuovo imbarco. E' a terra, stabilmente a terra. Non ci saranno più imbarchi. Ogni giorno una passeggiata e ogni giorno la sensazione che qualche cosa manchi.

Se non fosse stato per la malaria, alla sua età, forse sarebbe ancora in mare.

Non riesce a fare ciò che fanno tutti gli altri suoi colleghi:giornate intere da "Mare Bunazz", o all'"Associazione Pescatori" a giocare a carte o a bocce, a parlare con i tanti amici o semplicemente a bere un bicchiere di birra in compagnia. Continue sono le sollecitazioni a farsi vedere, ma Marino...non gioca a carte, né a bocce; non beve, non fuma né sente il bisogno di ricordare con nostalgia il passato.

Se non fosse stato per la malaria sarebbe ancora in mare.

Marino preferisce occuparsi dei suoi nipotini. Uno si chiama Gianluca, la femminuccia Beatrice e un altro Marino. Come lui.

Quando rinuncia alla sua solitaria passeggiata quotidiana al porto e a vedere il mare è solo perché impegnato con i suoi nipoti; li portaa vedere le barche. Al porto. Spiega loro tutte le caratteristiche di ogni barca e l'utilizzo di ogni attrezzo. Le sue spiegazioni sono interrotte da continui ..."perché".....; Marino risponde e poi paziente ricomincia il suo racconto fino al successivo "perché". I nipoti sono molto curiosi e chiedono spiegazioni di ogni cosa che vedono.

"Sono bambini curiosi, si sente che hanno nel sangue la storia della loro famiglia."

Che qualcuno di loro possa intraprendere una vita di mare Marino "neanche ci pensa" e si guarda bene dal parlare in famiglia di questa eventualità. Neanche ci pensa.....

Della numerosa famiglia di Selevè nessuno della nuova generazione ha scelto la vita del pescatore. Con Marino e i suoi fratelli si è interrotta una secolare tradizione di lavoro in mare. E' per lui un pensiero ricorrente, quasi un'ossessione da cui è turbato. A Marino sembra impossibile che nessuno dei suoi figli né quelli

dei fratelli e delle sorelle abbiano scelto la vita di mare. Eppure lui, se tornasse indietro, farebbe le scelte che ha fatto. Non ha pentimenti. E' soddisfatto di aver scelto con testardaggine la vita di mare e aver collocato il suo lavoro al primo posto del senso della vita.

Un solo rammarico: trovarsi con i figli adulti senza aver potuto godere della gioia della loro infanzia. Ogni volta che tornava da un lungo viaggio li vedeva sgattaiolare per nascondersi da lui e ogni volta era una fatica riprendere contatto e confidenza con loro. Quando ci riusciva era già ora di riprendere il mare.

Marino non si stanca di guardare con un sentimento misto di ammirazione, meraviglia e istintiva nostalgia il rapporto che hanno padri e figli della nuova generazione: è un'immagine molto bella quella del padre a passeggio con il figlio a cavalcioni sulle spalle o che lo accompagna all'asilo tenendolo per mano. Sente che nella fisicità delle loro relazioni vi è anche...una complicità profonda.

Marino non si è trovato mai a casa in occasione della nascita dei suoi quattro figli: nel 1960, quando è nato Silvestro era in pesca in Adriatico; in occasione della nascita di Elena, nel 1962, si trovava ad Ancona impegnato nella trasformazione del motopeschereccio "Silvestro"; alla nascita di Sandro nel 1966, e di Stefano, dieci anni dopo, era in Atlantico.

Marino rifarebbe le scelte che ha fatto. Ha un unico rimpianto.