

MY LIFE
e
RACCONTI

Mario Marescalchi





*Baite costruite dal Geom. Marescalchi
ai piedi del monte Cimone - Fanano*



Looping sui cieli della Sardegna T6 - Alghero 1953



Coppia sui cieli della Sardegna F.51 - Elmas 1953



Scuola di Pilotaggio di Amendola T.33



Passaggio a bassa quota F84G - Fanano 1954 - Villa Coppi



Linea di volo - Aeroporto di Ghedi 1954

MY LIFE

Mario Marescalchi



Scuola di Pilotaggio di Alghero ATSX



Alghero Marzo 1953

Ho quasi raggiunto la venerabile età di settanta anni e sono giunto alla conclusione che desidero riassumere a grandi linee i momenti più salienti della mia lunga vita, soprattutto perché i miei cari nipoti Matteo, Marina e Marco, leggendo queste mie righe, si ricordino del loro nonno paterno.

Innanzitutto sono nato in un piccolo paese all'ombra del monte Cimone e più precisamente a Fanano, in Provincia di Modena, nel lontano 6 febbraio 1931, e come mi ha sempre riferito mia madre, in una notte fredda, burrascosa e sotto un'abbondante nevicata, in un'abitazione ubicata nel Viale delle Rimembranze, dove ad ambo i lati si snodano due alti filari di tigli che ricordano ad ogni pianta un Caduto Fananese della prima guerra mondiale 1915-1918.

A quell'epoca non si nasceva in una Clinica Pediatrica, e come tutti gli altri anch'io sono venuto

al mondo sotto l'assistenza della allora Levatrice del Paese Signora Bosi, la quale sono certo avrà visto nascere almeno tre o quattro generazioni dei miei compaesani.

Ho frequentato l'Asilo Infantile presso la Suore del Bambino Gesù e le Scuole Elementari Comunalì che a quell'epoca erano in Piazza del Poggiolo, dove ora c'è la Casa di Riposo di Fanano.

Per continuare gli studi, in quegli anni, era necessario frequentare sia la Scuola Media sia una qualsiasi Scuola Superiore, nel mio caso fu l'Istituto Tecnico per Geometri, nella Città più vicina che per me era Modena, dove mi sono diplomato nel 1949.

Stavo frequentando l'Istituto Tecnico per Geometri "Jacobo Barozzi", e più precisamente il secondo anno, quando si entrò nel pieno della seconda guerra mondiale, e per un anno intero non fu possibile frequentare le scuole a Modena, di conseguenza dovetti rimanere a Fanano, dove nel frattempo si era consolidato a pochi chilometri dal paese la prima linea del fronte, e dove, nella primavera successiva, le truppe Americane sferzarono la loro grand'offen-

siva per occupare l'intera provincia.

In pratica da Fanano iniziò l'irresistibile avanzata delle truppe Alleate che portarono alla fine della Guerra Mondiale in quanto, da quel momento, non ci fu più resistenza da parte delle truppe Tedesche che si ritirarono affannosamente da tutto il territorio Nazionale.

In quell'anno forzatamente trascorso a Fanano, noi eravamo nella parte del fronte Tedesco, le granate Americane piovevano quasi ininterrottamente sul paese, ma dopo i primi giorni di panico la popolazione si era talmente abituata a vivere sotto la pioggia delle granate che nessuno ci faceva più caso, (anche perché molte non scoppiavano) e solamente di notte, per precauzione, si andava a dormire in cantina trasformata in rifugio d'emergenza.

Precisamente in una di quelle notti una granata perforò il tetto della nostra casa e attraversò il soffitto adagiandosi innocua al lato dello stipite della porta del salottino; solamente nella mattinata successiva ci rendemmo conto di ciò che era accaduto.

Nel mese di ottobre del 1944, non ricordo più il giorno preciso, circa alle nove del mattino mio

zio Francesco, detto “ E Perit”, in compagnia della consorte zia Adelma, volle per forza che lasciassimo la nostra abitazione affermando che aveva avuto come un presentimento che in quel giorno qualcosa ci poteva succedere, e così fu davvero perché non si fece a tempo ad arrivare a “Casa Pancotto”, un sobborgo che dista pochi chilometri dal Paese, che un caccia bombardiere Americano, dopo aver sorvolato la zona per un po’ di tempo, sganciò due bombe che centrarono in pieno la nostra casa, riducendola ad un rudere.

In un primo momento andammo ad abitare insieme allo Zio Francesco, in un suo Podere a “Casa del Gallo” di Trentino, poi in seguito, anche per avvicinarci di più a Fanano, trovammo un’abitazione alla Superchina dove ci rimanemmo fino alla fine della guerra.

Nel frattempo, con l’aiuto di Silvestro, coltivatore diretto e proprietario della nostra nuova dimora, per diversi giorni ed in varie occasioni cercammo di estrarre dalle macerie dalla nostra ex dimora tutto quello che poteva ancora essere utilizzato, in preferenza ci dedicammo al mobilio, che in buona

parte si trovava in cantina e non aveva subito danni irreparabili.

Un giorno i Tedeschi fecero un rastrellamento in Paese e dintorni per reperire tutti gli uomini disponibili nella zona; in quel periodo necessariamente c’erano solamente anziani e ragazzi, e tra questi ultimi fui prelevato anch’io, anche perché dimostravo più anni di quelli che avevo.

Questa operazione, per i Tedeschi, era atta a recuperare personale sufficiente per portare delle cassette contenenti tre granate dalla località “I Ponti a Pian della Farnia”, logicamente sulle spalle.

In quei tempi non esistevano molte strade carrabili, ma solamente vicoli pedonali, e fu così che quando arrivammo alle postazioni Tedesche di Pian della Farnia, dopo una lunga e faticosa ascesa, ci dettero da mangiare un’abbondante razione di carne di manzo bollita, che a quei tempi era veramente una rarità.

Dopo aver consumato quel lauto pranzo ci dettero anche cinquanta Lire in contanti, che tra l’altro sono stati i primi soldi guadagnati della mia vita, ricordo che mia madre si permise il lusso di com-

prare al mercato nero un po' di caffè da tostare.

Ogni tanto avvenivano degli scontri a fuoco tra pattuglie di Militari Tedeschi e Partigiani ed in un'occasione di queste ci fu una vera imboscata al Ponte dei Sospiri, alle porte di Fanano, di una camionetta Tedesca con la relativa uccisione dei cinque occupanti.

Fu questo un atto molto temerario perché si rischiò una rappresaglia da parte dei Tedeschi che avrebbero potuto portare alla relativa fucilazione o deportazione in Germania di almeno cinquanta compaesani compreso la probabile distruzione dell'intero Paese, legge marziale di guerra conosciuta purtroppo da tutti a quei tempi e già applicata a Monchio, piccolo Paese nei pressi di Montefiorino.

Grande merito che questo non avvenne, lo dobbiamo ancora oggi in gran parte all'Arciprete di allora Monsignore Don Giovanni Monari, che offrì la propria vita in cambio della salvezza del Paese e di tanti incolpevoli cittadini che potevano essere ognuno di noi. Purtroppo, questo eroico episodio non è stato mai ricordato nella giusta proporzione da parte di nessuna organizzazione Politica né di

destra né di centro né di sinistra almeno sino ad oggi.

I Tedeschi comunque attuarono ugualmente un piano di rappresaglia, impiccarono quattro poveri individui che avevano preso nei pressi del fondovalle e che lasciarono appesi ad un traliccio al carbone per alcuni giorni, luogo molto vicino al ponte dei sospiri.

Altro atto di rappresaglia molto grave che fece scalpore nel paese fu che, sempre i Tedeschi, dettero alla fiamme le abitazioni della famiglia Rocchi nella Badiola, della famiglia Chiesi (detto Pancino) nei Marcedrini e della famiglia Muzzarelli della Madonna del Ponte, attribuendo a tale nefanda operazione il fatto che tra queste famiglie ci fossero dei loro componenti nelle file dei partigiani.

Passato questo periodo, e con l'avvento delle truppe Alleate, giunse la "Liberazione", dove noi Italiani prima fummo nemici degli Anglo Americani e poi sul finire della Guerra arrivammo ad essere alleati proclamandoci vincitori, l'unica vera liberazione fu che finalmente finì la guerra con tutti i suoi orrori.

Passato questo periodo, ripresi gli studi a Modena e dopo tre anni ottenni il Diploma di Geometra, per me era molto importante ottenerlo soprattutto perchè aspiravo ad entrare come Ufficiale Pilota nell'Aeronautica Militare.

Come prima cosa dovetti superare l'ostacolo della firma di consenso di mio Padre, che doveva essere apposta alla domanda di partecipazione al Corso Allievi Ufficiali Piloti; dopo varie peripezie riuscii ad ottenerla soprattutto con l'aiuto predominante di mia madre che seppe convincere Papà.

Mentre aspettavo con una certa ansia la risposta di accettazione da parte del Ministero dell'Aeronautica, aiutai mio Padre principalmente alla costruzione di due edifici a Montefiorino per conto delle Case Popolari e alla costruzione di alcune briglie nel fiume Leo e nei torrenti Canevare e Fellicarolo.

Finalmente un buon mattino, la Lia, postina di quell'epoca, consegnò a mia madre una cartolina postale che m'informava di recarmi a Milano, presso l'Ospedale Militare della terza zona dell'Aeronautica, per essere sottoposto ad un esame medico psicotecnico.

Il giorno predestinato mi recai a Milano in treno, e dopo circa una settimana di continue visite mediche e prove psicotecniche d'ogni specie, giunse il giorno degli esiti finali, eravamo circa in una ventina di giovani baldanzosi provenienti dall'Italia settentrionale, tutti logicamente speranzosi ed ansiosi del buon esito delle prove appena svolte, ma, a mano a mano che ci chiamavano dentro ad un salone dove erano riuniti i vari Alti Ufficiali dell'Aeronautica, in molti uscivano sconsolati perchè non avevano superato la prova.

Arrivò anche il mio turno e per fortuna risultai idoneo, anzi lo stesso Colonnello, Capo della Commissione, si complimentò dicendomi che avevo conseguito votazioni molto buone.

Dopo altri quattro mesi circa d'ansiosa attesa arrivò la famosa e tanto aspirata cartolina rosa che mi convocava a Roma alla Caserma dell'Aeronautica di Romagnoli per iniziare a frequentare il Decimo Corso Allievi Ufficiali Piloti.

Così, un bel giorno, alla spicciolata arrivammo a Roma; eravamo in quarantacinque aspiranti allievi Piloti provenienti da ogni parte d'Italia, e dopo

averci assegnato la branda in una camerata che poteva ospitare dodici persone, le rispettive divise ed il corredo necessario, fummo convocati, nella mattinata successiva, nel cortile della Caserma, dove il Colonnello Comandante ci tenne un discorso che credo fosse il solito sermone che faceva da anni.

Questo periodo non fu certamente il migliore per essere ricordato, anche perché si marciava dalla mattina alla sera e si facevano esercitazioni estremamente faticose, di volo non se ne parlava proprio e ricordo che mi chiedevo se fossi stato arruolato in Fanteria; l'unica soddisfazione era la libera uscita serale per le vie della Capitale, quando non eri consegnato in Caserma.

Tutti eravamo ben consapevoli che si doveva pagare questo prezzo per essere ammessi al Corso Piloti di primo grado ed arrivare a conseguire per lo meno il grado di Sergente Allievo Ufficiale, anche perché avresti avuto la possibilità di percepire uno stipendio mensile abbastanza buono, che a quell'epoca non faceva scomodo.

Alla fine giunse il giorno tanto agognato di fine corso d'addestramento militare a Roma, e con

ansia aspettammo il trasferimento presso l'Aeroporto di Frosinone per iniziare finalmente a prendere contatto con il volo.

Fu così, che una bella mattina, ci accompagnarono alla Stazione Termini dove ci attendeva una carrozza ferroviaria tutta per noi che ci avrebbe portato a Frosinone.

Quando arrivammo a destinazione, con gran meraviglia di tutti, fummo accolti a dir poco sontuosamente, a differenza di ciò che era avvenuto alla Caserma Montezemolo; la ragione certamente era che eravamo il primo Corso Piloti che giungeva a Frosinone.

Quando uscimmo dalla Stazione per prendere l'Autobus che ci avrebbe portato all'Aeroporto, un L.5, aereo Americano biposto ad ala alta, che poi sarebbe stato il nostro primo velivolo, pilotato dal Ten. Doxiri, sorvolò la Stazione eseguendo vari passaggi a bassa quota in segno di benvenuto.

Ci portarono all'Aeroporto Militare, che dista pochi chilometri dalla Stazione, e da quel momento incominciò la vita dell'allievo Pilota nel vero senso della parola.

Come prima cosa ci fu l'assegnazione d'ogni cinque Allievi ad un Istruttore Pilota, io, in compagnia del romano Macciò, che morì poi in un incidente aereo a Bergamo due anni dopo precipitando in vite piatta con un G.59 FIAT, fummo assegnati al Comandante del Corso Ten. Doxiri.

Si incominciarono a studiare le varie materie inerenti alla dinamica del volo e finalmente un bel giorno (1 ottobre 1952) ci portarono in "LINEA DI VOLO" e ci illustrarono tutte le caratteristiche del velivolo "L.5"., Dopo pochi giorni passammo al vero battesimo dell'aria; nel mio caso fu un volo con il mio Istruttore di circa dieci minuti, il quale mi mostrò le manovre basilari di pilotaggio e in più cercò il modo che prendessi un po' di confidenza con il volo stesso e mi rendessi conto delle distanze dalla terra viste dal velivolo.

Così, giorno dopo giorno si studiava e volava, finché una mattina, (11 novembre 1952) dopo vari decolli ed atterraggi effettuati con l'Istruttore, (avevo raggiunto circa sei ore di doppio comando), il Ten. Doxiri mi fece rullare fino all'imbocco della pista, e dopo avermi dato una pacca sulla spalla, scese dal

velivolo e mi ordinò di decollare e fare un giro campo da solo.

Da quel momento, trovandomi da solo nell'aereo, iniziò la mia vera avventura di Pilota, ricordo che portai il velivolo al centro della pista, diedi moderatamente motore tenendo la cloche bene appoggiate al ventre e i piedi sulle pedaliera in posizione di frenata, poi diminuì lievemente la pressione sulle pedaliera e l'aereo incominciò a rullare e prendere velocità fino a quando, tirando dolcemente la cloche, mi staccai dal suolo e così effettuai il mio primo decollo.

Ricordo che la mia prima sensazione fu di librare nell'aria e mi sembrò di toccare il cielo con un dito mentre il velivolo prendeva gradatamente quota, ma l'opera era solo incominciata perchè bisognava anche atterrare, e questa ultima manovra, come è risaputo, è la più difficoltosa.

Ricordo che incominciai la discesa con molta prudenza cercando di allinearli in direzione della pista mentre, via radio, l'Istruttore mi guidava verso l'atterraggio, e in qualche modo toccai, sobbalzando, terra.

Mentre rullavo al rimessaggio dell'aereo mi sentivo come se tornassi da una grande impresa, anche perché ero stato il primo allievo del Corso a decollare, ma appena sceso dall'aereo, e riposto il paracadute nell'apposito mobiletto, mi sentii prendere e trascinare dai vari Ufficiali e Sottufficiali Piloti sotto l'incalzare di pedate e manate verso una grossa pozzanghera ai bordi della pista dove materialmente mi ci immersero riducendomi ad una vera maschera di fango.

Imparai a mie spese che quello che mi avevano fatto era il "BATTESIMO DEL VOLO" e che solamente i Piloti avevano il diritto di parteciparvi, da quel momento però anch'io acquisii il diritto di intervenire a tali operazioni, e questo diritto lo feci valere ad ogni effetto verso tutti gli altri miei compagni di Corso a mano a mano che eseguivano il loro primo volo.

Continuò il Corso per altri due mesi e finalmente con il volo che comprendeva il "Raid" Frosinone - Viterbo - Frosinone in solitario (13 gennaio 1953), conseguii il Brevetto di pilotaggio di Primo Grado.

Purtroppo ci fu chi non raggiunse la fine di questo primo Corso, circa in una decina furono esonerati e dovettero accontentarsi di terminare il servizio Militare in qualche Aeroporto come semplici Avieri.

Da Frosinone fummo trasferiti a Gioia del Colle per l'abilitazione sul "Macchi 416" (23 gennaio 1953), aereo scuola Italiano sempre biposto ma con i comandi affiancati, e per completare l'organico del Decimo Corso.

Ci unimmo ad altri quaranta Allievi Ufficiali Piloti provenienti dai vari "AEROCLUBS" Civili dove avevano ottenuto il Brevetto di Primo Grado privatamente ed equiparato a quello militare da noi appena acquisito.

Completato anche questo periodo si dovette aspettare un paio di settimane per essere trasferiti in Sardegna ad Alghero Fertilia, in quanto il Nono Corso Allievi Sottufficiali non aveva ancora terminato il periodo relativo all'addestramento.

Finalmente si partì con destinazione Alghero, (ci portarono via aerea con un vecchio trimotore Fiat S.82), dove ci aspettava un periodo duro e pe-

sante in quanto il passaggio sul “T.6” era il vero scoglio per poter proseguire nell’abilitazione al volo, ed anche perché era risaputo che la vera selezione avveniva normalmente nel secondo periodo.

Anche qui ci divisero in gruppi di cinque Allievi per essere assegnati ad un Istruttore, a me capitò il Maresciallo Iellici, medaglia d’argento al valore militare, ottimo Pilota ma pessimo insegnante, e tra lezioni di varie materie ed altrettante lezioni di volo, arrivai anch’io al momento più importante e pericoloso dell’intero Corso (23 aprile 1953), ossia la prova in volo sul “T.6” che doveva essere eseguita con il Ten. AZEMA, Comandante del Corso e conosciuto da tutti come il “DECIMATORE DI TESTE”.

Anch’io mi dovetti sottomettere alla faticosa prova, ed appena staccato da terra sentii che i comandi diventavano a tratti ingovernabili, sicuramente dal suo posto di pilotaggio che si trovava dietro al mio, il Ten. Azema cercava di bloccarmeli, ma non mi lasciai sorprendere, ed ogni volta che cercava d’intervenire tiravo la cloche con forza per rimettere il velivolo in assetto normale di volo; ri-

cordo che mi fece fare qualche virata stretta e poi mi disse di rientrare alla base per effettuare il conseguente atterraggio, di solito faceva riattaccare ed atterrare per almeno un paio di volte, con me invece ordinò di parcheggiare l’aereo e mi disse di far salire il prossimo Allievo, solamente nella tarda mattinata venni a sapere, anche se ero molto fiducioso, che la prova era risultata positiva.

Terminato anche il secondo periodo ci trasferimmo ad Elmas, aeroporto nelle vicinanze di Cagliari, per completare il terzo ed ultimo periodo che ci avrebbe portato al conseguimento del Brevetto Militare ed anche alla promozione di prima nomina a S. Tenente Pilota Ruolo Naviganti.

Alla fine del secondo corso d’addestramento eravamo rimasti veramente in pochi dovuto all’alta selezione avvenuta. Il terzo periodo di Elmas trascorse senza grossi problemi, si studiava molto e si volava un po’ meno, fui assegnato al Maresciallo Veronesi, il quale mi fece completare il corso di navigazione ed altre prove come il bombardamento simulato a bassa quota sul “T.6”.

In seguito effettuai il passaggio sul “FIAT G46”,

velivolo di buone doti acrobatiche, ma soprattutto ebbi la grande soddisfazione di volare sul “F.51”, velivolo straordinario e certamente il migliore in senso assoluto con motore alternativo che io abbia pilotato ed ancora tutt’oggi non superato, pensate che era corredato da un potentissimo motore PAKARD con 16 cilindri in linea del diametro di circa 15-20 centimetri.

Arrivammo così alla fine anche di questo ultimo corso lasciando per strada altri due compagni e rimanemmo così solamente in diciotto abilitati, in seguito si venne a sapere per vie traverse che solamente in otto sarebbero passati all’addestramento sui Caccia a reazione e che in dieci avrebbero dovuto raggiungere i vari Reparti di volo negli Aeroporti sparsi per l’Italia sugli aerei da trasporto.

Furono giorni d’inferno perché tutti aspiravamo ad essere prescelti per andare al corso sui caccia a reazione, e sapendo che c’erano alcuni raccomandati di ferro, io misi il cuore in pace ed aspettai il verdetto che arrivò prima del previsto.

Fummo convocati dal Comandante che incominciò a leggere la lista che tutti aspettavamo con

ansia, il mio nome risultò tra i primi prescelti e credetti di toccare il cielo con un dito.

Dopo alcuni giorni dovemmo separarci dagli altri amici un po’ delusi e raggiungemmo l’Aeroporto di Amendola, nella Puglia, ricordo che ancora non era pronta la Palazzina Ufficiali e di conseguenza ci alloggiarono momentaneamente all’Hotel Cicolella, che era ubicato nei pressi della Stazione Ferroviaria di Foggia.

Anche qui fummo sottoposti alla solita prassi, studio e conoscenza accurata del velivolo, il “T.33”, biposto a tandem logicamente a reazione e derivato dal F80, e dopo un breve periodo si incominciò a volare con Istruttori che avevano conseguito il brevetto di abilitazione in U.S.A e CANADA..

La sorpresa, anche se in teoria si conosceva, fu che il volo con velivoli a reazione risultò più facile che quello con aerei tradizionali, soprattutto nell’atterraggio perché non intervenivano forze centrifughe dovute alla rotazione destrorsa dell’elica.

Arrivò il giorno del decollo anche di questo velivolo e poi si continuò a volare per un periodo di circa un mese aspettando la designazione al Re-

parto, io fui assegnato alla Sesta Aerobrigata in forza all'Aeroporto di Ghedi, nei pressi di Brescia, a far parte dei seguaci ed altrettanto famosi DIAVOLI ROSSI presso il 154° STORMO.

Finalmente si varcò la soglia di un Aeroporto senza sentirsi nelle vesti di Allievo, ma con le vesti di un Pilota da Caccia che ancora doveva imparare molto, ma che faceva già parte della grande famiglia dell'Aeronautica Militare, anche qui non erano pronte le camere singole nella palazzina Ufficiali e provvisoriamente alcuni di noi furono alloggiati nella palazzina Sottufficiali in camere a due letti, che divisi con il S. Ten. Costagli Tiberio di Pisa.

Incominciò la lunga fase di studio ed esercitazione a terra per poi effettuare il passaggio sul velivolo "F.84 G", aereo a razione caccia bombardiere con un solo posto di pilotaggio e quindi senza la possibilità di avere un Istruttore con te in volo, così bisognava decollare e prendere confidenza con il velivolo a mano a mano che eseguivi voli in coppia con un altro aereo e con altri Piloti che volavano al tuo fianco e comunicavano con te solamente via radio.

Ricordo molto bene che uno di questi voli in coppia lo feci con il Capitano Ceoletta, noto nell'ambiente Aeronautico come un grosso "MANICO", due medaglie d'Argento, proveniente dai Sottufficiali. e promosso Ufficiale per meriti speciali di Guerra.

Fu un volo indimenticabile e credo proprio anche alquanto rischioso. Appena dopo il decollo mi fece mettere in coda in fila indiana e cominciò ad eseguire manovre acrobatiche molto spericolate a bassa quota tra strette gole montagnose nelle zone limitrofe al Lago di Garda con lo scopo di staccarmi e mettersi a sua volta nella mia scia, penso proprio che fece di tutto per staccarmi, ma non ci riuscì, così dopo un po' mi comunicò via radio di accostami e mettermi in coppia ravvicinata e con la mano dal suo abitacolo mi fece capire che tutto era andato bene.

Da quel momento e dopo quella prova, mi sembrò che tutti i Piloti dello Stormo, anche quelli più anziani, mi guardavano con rispetto accettandomi definitivamente a far parte della grande famiglia.

In tutto il periodo sin ora menzionato si era

sentito parlare di alcuni incidenti mortali che erano successi ad altri Corsi, ma noi non avevamo avuto nessun caso mortale, solamente piccoli incidenti di poco conto come qualche imbardata, (sbandamento del velivolo in atterraggio o rullaggio), ma purtroppo anch'io dovetti vivere di persona situazioni del genere.

Una mattina non ritornarono alla base due velivoli con la conseguente morte dei due Piloti. Si erano schiantati al suolo nelle campagne di Pavia il Maggiore Medum, Comandante del 155° Stormo, e il suo gregario Ten. Lunardi, questo fu il primo impatto con la realtà e mi resi conto sul serio che volare, soprattutto nell'ambiente Militare, poteva essere veramente pericoloso.

Continuai a volare quasi ogni giorno per completare l'addestramento di base, in particolare modo ci si esercitava ai tiri con le mitragliatrici 12-7 di bordo, sia alla manica trainata da un altro velivolo, sia a bersagli fissi situati a terra presso il Poligono di Maniago, ubicato nelle vicinanze di Udine; le esercitazioni comprendevano anche il lancio di razzi e lo sganciamento di bombe a medio ed alto angolo.

In una notte calda ed afosa d'estate illuminata da una luna splendente, avevamo lasciato spalancata la finestra della nostra cameretta; nel pieno della notte fui svegliato da una civetta che si era posata sul davanzale della finestra, ricordo molto bene che Costagli, anche lui svegliatosi, mi chiamò dicendomi che la civetta era un animale che portava iella, ma soprattutto, se si era più di uno, a quello che avesse parlato per primo, e ridendo e scherzando, mi rassicurò dicendomi che di conseguenza io potevo stare tranquillo e dormire in pace.

Il giorno dopo, come ogni mattina, andammo alla Palazzina Ufficiali a fare colazione, e siccome lui era aggregato al 156° Stormo, ci dividemmo, e dopo circa un paio d'ore Tiberio non c'era più, seppi poi che in un volo in coppia di normale addestramento aveva avvisato il suo Capo Coppia che stava uscendo del fumo da sotto il pannello delle strumentazioni di bordo, e mentre rientravano alla base per effettuare un atterraggio d'emergenza sulla Pista di Montichiari che dista pochi chilometri da quella di Ghedi, il fumo era aumentato e si era accesa anche la lampadina gialla di preavviso d'incendio.

Fu così che Costagli prese la decisione di lanciarsi con il paracadute usando le procedure di emergenza, ma purtroppo la quota forse non era sufficientemente alta, e dopo essere stato catapultato dall'abitacolo, si era schiantato al suolo proprio quando il paracadute stava aprendosi, così fu affermato da contadini della zona che avevano visto l'incidente.

Da quel momento la "Civetta" è stata e sarà l'animale che cercherò di non vedere per nessuna ragione al mondo, neanche in fotografia.

Ricordo poi che in compagnia del Ten. Ronchetti partecipammo ai Funerali in un paesino nelle vicinanze di Pisa, e non vi dico come fu l'incontro con la madre di Tiberio, la quale, disperata, mi tenne tra le sue braccia come se fossi stato il suo caro ragazzo. Ancora oggi, che abito a Pisa, non riesco a rintracciare il Paese di Costagli; ricordo solamente che all'uscita dell'abitato percorremmo una stradina in leggera salita che portava ad un Cimitero di piccole dimensioni e che dista da Pisa circa quindici minuti di auto.

Nell'ambiente di volo, così come a scuola, ci

si conosce tutti, ma c'è sempre qualche compagno che è più amico degli altri e nel mio caso, anche perché si usciva tutte le serate insieme e soprattutto perché era nativo di Imola, emiliano come me, il Ten. Tossani Giancarlo ed io eravamo diventati una coppia inseparabile.

Anche Tossani non era del mio Stormo, ma del 156° come il povero Costagli, e di conseguenza durante le ore che passavamo in Linea di volo non ci vedevamo, fu così che una mattina, dopo aver fatto colazione, come al solito ci dividemmo e fu l'ultima volta che lo vidi: mentre rientravano alla base in pattuglia di quattro velivoli da una esercitazione di volo, in apertura così detta a "SNIDER" che si effettuava in fila indiana a 360° per rallentare la velocità dell'aereo e presentarsi sulla dirittura della pista all'atterraggio, il quarto ed ultimo della pattuglia, il S. Ten. Faralli Alfredo, forse stringendo troppo la virata era entrato in collisione con il velivolo di Tossani con la conseguente caduta al suolo di ambo i velivoli.

Appena saputo dell'incidente presi una camionetta e mi precipitai sul luogo dell'incidente, ed

ancora. tra innumerevoli resti fumanti degli aerei precipitati, vidi ciò che era rimasto di Giancarlo, un moncone senza forma completamente bruciato, si potevano riconoscere solamente le sembianze del corpo e parte delle gambe e delle braccia, quella destra era più vicino al viso e si poteva supporre che istintivamente si fosse coperto gli occhi, segno evidente che aveva visto sopraggiungere la sua fine.

Anche in questo caso dovetti incontrare quella povera madre disperata e presenziare ai funerali che si svolsero in maniera solenne in presenza di tutta la Cittadinanza di Imola, ma nell'ambiente Aeronautico, anche questi eventi così dolorosi restano solo un brutto ricordo, e al contrario di ciò che uno può pensare, invece, ti danno più forza per continuare a volare.

Dopo determinate ore di volo i velivoli dovevano essere sottoposti ad una revisione generale, e prima di essere rimessi di nuovo in linea di volo, si doveva effettuare un volo di collaudo e provare, mediante una procedura predestinata, le varie situazioni di volo da trascrivere in una cartella apposita, io mi prenotavo sempre per effettuare tale voli,

e finalmente un giorno, il Maresciallo Luna, capo meccanico, mi affidò un aereo da collaudare.

Aspettavo già da un po' di tempo questo momento e la prima cosa che feci fu decollare e dirigermi senza pensarci tanto verso l'Appennino Tosco Emiliano, ricordo molto bene che feci prima qualche puntata su "Pian del Falco" e poi, passando al fianco del monte Cimone, mi gettai su Canevare per poi passare a bassissima quota su Fanano e completare la picchiata uscendo dalla stessa con alcune manovre acrobatiche, rifeci per altre due volte lo stesso tragitto e poi mi diressi verso Ghedi soddisfatto di aver portato un saluto volante ai miei compaesani.

Feci in altre occasioni altri passaggi a bassa quota su Fanano non appena mi davano un aereo da collaudare. In una opportunità, mentre ritornavo alla base notai, nei pressi di Vercelli, un canale d'irrigazione di grandi dimensioni che attraversava l'intera pianura, fu così che mi misi a bassa quota quasi all'altezza degli argini dello stesso canale cercando di virare con il solo timone di direzione senza azionare gli alettoni sulle ali per rimanere il più

possibile in assetto orizzontale, ma la mia attenzione fu attirata da un pescatore, che in lontananza su una piccola barchetta stava tranquillamente pescando al centro del canale, e senza pensarci su puntai il velivolo su di lui quasi sfiorandolo, cabrai istantaneamente cercando di vedere attraverso lo specchietto retrovisore cosa poteva essere successo, ed intravidi il povero pescatore che si era gettato in acqua chissà con quale spavento.

Nello stesso momento rivolsi lo sguardo in avanti e mi si presentò a breve distanza un fascio di cavi elettrici di alta tensione che scavalcai a stento quasi sfiorandoli, certamente quell'uomo chissà quanti accidenti mi avrà mandato, ma non avrà mai saputo ed immaginato, che invece, con la sua presenza, aveva sicuramente contribuito in parte a salvarmi la vita.

In quel periodo, nei vari Reparti di Stormi Caccia sparsi in tutto il territorio Nazionale, esistevano solamente tre pattuglie acrobatiche, nella nostra Aerobrigata, salvo qualche tentativo non riuscito, ancora non si era formata una vera pattuglia, fu allora che il Colonnello Bacic, Comandante del-

l'Aeroporto, dette l'incarico al Cap. Venturini, del nostro 154° Stormo di formarla e fu con sorpresa, ma con tanta gioia, che ebbi l'onore di essere scelto come primo gregario destro.

Si incominciò, almeno per due o tre volte alla settimana, a volare in pattuglia di quattro elementi, il Capo Formazione Cap. Venturini, il Ten. Nolli, il Ten. Ceriani ed io, e fu così, che dopo circa tre mesi, eravamo in grado di eseguire quasi tutte le manovre acrobatiche in formazione stretta, in fila indiana ed alcune trasformazioni di posizione in volo, compreso l'inserimento del solitario, che nel nostro caso, era nientemeno che il Cap. Ceoletta.

Per alcune domeniche, con la presenza del pubblico, facemmo le prove generali sulla pista di Ghedi, e finalmente avvenne il nostro debutto a Roma sull'Aeroporto di Centocelle, in seguito si aggregarono il Cap. Squarcina, che in seguito fu il primo Comandante della Pattuglia Acrobatica Nazionale con sede a Rivolto, ed il Ten. Albertazzi per completare l'organico della Pattuglia.

Andammo in vari periodi ad esibirci in Belgio, in Turchia, in Grecia ed in varie manifestazioni

Aeronautiche in tutta Italia perfezionando ed aggiungendo al nostro repertorio alcune manovre acrobatiche fino ad eseguire la “bomba”, passaggio a bassa quota, ognuno ad una quota prestabilita, con riferimento visivo della pista dell’aeroporto, che fu sempre il nostro cavallo di battaglia per la sua spettacolarità.

Ricordo che un giorno il Cap. Ceoletta mi informò che aveva avuto l’incarico di volare per addestramento con una pattuglia di quattro aerei per eseguire una simulazione di attacco a terra di un elemento fisso, me ne parlò ed io gli proposi come obiettivo il “Ponte Leo” che si trova nelle vicinanze di Fanano, così la mattina seguente, in compagnia del Ten. Ronchetti e del Sergente Cumin prendemmo quota e ci dirigemmo verso l’obiettivo.

Penso che per i Fananesi che ebbero secondo me il piacere di assistere a questo evento, salvo mia madre, che ogni volta che sentiva passare un aereo si sentiva male, deve essere stato un momento non facile da dimenticare, ricordo che facemmo evoluzioni acrobatiche sul Paese a bassa quota in formazione di quattro aerei per circa quarantacinque minuti.

Ed ora devo ricordare una data molto importante della mia vita, “11 AGOSTO 1955”, era un giovedì, il giorno precedente il Ten. Pellegrini aveva saputo che dovevamo eseguire un volo di navigazione in coppia, e mi propose di andare a fare qualche passaggio a bassa quota su Clusone in Provincia di Bergamo, dove stava passando le vacanze estive la sua ragazza, immaginate quale invito a nozze fosse per me.

Ho dimenticato di dire che nei reparti operativi non ci si chiama con il proprio nome, ma si diventa per praticità solo dei numeri, io ero “FRECCIA 18” e Pellegrini, nativo di Bergamo e quindi conoscitore della zona, era “FRECCIA 25”, così in quella mattinata faticosa salimmo sui nostri aerei e decollammo per effettuare il volo predestinato.

Pellegrini prese il comando della formazione e ci dirigemmo su Clusone, eseguimmo vari passaggi sul paese sfiorando due Campanili, uno era quello della Chiesa con un tetto appuntito e l’altro era quello della Piazza principale dove si distingueva in ogni suo lato un grande orologio bianco con le lancette nere.

Dopo essere stati su Clusone per circa dieci minuti ci dirigemmo sempre uno dietro l'altro attraverso la "Val Camonica" verso "Ponte di Legno", ed imboccammo la "Vallata del Gavia", mi resi conto solo allora che la nostra velocità era troppo bassa rispetto alla quota in cui volavamo e soprattutto perché la vallata che avevamo imboccata era molto stretta e non ci permetteva assolutamente di virare, credo proprio che Pellegrini si sia sbagliato e volesse invece prendere la "Vallata del Tonale" che è molto più ampia e ci avrebbe permesso d'invertire la rotta senza rischiare.

Puntammo gli aerei verso la vetta ed incominciammo a salire senza minimamente piegare le ali per ottenere la massima portanza e spingendo la manetta del gas fino a fine corsa, mi resi conto che il mio velivolo si stava avvicinando a poco a poco a quello di Pellegrini, segno evidente che la mia velocità era leggermente superiore alla sua.

Dopo aver scavalcato con difficoltà vari dossi montagnosi davanti a noi si presentò il massiccio del "Picco dei Tre Signori", Pellegrini scelse la parte più bassa della vetta per poterla scavalcare e

quasi arrampicandoci ci avvicinammo all'imponente montagna, che è un ghiacciaio perenne di 3300 metri di altitudine.

In un solo istante avvenne la tragedia, il povero Pellegrini si schiantò a soli cinque metri dalla vetta e le sue ultime parole via radio furono "aiuto, Mario, addio", io passai non so come, tra fiamme, pezzi di aereo che mi venivano incontro e come un miracolato mi trovai dall'altra parte della montagna dove mi si apriva alla vista una stupenda vallata verde, ricordo che credetti fosse una visione in quanto non mi davo conto di essere ancora vivo.

Presi velocità picchiando il velivolo verso il fondo della Valle, e chiamando via radio disperatamente "Freccia 25" ritornai sul luogo dell'incidente, volando a quota di sicurezza, e vidi che i rottami fumanti dell'aereo si trovavano in ambo i lati della montagna; nel frattempo le nostre conversazioni erano state ascoltate sia dalle varie Torri di Controllo dei vari Aeroporti della zona che da altri aerei in volo, ricordo che il Cap. Gallina del "156 Stormo" mi chiamò dirigendosi nella zona per cercare di riportarmi a Ghedi.

Fu così che mi intercettarono, erano quattro velivoli capitanati dal Cap. Gallina, mi accodai a loro e feci il primo atterraggio con avvicinamento normale alla pista senza nessuna apertura speciale, rullai verso il parcheggio e dopo aver spento il motore, lo stesso Maresciallo Luna, Capo meccanico e di Linea di Volo, appoggiò la scaletta all'aereo e salì verso l'abitacolo, e mentre mi sganciavo le cinture e mi toglievo il casco notai la sua sorpresa nel vedere il mio volto, seppi poi che si era sparsa la voce che io risultavo essere morto invece che il povero Pellegrini.

Mi accompagnarono immediatamente dal Col. Comandante, il quale abbracciandomi affermò che nella disgrazia era sollevato dal fatto che almeno uno fosse ritornato a casa, nel frattempo mi fece firmare un foglio di carta in bianco, questo per giustificare come meglio credesse le cause dell'incidente, congedandomi mi disse anche che sarei potuto andare in licenza premio per quindici giorni.

Ritornai in linea di volo dove il Cap. Ceoletta in compagnia del Ten. Rota ed il Ten. Ronchetti con una camionetta Militare stavano partendo per

recarsi al Passo del Gavia, mi unii a loro e dopo circa due ore arrivammo al Rifugio, aspettammo quasi tutto il pomeriggio e verso le sette di sera, mentre stava cadendo qualche fiocco di neve, avvistammo in lontananza una Pattuglia di Alpini che stava rientrando al Rifugio con il triste carico della salma recuperata, lo avevano trovato nella parte della Valtellina adagiato sulla neve e ridotto come il povero Tossani ad un moncone completamente bruciato senza nessuna sembianza umana.

La vita è proprio vero che continua in ogni modo e il dolore non uccide, ma per tutta la mia esistenza quelle ultime parole che Pellegrini aveva pronunciato prima di morire risuonano perennemente nella mia mente, ed ogni tanto, senza accorgermi, rivivo quel fatidico momento.

Una Domenica, nelle prime ore del mattino, ancora dormivo, era l'undici settembre del 1955, fui svegliato con una certa insistenza dall'Ufficiale di Picchetto, il quale per ordine del Col. Comandante aveva avuto l'incarico di trovare un Pilota per portare un aereo a Brindisi, per poi ritornare a Ghedi nella stessa mattinata con un altro velivolo che aveva

il collimatore guasto.

Tutto questo perché quattro piloti del nostro Stormo dovevano proseguire il volo verso la Grecia per partecipare a una esercitazione di simulazione bellica nell'ambito della NATO, quindi era estremamente necessario avere un velivolo con il collimatore in perfetto stato di funzionamento.

Ricordo che ero stato invitato per l'una a pranzo dal Magg. Romani, nativo di Pavullo del Frignano, quindi quasi mio compaesano, e facendo i miei calcoli avrei potuto farcela a ritornare per quell'ora.

Ricordo che la giornata era splendida ed ancora le spiagge dell'Adriatico erano affollate, le sorvolai a bassissima quota sfiorando quasi gli ombrelloni, ma volando a quote così basse e a tutto gas il consumo del Kerosene risultò essere molto elevato, senza accorgermi mi trovai nelle vicinanze del Gargano con pochissimo carburante nei serbatoi che non mi davano la possibilità di arrivare all'Aeroporto di Brindisi.

Cabrai il velivolo per raggiungere il massimo della quota possibile per ogni eventualità e lanciai

il "My day" per tre volte come segnale di soccorso, in un solo istante fui intercettato dalle varie Torri di Controllo della zona attraverso i Radio Goniometri, mi dettero la mia posizione in volo e mi consigliarono di dirigere il velivolo verso il mare e lanciarmi con il paracadute.

Nel frattempo intravidi tra qualche nuvola, nella Puglia il tempo si era discretamente annuvolato, la pista dell'Aeroporto di Palese di Bari, comunicai attraverso il circuito d'emergenza e mi risposero avvisandomi che la pista in questione misurava solo 1600 metri e quindi non abilitata all'atterraggio degli aerei a reazione

Ho dimenticato di dire che nel frattempo si era accesa la lampadina rossa del carburante e il motore si era spento, stavo decisamente perdendo quota planando a spirale, presi in mano le due leve rosse che tirandole mi avrebbero catapultato fuori dall'abitacolo, ma non le tirai e decisi di non lanciarmi puntando il velivolo con estrema decisione verso la pista dell'Aeroporto di Bari.

In esercitazione avevamo simulato in varie occasioni alcuni atterraggi di emergenza, ma il motore

in quei casi non era spento e pur essendo al minimo erogava circa il 45% della sua potenza, così l'aereo mi sembrò che perdesse quota come se fosse stato un ferro da stiro, ricordo che toccai terra nel prato ancor prima dell'asfalto dell'inizio pista scavalcando una rete di recinzione che non so proprio come feci a superarla.

Quasi senza azionare i freni mi fermai circa a metà pista, segno evidente che avevo effettuato un atterraggio a bassissima velocità, arrivarono immediatamente vari mezzi dei Vigili del Fuoco, che si trovavano al bordo della pista, e con un trattore agganciarono il velivolo e mi trainarono al piazzale parcheggio Aerei.

Proprio in quel giorno c'erano varie scuole in visita dell'Aeroporto, appena mi appoggiarono la scaletta fui attorniato da tanti ragazzini che salutandomi mi guardavano con stupore come se fossi stato un marziano, anche perché non si aspettavano certamente di vedere da vicino un aereo a reazione.

Mi accompagnarono immediatamente nell'ufficio del Comandante, indossavo la tuta "Anti-G", il quale mi strinse la mano e si complimentò per

l'atterraggio d'emergenza appena eseguito, poi mi mise in contatto telefonico con il Magg. Doriani, Comandante del "156" Stormo e della squadriglia che mi stava aspettando all'Aeroporto di Brindisi.

Il Magg. Doriani con poche parole, anche perché non voleva farsi ascoltare dal Col. di Bari, mi disse che sarebbe venuto a prendermi con un "C-45", bimotore per trasporto truppe, e che lui stesso avrebbe portato il mio aereo F-84 a Brindisi.

Quando giunsi a Brindisi mi aspettava una vera e dura punizione, mi diedero una divisa da semplice aviere, un biglietto ferroviario e mi accompagnarono alla Stazione con destinazione Brescia dove giunsi il giorno dopo e dove mi aspettava una pesante punizione, ossia quindici giorni di rigore, e pensare che credevo di ricevere un encomio per aver salvato un aereo.

La vita nel reparto era sempre la stessa, ma qualcosa era cambiato in me nei riguardi dell'Aeronautica e soprattutto della vita Militare, incominciai a pensare che con il passare degli anni sarei diventato solamente una pedina tra tante, e siccome non puoi essere Pilota da Caccia per un lungo periodo, mi

vedevo già dietro una scrivania di qualche Ministero a far niente ed aspettando solamente il giorno della pensione.

Nel periodo antecedente al Santo Natale arrivai a pensare di lasciare l'Aeronautica e quando ritornai a Ghedi, dopo aver trascorso in famiglia le vacanze Natalizie con i miei genitori e mio fratello Lello, rassegnai le mie dimissioni irrevocabili che consegnai personalmente al Colonnello Bacic motivandole a problemi strettamente familiari.

In un primo momento il Col. Bacic non volle accoglierle, ma visto la mia insistenza, a malincuore le dovette accettare. Cercò con ogni mezzo di persuadermi a ritirarle (anche perché per formare un Pilota Militare, lo Stato doveva spendere molti soldi).

Sono sicuro che non credette alle mie motivazioni anche perché in quel periodo molti miei colleghi avevano scelto di intraprendere la carriera di pilota civile nell'Alitalia e di conseguenza avevano lasciato la 6° Aerobrigata.

Nel frattempo mi ero incontrato con l'Ingegnere Palandri Luigi, nativo di Piandelagotti ed

amico di famiglia da vecchia data, che da anni si era trasferito in Venezuela, il quale mi assicurò che se lo avessi raggiunto, mi avrebbe certamente trovato un lavoro, e fu così che incominciai a darmi da fare per avere il visto Consolare necessario.

Mi avevano indicato un signore che a Bologna per un po' di denaro faceva ottenere una richiesta di lavoro da una Ditta residente in Venezuela, indispensabile per poter avere il visto dal Consolato del Venezuela ed ottenere l'autorizzazione sul Passaporto per poter entrare nel Paese Latino - Americano come residente, così feci, l'Impresa che mi mandò la richiesta risultava essere di Maracay, città a circa 100 km. da Caracas, naturalmente era solo una Ditta prestanome, ma ugualmente necessaria per ottenere il risultato desiderato.

Nel frattempo mio papà aveva chiuso l'Impresa di costruzioni per motivi finanziari, gli ultimi lavori non erano andati bene, anzi, per questo motivo, aveva dovuto rinunciare, a favore dei cugini fratelli Pollacci, ad una parte consistente dell'eredità pervenuta dallo zio Francesco.

Mia madre certamente non si perse d'animo,

e per sbarcare il lunario, con la collaborazione di papà, incominciò a tenere la contabilità generale, libro paghe e contributi Assicurativi di varie Ditte Artigianali della zona, e per poter operare in questo nuovo lavoro dovette sostenere un esame presso la Prefettura di Modena per ottenere l'iscrizione all'Albo dei Consulenti Commerciali.

In quel periodo, mentre aspettavo i vari documenti che dovevano arrivare dal Venezuela, feci il progetto e la Direzione Lavori della strada tra la Cella e la Chiesa Parrocchiale di Trentino, la progettazione di un tratto di strada del lago Pratignano, di un tronco di strada dal Lago della Ninfa – Le Serre di Canevare e di un imbrigliamento di un torrente a Trignano.

Era giunto anche il momento di pensare ad una vera fidanzata da portare all'Altare, e così incominciai a frequentare, anche se la conoscevo e stimavo da diverso tempo, una bella ragazza che si chiamava Franca Bortolotti, componente di un'ottima e numerosa famiglia composta da quattro sorelle e tre fratelli.

Finalmente arrivarono tutti i documenti richie-

sti e così potei andare al Consolato del Venezuela a Roma per ottenere il visto necessario sul Passaporto e poter entrare regolarmente nel Paese sudamericano.

Il 27 maggio 1956 era prevista la partenza via mare da Genova, mia mamma dovette chiedere un prestito di 160.000 Lire che ottenne dal Signor Spedito di Trignano; ricordo che il biglietto costava 80.000 Lire, più dovetti sostenere qualche altra spesa indispensabile, e la conseguenza fu che mi rimasero solamente 60.000 lire, una valigia da emigrante e tanta speranza di trovare un po' di fortuna.

Arrivò anche il giorno della partenza, era il 27 maggio 1956, mi imbarcai sull'IRPINIA, una vecchia turbonave residuo bellico Americano e trasformata in nave passeggeri; mi accompagnò al molo d'imbarco Bortolotti Italo, fratello di Franca, che stava facendo il servizio militare a Genova, e fu l'ultima visione, congiuntamente a un gruppo di Suore che sventolavano i loro fazzoletti bianchi, che vidi scomparire lentamente all'orizzonte con tanta pena nel cuore.

La Nave era salpata dal Porto di Napoli con già

molta gente, e il prossimo scalo previsto era Barcellona dove salirono molti Spagnoli e Portoghesi. Si attraversò di notte lo stretto di Gibilterra interamente illuminata e si arrivò dopo un paio di giorni a Tenerife nelle isole Canarie dove si fece una sosta di un'intera giornata dandoci l'opportunità di visitare la bella cittadina Spagnola.

Si iniziò la traversata Atlantica con un mare burrascoso e con onde che attraversavano da parte a parte la prua della nave, ricordo che cessarono come d'incanto di cantare i loro cori e canzoni popolari sia gli Spagnoli che i Portoghesi, che fino a quel momento non avevano smesso un istante di cantare e danzare.

Prova evidente di questa situazione fu che al Ristorante ci si incontrava, sempre in meno, a colazione, a pranzo e cena perché la quasi totalità dei passeggeri trascorreva gran parte della giornata sui vari ponti della nave in cerca di sollievo.

Arrivammo dopo undici penosi giorni, per tanti di solo calvario, a Port of Prince in Trinidad, dove la fermata fu di una giornata intera per permettere al personale di servizio di ripulire un po'

la vecchia carretta, e finalmente, dopo quattordici lunghi e interminabili giorni, approdammo al Porto della Guaira in territorio Venezuelano.

L'impatto con il territorio Latino Americano non fu molto rasserenante, salirono a bordo una schiera agguerrita di poliziotti che ci misero in fila usando mezzi molto persuasivi, come prima cosa fecero scendere, necessariamente, dopo il controllo dei passaporti, tutti quelli che erano in possesso del Passaporto Venezuelano, o meglio ancora quelle persone che possedevano la cittadinanza Venezuelana.

Poi, sempre dopo un accurato controllo dei documenti e il ritiro di una cartella precedentemente compilata da ognuno di noi, fecero scendere senza nessuna fretta tutti quelli che possedevano la CEDULA, (carta d'identità), ossia quelli che ritornavano in Venezuela da un periodo trascorso nella propria terra

Finalmente toccò anche a noi che arrivavamo in Venezuela per la prima volta, vi assicuro che ci trattarono come se fossimo degli schiavi, quando arrivò il mio turno consegnai la cartella precedentemente compilata e il Passaporto dove mi timbra-

rono e firmarono quasi tutte le pagine, poi mi rovistarono il contenuto della mia povera valigia che conteneva anche qualche libro e riviste che avevo portato dall'Italia, e con fare bellicoso le gettarono in un mucchio di svariate cose precedentemente sottratte ad altre persone.

Nel frattempo, cercando tra la folla assiepata sul molo, avevo riconosciuto due miei paesani, Tito Lardi e Alceo Gherardini, che erano venuti ad accogliermi e la loro presenza mi diede tanto sollievo, scesi la scaletta e finalmente potei toccare terra dopo tanto peregrinare.

Come prima cosa Tito mi portò con la sua vettura a Caracas e durante il percorso in "Autopista" (Autostrada), che in soli 18 chilometri unisce il Porto alla Capitale, vidi per la prima volta i famosi "RANCHITOS", un infinito paesaggio arroccato sul massimo pendio delle montagne di piccole baracche di legno, lamiera arrugginite e cartoni, dove vivevano nella miseria e senza nessuna regola sanitaria quasi due milioni di povera gente.

Giungemmo nei paraggi del centro di Caracas, più precisamente in località "Pescador a Cochera",

un rione della vecchia città coloniale composta di stradine strette ed edifici colorati al massimo di due piani e dove soggiornava una piccola colonia di Fannanesi.

Nel primo pomeriggio mi incontrai con altri due miei paesani, Turchi Severino e Maletti Edmondo, i quali mi accompagnarono alla mia prima dimora provvisoria, dove alloggiavano, solo come dormitorio, in prevalenza Italiani del Sud; era una Pensione di basso livello di nome "Bella Napoli", c'erano varie camere con sei brande per stanza senza nessun armadio e con un solo tavolino al centro della stanza ed alcune sedie mezze rotte. Non sto a descrivere come erano i pochissimi così detti "servizi igienici".

Alla sera mi portarono a cena in un Ristorante Italiano, ma vi confesso che i miei pensieri erano tutti rivolti a ricercare l'Ing. Palandri Luigi, che per tutto il giorno avevo provato a chiamare per telefono senza avere risposta.

Il giorno dopo provai di nuovo e finalmente mi rispose una signora che andava a fare le pulizie nel suo appartamento e mi disse che l'Ing. Palandri era

andato per qualche giorno nell'interno del Paese per lavoro e che avrebbe lasciato un messaggio per avvisarlo che ero arrivato.

Nel caos che regnava alla "Bella Napoli" non si riusciva a chiudere occhio per il continuo via vai di persone, alcuni tornavano dal lavoro e andavano a riposarsi, altri si alzavano per andare a lavorare.

In questa situazione caotica riuscii anche a smarrire il Passaporto, non vi dico quanto lo cercai in ogni angolo della Pensione, ma purtroppo non riuscii a trovarlo.

Ad un Italiano, che si trova all'estero, in una situazione come la mia non rimane nessun'altra soluzione che recarsi al Consolato; bene, così feci e vi garantisco che commisi un grande errore, perché in pratica, mandandomi presso gli uffici del Ministero degli Esteri con una loro lettera di accompagnamento, mi misero in bocca al lupo e dovetti passare una notte nel carcere "MODELLO" tra delinquenti comuni, che dovevano scontare molti anni di galera per svariate condanne.

Il giorno dopo, potete immaginare il mio stato d'animo, sentii dagli auto parlanti nell'interno del

carcere che scandivano in qualche modo il mio cognome, mi avvicinai a una Guardia e gli chiesi cosa dovevo fare ed egli stesso mi accompagnò in Portineria, e dopo avermi restituito la cinghia dei pantaloni, i lacci delle scarpe, l'orologio ed altri vari oggetti che mi avevano sottratto il giorno prima, mi dissero che ero libero e mi accompagnarono all'uscita.

Appena varcato il portone della "GALERA", non desideravo altro che ritornare in Italia ad ogni costo. Tra la gente che sostava nei paraggi intravidi Tito, il quale mi venne incontro dicendomi che era stato al Consolato, e che dopo aver discusso con certa enfasi con il Vice Console, aveva ottenuto, dopo aver cercato presso il Comando di Polizia la copia della cartella che avevo consegnato al Porto della Guaira, la mia "scarcerazione", sono sicuro ancora oggi, che senza l'interessamento dei miei compaesani, ed in particolare del buon Tito, avrei potuto essere dimenticato in carcere non so per quanto tempo.

Ritornai in Pensione e quella notte dormii senza svegliarmi fino al giorno dopo verso mezzogiorno. Credevo che tutto quello che mi era

successo fosse stato solamente un sogno, invece era tutto realtà, ma ciò che mi consolava era che anche questa brutta avventura era già passata, e come di tutte le cose trascorse rimane in noi solamente un brutto ricordo.

Finalmente rintracciai l'Ing. Palandri e ritornai in possesso di nuovo anche del Passaporto, l'aveva trovato una donna delle pulizie, e con grande sollievo non doveti ritornare al Consolato per chiedere il duplicato e rivedere quel "signore" che mi aveva mandato in galera.

Dopo qualche giorno incominciai a lavorare presso la Società dove Gigi occupava un posto di Ingegnere Dirigente, la Compagnia si chiamava "CREDITO Y VIVIENDA", e faceva capo ad una Compagnia di Assicurazioni e ad un Istituto di credito "Banco Union".

In un primo momento trascorsi molte ore in ufficio e ripresi a ristudiare, con l'aiuto di Gigi, le più importanti nozioni di topografia e soprattutto a prendere confidenza all'uso del "Tacheometro" in quanto il mio lavoro si doveva svolgere in quel campo, (proprio in questo momento, sono le ore

15 del 6 settembre 2000, mi ha telefonato Fontana Ferruccio da Fiorano (Modena) avvisandomi che il caro Palandri ci ha lasciati per sempre).

Dopo questa triste parentesi riprendo questo mio scritto per continuare a ricordare vari momenti del mio passato, così, dopo aver trascorso un paio di settimane presso gli uffici di Caracas, la destinazione del mio vero lavoro si spostò nell'interno del territorio e nel cuore della selva tropicale.

Si partiva il lunedì all'alba con una Land Rover e si ritornava a Caracas il venerdì a notte inoltrata, durante la settimana si mangiava normalmente al sacco e si pernottava al campo base, io che ero Topografo, avevo il privilegio di dormire nel Chinchorro (amaca) corredata da una zanzariera, la maggior parte del personale, invece, dormiva sopra a delle coperte di panno stese in terra in malo modo.

Il nostro lavoro consisteva nel rilevare, mediante gli apparati topografici, l'intera superficie della "HACIENDA EL CERCADO", una vastissima azienda agricola boschiva di 18.000 ettari di terreno, prevalentemente montagnoso, al piede del monte Avila.

Quest'area era attraversata da vari torrenti, che a parte il periodo della pioggia, si presentavano come piccoli rigagnoli d'acqua, ma ugualmente infestati da quasi tutte le specie di rettili esistenti nel territorio Venezuelano .

Ricordo che in un'opportunità, mentre stavo attraversando con la mia gente un campo di granoturco, riuscii a contare almeno dodici "Cascavel" (serpenti a sonagli) che si rincorrevano tra loro in posizione retta, (seppi poi che questo poteva succedere nel periodo degli amori), e Josè, che era il mio uomo di fiducia, mi gridò di stare completamente fermo e così feci, ricordo che i Cascavel mi passarono vicino diverse volte quasi sfiorandomi e lentamente si allontanarono dileguandosi nella fitta vegetazione.

In diverse opportunità s'incontravano serpenti Tigrati di ogni dimensione, che erano i più numerosi, serpenti Boa (Tragavenado) solamente in terreni paludosi ed anche il Coral (Corallo), che era il più velenoso di tutti, ma che la natura aveva creato vestendolo di colori come il giallo- nero- rosso e logicamente impossibile a non notarlo.

Si poteva vedere anche il "Puma" (Tigre Americana) che si avvicinava al nostro campo solamente di notte, il "Vaquiro" (Cinghiale), pericolosi quando viaggiavano in gruppo, il Cervo e svariatissime specie d'uccelli tropicali che specialmente all'alba e al tramonto intonavano i loro meravigliosi cori.

Trascorsi quasi un anno sempre allo stesso modo, la paga era abbastanza buona anche perché, dopo alcuni mesi, ero stato promosso capo di tutta la spedizione, ma questo lavoro era molto faticoso e vivere nella foresta non era per niente confortevole, così fu che pensai di cambiare lavoro cercandolo nel ramo dell'Edilizia, dove c'erano molte richieste come Geometra.

Nel frattempo mi ero trasferito a "CHACAO", un rione moderno in periferia di Caracas, presso una famiglia di Frassinoro (Modena) dove avevo preso in affitto una camera in una villetta nella quale risiedeva la Famiglia Giannotti, una dinastia di "zapateros" (calzolai), e dove la signora Eva, moglie del capo famiglia Paolo, mi provvedeva anche al vitto, quando ero a Caracas, ed accudiva alla pulizia della camera e ai miei indumenti personali.

Il sabato sera di solito mi recavo a cena con vari amici al “Fogolar Furlan” sempre a Chacao, ed era normalmente un incontro fisso tra compatrioti per parlare soprattutto di ciò che stava succedendo nella nostra Nazione; in una di quelle sere Missana, un mio amico di Vittorio Veneto, mi presentò il Dr. Englaro di Pordenone, Presidente di una Società (SERENCA Sa) che stava lavorando alla costruzione della Raffineria SHELL di Punto Fijo e che stava cercando un Geometra Italiano per sostituire il Direttore responsabile dei suoi cantieri.

Non ci volle molto tempo per raggiungere un accordo ed ottenere anche uno stipendio più retributivo di quello che stavo percependo con Credito y Vivienda. Presi quindici giorni di tempo per lasciare il mio vecchio lavoro di topografo, ed immediatamente dopo mi trasferii a Punto Fijo per iniziare la mia nuova avventura.

Il lavoro in Raffineria era molto faticoso, mi ricordo che percorrevo anche duecento chilometri al giorno in camionetta per controllare i vari cantieri sparsi in un'estesissima area dove il vento faceva da padrone, quando poi proveniva da terra era parago-

nabile al Ghibli africano perché era carico di sabbia del deserto di Coro, zona limitrofa a Punto Fijo, che non ti permetteva quasi di vedere e respirare.

Le giornate erano molto lunghe, anche perché si lavorava minimo dieci ore al giorno, e spesso nella serata si dovevano preparare preventivi per nuovi lavori richiestici con una certa urgenza.

Insieme con altri dipendenti della Serenca, abitavo in una villetta costruita appositamente in un villaggio nelle vicinanze della Raffineria, costruita per i futuri dipendenti degli Impianti e provvisoriamente dateci in affitto, anche perché a Punto Fijo, piccolo paese di pescatori, non ci sarebbe stata nessuna possibilità di trovare alloggio per circa duemila persone, tanti eravamo a lavorare alla costruzione della Raffineria della SHELL, senza aggiungere che nei paraggi si stava costruendo anche una seconda Raffineria della Creole Petroleum Corporation (ESSO), di dimensioni. più ridotte

Qualche volta a tarda sera facevamo una scapatina alla concha (conchiglia), che era un agglomerato di costruzioni ad un solo piano nel pieno deserto illuminate a giorno da luci intermittenti

colorate in uno scenario simile a quello di una piccola “Las Vegas”, dove imperava un rumore assordante che si poteva percepire da molto lontano principalmente dovuto ai vari jukebox che funzionavano a pieno volume.

Logicamente era un luogo così detto del piacere dove tutto era permesso, alcol, gioco d’azzardo ed ogni tipo di femmina proveniente da tutti i continenti, ma dove soprattutto gli americani spendevano quasi tutto il loro lauto stipendio.

In una opportunità, a notte avanzata mentre si ritornava a casa dalla “concha”, nelle vicinanze della nostra dimora, in una villetta abitata da una famiglia Venezuelana, c’era una gran festa con musica e balli tipici campesini (contadini).

Ci avvicinammo curiosi per veder cosa stava succedendo, e la nostra sorpresa fu che nell’entrata della villa c’era una bara con un uomo morto coperto da un velo trasparente e contornato da alcune donnette anziane vestite di nero che in quella confusione riuscivano a piangere, in seguito venni a sapere che piangevano dietro un misero compenso.

Tutti gli altri ignoravano il defunto e si preoc-

cupavano solamente a mangiare, bere e ballare, fummo invitati anche noi a partecipare al banchetto e così ci unimmo ai presenti per festeggiare il povero morto.

Ogni fine settimana rientravo a Caracas, e in uno dei soliti incontri al “Fogolar Furlan”, conobbi l’Ing. Bortolomei, Presidente della Società COBORCA con sede nella Capitale e che aveva lavori sparsi in tutto il territorio nazionale principalmente con la Shell, si parlò delle nostre origini, lui era di Treviso e quando dissi che ero Modenese e più precisamente di Fanano, mi disse che nella sua Impresa lavoravano vari miei paesani, fra i quali il Capo squadra Maletti Edmondo, che me lo descrisse come uomo molto capace e stimato da tutti.

Nella stessa serata mi propose d’andare a lavorare con lui e così feci anche perché avrei percepito il doppio del mio attuale stipendio, in pochi giorni mi licenziai dalla Serenca, anche perché i lavori della costruzione della Raffineria volgevano al termine e dove avevo trascorso quasi un anno, per raggiungere un gran cantiere, appena iniziato, di un Centro Commerciale e relativa Stazione di Servizio della

Shell a Maracaibo, dove Capo Squadra c'era Maletti e come carpentieri altri due Fananesi, suo cognato Turchi Giovanni, (detto Chiappino) e Andreoni Berto.

Avevo vissuto prima nel clima umido della foresta tropicale, e poi in quello ventoso e secco del deserto di Punto Fijo, ma il clima di Maracaibo raggiungeva quasi la non sopportabilità umana, in certi giorni la temperatura saliva fino a 50° e il grado di umidità poteva raggiungere anche il 90%, si beveva continuamente durante tutto il giorno e la conseguenza era che si sudava perennemente e copiosamente, l'unico gran sollievo era quando nella serata ritornavi in Albergo a Maracaibo, dove imperava l'aria condizionata.

Portammo a termine anche questo lavoro e fu per me un trampolino di lancio nell'ambiente della Shell, perché riuscii a conoscere, e nello stesso modo a farmi stimare, quasi tutto il personale dirigente dell'ufficio tecnico della Shell.

Nel frattempo la COBORCA aveva acquisito un importante lavoro per la costruzione della nuova Pianta Shell di distribuzione carburanti e gas per

l'intera area di Caracas, sita alla porta della Capitale verso il Porto della Guaira nel quartiere "Las Cantinas" e dove mi dettero la Direzione Generale del Cantiere.

Nel frattempo avevo preso in affitto un appartamento, sempre in Chacao, e a poco a poco avevo incominciato ad arredarlo nelle prospettive di mettere su famiglia nel corso dell'anno, nel frattempo avevo spedito i documenti richiesti per sposarmi per procura, ricordo che dovetti recarmi presso la Jefatura (Tribunale) a sottoscrivere un documento dove dichiaravo di non avere altre mogli e figli a mio carico nel territorio Venezuelano, come testimoni di ciò che avevo sottoscritto furono Paolo Giannotti, che mi aveva accompagnato, e un povero negro che trovammo nei paraggi e che firmava qualsiasi attestato dietro modesto compenso.

Arrivò il giorno del mio matrimonio senza la presenza dello sposo, ossia io, era il 12 Aprile 1958, seppi che mio padre aveva accompagnato Franca all'Altare in mie veci nella splendido Oratorio della Madonna del Ponte, nostra protettrice di famiglia, accompagnata dai nostri familiari e pochi amici comuni.

Nel frattempo avevo completato di arredare l'appartamento in ogni piccolo particolare, e come dirimpettai conobbi una coppia spagnola, Pedro e Manolita Pons, che furono poi i nostri migliori amici per tutti gli anni trascorsi in Venezuela.

Trascorsero un paio di mesi e finalmente giunse il giorno dell'arrivo di Franca, mi recai all'Aeroporto in compagnia di Gaetano Ferrari, parente dei Bortolotti, e dopo lunga attesa atterrò il (Super Constellation), quadrimotore ad elica, e potei abbracciare la mia novella sposa che ricordo indossava un abito azzurro contornato da tante palle bianche.

La vita trascorreva tranquillamente, mi recavo ogni giorno di buon mattino a "Las Cantinas", ma alla sera finalmente rientravo nella pace della mia casa dove mi attendeva la mia cara sposa, fu in quel periodo che incominciò quella grande amicizia con i coniugi Pons, che erano oriundi di Palma de Mallorca.

Dopo solo due mesi Franca era in stato interessante e il 24 giugno del 1959 nacque al Policlinico dell'Università di Caracas il nostro primo figlio Max Giordano, che venne alla luce verso le cinque di sera.

Proprio in quel giorno ci fu un attentato nei pressi dell'Ospedale al Presidente della Repubblica Beatancour che venne ricoverato nello stesso Policlinico Universitario, ricordo che per diversi giorni per raggiungere la Clinica occorrevo diverse ore perché dovevi superare innumerevoli controlli da parte della Polizia.

Dopo circa una settimana di ospedale riportai a casa Franca con il piccolo Max e non so descrivere la gioia che provai al pensiero che nella nostra famiglia era arrivato il nostro primogenito.

Da diverso tempo vari esponenti direttivi dell'Ufficio Tecnico della Shell mi proponevano di costituire un'Impresa di costruzione a mio nome assicurandomi che mi avrebbero dato l'opportunità di lavorare per loro, ma il passo da fare non era così facile, soprattutto perché necessitava un personale adeguato a certe lavorazioni che in parte avevo trovato, ma soprattutto una discreta somma di denaro, che non possedevo, per acquistare almeno alcuni mezzi ed attrezzature per iniziare l'attività.

Un bel giorno presi la decisione di andare avanti, spronato da mia moglie, che era convinta più che

mai, che dovevamo intraprendere questa nuova avventura. Fu così che mi recai da un Commercialista Italo Venezuelano, che aveva la sua sede in Chacao, per formalizzare le varie documentazioni burocratiche che in ogni Paese della terra occorrono, e poi dal Notaio per firmare l'Atto di costituzione della "CONSTRUCTORA CO.MAR. sa".

Nel frattempo dalla COBORCA vari operai mi manifestarono la loro disponibilità di venire a lavorare con me, tra questi anche il capo mastro Fontana Ferruccio, importante pedina per iniziare qualsiasi tipo di lavoro, anzi Ferruccio mi mise a disposizione tutti i suoi risparmi senza richiedere nessuna garanzia, questo gesto e soprattutto la sua capacità operativa contribuirono alla determinazione di cedergli in un secondo tempo una parte delle Azioni della Ditta.

La Shell, come d'accordo, mi diede a trattativa privata un primo lavoro a Barquisimeto, città prevalentemente agricola a circa quattrocento chilometri da Caracas, il lavoro riguardava la realizzazione dell'intero impianto di Gas Propano per alimentare cinque forni di una importante fabbrica di biscotti

"LA GALLETERA EL AVILA", ma subito incominciarono anche i grossi guai.

Quando mi recai negli uffici Amministrativi della Shell per firmare il contratto mi trovai davanti a una grossa sorpresa che nessuno mi aveva prospettato, ossia dovevo presentare una fidejussione di 45000 Bolivares, circa 9 Milioni di Lire, ricordo che fu per me come se tutto precipitasse nel vuoto e si chiudesse per sempre ogni porta per proseguire l'avventura intrapresa.

Nella tarda sera mi recai a casa dell'Ing. Asdrubal Rincon, padrino di Max Giordano e dipendente della Shell nel settore delle vendite, al fine di sfogarmi con lui e metterlo al corrente di tutti i miei problemi. Bene, prima mi ascoltò in silenzio poi chiamò sua moglie e in sua presenza mi disse che sarebbero stati pronti a recarsi nel mattino successivo al Banco Metropolitano, dove possedevo un conto corrente, per iscrivere un'ipoteca sulla loro villa al fine di ottenere la fidejussione richiesta dalla Shell. Penso proprio che questo gesto di altruismo rimane per me ancora oggi una delle più belle pagine della mia vita, perché sicuramente non avrei mai

trovato un'altra persona in nessuna parte del mondo in grado di fare ciò che fece il buon Rincon.

Da quel momento incominciò una vera ascesa e uno dopo l'altro ci ordinavano lavori in tutto il territorio nazionale, l'impresa cresceva a vista d'occhio incrementando il numero del personale e senza più problemi per acquistare i macchinari e le attrezzature che ci occorreavano.

In quel periodo riuscii a dare un aiuto economico anche ai miei genitori allo scopo che terminassero la loro casa che finalmente stavano costruendo in un appezzamento di terreno in Via S. Francesco.

Nell'estate del 1961 riuscimmo a fare una scappata in Italia per una breve vacanza, soprattutto per far conoscere ai nonni il piccolo Max e partecipare al matrimonio di mio fratello con Sandra Ansaloni di Modena, che a quel tempo insegnava lettere presso le scuole medie di Fanano e dove Lello lavorava come segretario.

In seguito, appena ritornati in Venezuela, andammo ad abitare in un appartamento più grande sempre a Chacao, dove, al piano terra, prendemmo

in affitto un vasto locale che adibimmo a uffici e sede principale della Ditta

I lavori certamente non mancavano, anzi non avevamo abbastanza mano d'opera per portarli a termine nei tempi contrattuali e fu così che Ferruccio spedì in Italia la documentazione necessaria per formalizzare la richiesta per far venire in Venezuela suo fratello Benito, di cui almeno qualcosa dovrò menzionare in seguito.

Nello stesso periodo diversi operai che lavoravano nella Coborca vennero con noi e tra questi lo stesso Maletti Edmondo, Turchi Giovanni e Maletti Luigi, più comunemente conosciuto come "GI-GETTO", che operò principalmente come autista di uno dei nostri camions.

Il dieci giugno 1962 arrivò il nostro secondo figlio che venne alla luce regolarmente alle sette di sera nella clinica privata di S. Bernardino, ricordo che era un meraviglioso bambino pieno di vita e con tanti capelli neri; dopo pochi giorni potemmo portarlo a casa dove Maxito lo aspettava con ansia in compagnia di Katita, figlia dei coniugi Pons.

La vita continuava felice e senza nessun proble-

ma, si lavorava sempre di più ed avevamo vari cantieri sparsi da oriente a occidente sull'intero paese, addirittura ci spingemmo oltre ai lavori edili stradali, ed incominciammo ad eseguire lavori meccanici, come a costruire "TANQUES" (depositi in acciaio anche con il tetto galleggiante) e "PIPE LINE" (oleodotti e gasdotti) di una certa importanza

Qui mi devo soffermare per ricordare alcuni episodi accaduti al fantomatico Benito, anche perché ritengo, che dopo averli raccontati in varie occasioni, sono entrati prepotentemente a far parte del periodo che ho trascorso in Venezuela.

Come il fratello Ferruccio anche Benito possedeva un fisico da autentico valligiano scolpito nella roccia, anzi mentre Ferruccio usava soprattutto la testa per eseguire un lavoro, Benito associava sovente la forza fisica e vi garantisco che ne possedeva da vendere; avrei vari episodi da raccontare su Benito, ma mi soffermerò solamente su alcuni di questi.

Un episodio tra i tanti che potrei raccontare è che un giorno Benito doveva raggiungere il fratello in un cantiere a Puerto Cabello che dista circa 300 chilometri da Caracas, fu così che prese un

Taxi (POR PUESTO), ossia un servizio pubblico che partiva non appena aveva raggiunto il numero completo dei posti a disposizioni.

In quel periodo stavano costruendo l'Autostrada Caracas Valencia e di conseguenza c'erano molte deviazioni lungo il percorso, ad ognuno di esse si potevano vedere vari cartelli e tra questi il più corrente era questo: (CUIDADO, obreros trabajando), ossia attenzione operai che lavorano.

Appena Benito raggiunse il cantiere della Shell a Puerto Cabello e parlando con il fratello Ferruccio gli disse questa frase: Oggi mentre venivo qui ho visto una grossa Impresa, molto più grande della COMAR, che ha cantieri di lavoro da tutte le parti, si chiama CUIDADO!!!!

Nella primavera del 1963 successe un triste e brutto episodio che con l'aiuto di Dio non fu catastrofico, una mattina, appena pochi minuti dopo che io ero uscito da casa, due loschi individui si presentarono alla porta dicendo che cercavano Mario, quindi sapevano il mio nome, Franca gli aprì e purtroppo entrarono nell'appartamento e spingendola dentro la colpirono varie volte con il calcio della pistola alla

nuca facendola cadere al suolo priva di sensi.

Nella camera matrimoniale dormiva, ignaro di ciò che stava succedendo, nella sua culla, Mario Josè, Maxito era all'Asilo, e mentre i due delinquenti rovistavano in tutti i cassetti per rubare qualsiasi cosa di valore, Franca, con lo spirito innato della mamma, ebbe la forza di alzarsi dal suolo e andare sul balcone per gridare ripetutamente aiuto, provocando così la fuga precipitosa dei due malviventi

Ho dimenticato di dire che Franca era anche in stato interessante del nostro terzo figlio, io mi trovavo negli uffici della Shell e mi avvisarono del fatto, logicamente mi precipitai a casa e portai immediatamente Franca all'Ospedale con il timore che fosse necessario provocarle un aborto

Fortunatamente non ce ne fu bisogno, e dopo pochi mesi, precisamente il 21 di giugno 1963, nacque Marco Antonio sempre nella Clinica di San Agostino alle 11 di sera senza nessun inconveniente.

Questo episodio ci fece riflettere, e poiché Max era prossimo ad incominciare le elementari, decidemmo di ritornare definitivamente in Patria, fu così che in luglio dello stesso anno partimmo con

destinazione Fanano.

Io dovetti per qualche anno fare la spola tra l'Italia e il Venezuela per vendere le mie azioni della Ditta Comar e portare a termine alcuni lavori importanti precedentemente acquisiti.

In seguito, stabilito definitivamente in Italia con tutta la famiglia, è storia abbastanza recente che cercherò di raccontare riassumendola in alcune pagine.

Nel 1968, associato con l'Ing. Palandri, costituimmo la Ditta PAMAR snc, con sede in Pisa in via Montello, e la nostra aspirazione era di operare principalmente nel settore dei movimenti di terra.

Per prima cosa cercammo un contatto con i fratelli Baschieri di San Felice sul Panaro in Provincia di Modena, anche loro erano stati a lavorare per un lungo periodo in Venezuela, e già operavano in Italia da alcuni anni nell'ambito delle costruzioni di autostrade e più specificamente in grossi lavori di movimentazione di terra.

Loro stessi ci presentarono la Ditta ASTRID di Milano, aggiudicataria di un lotto Autostradale nei pressi di Sestri Levante in Liguria, di fatto non eccessivamente lontana da Pisa, e dopo una trattativa

non facile ci affidarono in subappalto tutti i lavori di movimento di terra inerenti ad un lotto che misurava quasi cinque chilometri e comprendeva tre viadotti, una galleria di dimensioni modeste, ma soprattutto una lunga trincea di circa 700.000 mc. quasi totalmente di roccia da mina.

Come prima cosa, sempre con l'aiuto dei Baschieri, acquistammo vari macchinari principalmente Catterpillar ed assumemmo diversi operatori per iniziare l'attività lavorativa.

In seguito, mentre si procedeva nei lavori, completammo il parco macchine che alla fine raggiunse l'importante numero di circa cinquanta unità circa.

I lavori procedevano con un buon ritmo anche perché avevamo delle date prestabilite cronologicamente per portarle a termine, ma i pagamenti da parte dell'Astrid non andavano di pari passo, fu così che dovvemmo patire le pene dell'inferno per arrivare alla fine e riuscire a riscuotere "quasi tutto" anche in parte prendendo in pagamento vari materiali e macchinari come ponteggi, tavoloni, un escavatore gommato Proclain e un'autogru Marchetti di 25 Tn:

Nel frattempo riuscimmo ad acquisire dei con-

tratti direttamente dalla SALT, società che costruiva la stessa Autostrada, ma con Palandri non coincidevano a volte le mie vedute per cercare di aumentare il nostro fatturato, e così, di comune accordo, decidemmo di dividerci e prendere, ognuno per conto proprio, la strada desiderata.

In quel periodo, mentre si stava lavorando nel lotto Autostradale, prima prendemmo in affitto una casa a Casarza Ligure, in seguito riuscii a comprare un lotto di terreno a Verici, un ridente luogo su una collina direttamente sopra Casarza, illuminato dal primo sole del mattino e con una vista incantevole. dove si poteva vedere l'intero entroterra di Casarza lungo la vallata del Petronio, parte di Sestri Levante e uno scorcio di mare nelle parti di Riva Trigoso.

Dopo aver ottenuto l'approvazione del progetto da parte del Comune, incominciammo a costruire la villetta e in poco tempo riuscii andarci ad abitare con mia gran soddisfazione perché di sera, dopo una giornata d'intenso lavoro, riuscivo a trovare quella quiete necessaria per riprendere la "rutine" quotidiana del giorno dopo.

Nel corso di quel periodo di transizione cercai

di portare a termine i vari cantieri in corso e soprattutto di chiudere la contabilità lavori, che era molto arretrata, con l'aiuto del Geom. Servente e Geom. Boselli, ottimi collaboratori.

Nel frattempo, con Palandri, ci dividemmo il parco macchine, compilai due liste e gli detti la facoltà di scegliere una delle due, rinunciando a suo favore anche al nome della Pamar e al suo avviamento.

Nei primi mesi del 1976 costituì una nuova società, COMES sas, dove entrò come socio al 10 per cento il Geom. Servente Carlo e con sede in Casarza Ligure, riuscimmo in poco tempo ad avere alcuni contratti a Genova presso il Consorzio delle Cooperative e alcuni lavori con privati.

La nostra specializzazione fu nella preparazione di aree per costruire grandi condomini, ci eravamo attrezzati anche alla esecuzione di micropali e fondazioni speciali in cemento armato.

A Genova, per costruire un Edificio occorre preparare l'area e le rispettive fondazioni su micropali, solo questa operazione, dovuta alla particolare morfologia del terreno, costa circa un terzo dell'intera opera.

Il 1 maggio del 1976 morì mio padre e per me fu un momento di gran dolore, perdere il papà vuole dire che qualcosa di te se ne va per sempre.

In quel periodo, mediante un amico di Servente, certo Sig. Arduini che aveva rapporti commerciali con la Libia, riuscimmo, dopo lunga trattativa, ad ottenere un contratto relativo alla costruzione di 180 case coloniche a Zizzia, luogo che dista circa 100 chilometri dalla capitale Tripoli.

Andammo un paio di volte a Tripoli per definire il contratto e cercai in tutti i modi di renderlo meno rischioso possibile; arrivammo alla definizione di impiegare direttamente a nostre spese la mano d'opera specializzata, la manovalanza, tutti i materiali e attrezzature necessarie erano a carico della Ditta di Kallifà, nostro committente.

Incominciammo i lavori e lo stesso Kallifà venne varie volte in Italia per acquistare le costruzioni prefabbricate con relativa mensa self-service e un impianto di betonaggio completo di autobetoniere ed autopompe.

All'inizio tutto andò bene, in seguito però, come prevedevo, i pagamenti non arrivavano mai e

soprattutto non ci fornivano in cantiere dei materiali necessari per continuare le costruzioni.

Fu così che decidemmo di rinunciare al contratto anche se dovevano riscuotere alcune decine di milioni di lire.

Visto che non tornavamo in Libia, dopo aver trascorso le vacanze natalizie in Italia, di nuovo ci promisero mare e monti se fossimo tornati per riprendere i lavori, ma non era veramente possibile credere a quella gente.

Nel frattempo la Comes, in Italia, continuava a crescere molto bene e il lavoro non mancava, eravamo arrivati ad avere anche degli importanti lavori di movimento di terra con la Ditta Cattaneo di Bergamo; però la mia famiglia viveva a Pisa ed io continuavo a far la spola tra Pisa e Casarza per lo meno due o tre volte alla settimana, questo si ripeteva dal 1968.

A quel punto credetti proprio di aver raggiunto la ragione per incominciare ad essere stanco di quella situazione, anche perchè i miei tre figli frequentavano l'Università o Istituti Superiori ed era quindi impossibile pensare ad un trasferimento del-

la famiglia a Casarza o a Genova.

Nel 1982 cedetti la mia quota della Comes, che a quel momento era del 50 per cento, al Geom. Servente con un pagamento dilazionato e finalmente costituì la ditta che avevo avuto sempre in mente, una società di capitale nella quale entrarono tutti i componenti della mia famiglia con il 20 per cento ciascuno, gli detti il nome COGEMAR Spa. (Costruzioni Generali Marescalchi).

Per prima cosa incominciai ancora una volta a percorrere il cammino, non certo facile, di cercare un lavoro per iniziare una qualsiasi attività in una zona limitrofa alla nuova sede, e dopo aver selezionato svariate opportunità, decisi di acquistare un terreno, con il relativo progetto di costruzione approvato a Marina di Massa.

Nel terreno menzionato, sito in Viale Roma e in prossimità del lungomare, era possibile costruire un complesso residenziale di 30 villette a schiera corredate da un piccolo giardinetto.

Nel tempo di circa un anno e mezzo portammo a termine l'intero complesso, ma le vendite andarono molto a rilento ed in pratica si dovette rea-

lizzare un piano di rientro vendendo alcune villette al di sotto del prezzo di costo.

In seguito, riuscii ad avere contatti con un'agenzia immobiliare di Livorno, ed acquisii un contratto di ristrutturazione di un edificio d'importante rilevanza storica di 36 appartamenti, situato nel lungo mare e più precisamente nel Viale Italia.

Tramite l'Impresa A.M.I. dell'amico Ing. Lupi, aggiudicataria di una fornitura di una torre faro nell'interno dello stabilimento costiero della Liquigas, ottenni in subappalto inerente alla progettazione ed esecuzione della fondazione in cemento armato su pali di grande diametro.

Questo lavoro mi permise di conoscere Poli Giovanni, capo pianta della Liquigas, che fu per me da quel momento un vero amico, anche perchè le nostre idee, non solo nell'ambito del lavoro, coincidevano perfettamente.

Attraverso l'aiuto e l'amicizia di Guidi Natalrigo, Direttore e Proprietario di un'importante Impresa nell'ambito della metalmeccanica, si acquisì un grosso lavoro con la Vetri Italia presso il loro stabilimento di Pescia che c'impegnò per due anni.

Nello stesso periodo, grazie sempre all'aiuto di Guidi, riuscimmo ad entrare anche alla Solvay presso il loro stabilimento di Rosignano Solvay, ed ancora oggi è per noi fonte di lavoro ininterrotto.

Il 19 luglio 1995 telefonai di buon mattino al Costiero Livorno come facevo spesso e chiesi che mi passassero Giovanni, invece mi rispose la Segretaria dicendomi che il Sig. Poli era stato portato d'urgenza al Pronto Soccorso per un malore, ma che era arrivato già morto.

Con Franca ci recammo al funerale di Giovanni a Riparbella, un ridente paese nell'entroterra nei pressi di Cecina, dove fu tumulato in un piccolo cimitero nella sua terra natale; quando passo da quelle parti mi reco sulla sua tomba per porgergli un saluto fraterno.

Il 5 gennaio 1997, dopo un lungo periodo di sofferenze, ci lasciò per sempre mamma Eufemia, grande donna e grande madre, mentre scrivo queste righe due grosse lacrime scendono dalle mie guance, ricordo che quando la baciai sulla fredda fronte per l'ultima volta ebbi la reale sensazione di cosa fosse la morte, ma ancora oggi non mi so rendere

conto che non c'è più tra di noi.

Nel frattempo, la COGEMAR, oggi ha raggiunto la maggior età, ed opera nell'ambito del territorio nazionale come una moderna Impresa di costruzioni che ha consolidato un patrimonio d'esperienza, dovuto soprattutto all'apporto diretto dei miei due figli Mario Josè e Marco Antonio e da quello esterno, come consulente, di Max Giordano, ed altresì, da un personale operativo selezionato e veramente capace, frutto di molti anni di esperienza e di lavoro continuativo.

Per concludere con una frase questo mio scritto che ho cercato di riassumere descrivendo le fasi più salienti della mia vita, è, che sono bastate solamente alcune pagine per raccontare un'intera e travagliata esistenza, ma che in realtà, la vita di ognuno di noi è veramente molto breve.

Pisa, 25 novembre 2000

RACCONTI DI UN UOMO SPECIALE

Mario Marescalchi

Sto trascorrendo le vacanze natalizie nel mio paese natio in compagnia di mia moglie e del fido cane di nome Ringhio, fuori il tempo è veramente invernale e non nevicata, però ha tutta l'aria che questo evento possa succedere da un momento all'altro, unicamente per il persistere da giorni di un freddo polare che insiste in particolare modo nella zona dell'Appennino Modenese.

Pensando un po' a diverse cose mi è venuta spontanea la voglia di scrivere e raccontarvi alcuni episodi vissuti personalmente riguardanti il nostro uomo, fatto un po' a modo suo, che si chiama Benito, e vi assicuro che quello che scrivo sul suo conto è frutto di episodi realmente avvenuti.

Premetto che nella mia impresa di costruzioni, che costituì quando mi trovavo in Venezuela, dove ho passato quasi dodici lunghi anni arrivando in quella nazione da semplice emigrante, avevo come

mio primo collaboratore, che poi divenne anche socio, un uomo veramente molto in gamba che portava il nome di Fontana Ferruccio, purtroppo da poco scomparso, fratello maggiore del nostro Benito.

Entrambi erano nati nel Comune di Frassinoro, che si trova nell' alto Appennino Modenese, confinante con la Provincia di Reggio Emilia, esattamente al contrario di Fanano, il mio paese, che si trova dalla parte opposta, ai margini della Provincia di Bologna.

Il nostro Benito, appena terminato il servizio militare che svolse presso il genio militare nel glorioso corpo degli Alpini, mediante una richiesta della nostra Ditta che dovemmo inoltrare presso il Consolato Venezuelano con sede in Roma, ottenne un regolare permesso per raggiungere, per ragioni di lavoro, la tanto agognata terra promessa del Venezuela.

Correva l'anno 1960, se non vado errato, una sera Ferruccio mi invitò a cena a casa sua per presentarmi il fratellino, già Ferruccio era un'uomo molto robusto e sicuramente di una altezza che

superava il metro e ottanta dotato di una forza fuori dal normale, ma quando mi fece conoscere suo fratello vi garantisco che ebbi la sensazione di vedere un ragazzone che sembrava squadrato con l'accetta, ancora più alto del fratello, ma a differenza di Ferruccio con un viso dai lineamenti ancora da ragazzino e con una pettinatura tirata a liscio da un abbondante strato di gel.

Dopo questa premessa, che credo fosse necessaria per conoscere il nostro attore principale, cercherò di raccontarvi alcuni episodi che reputo i più significativi.

PRIMO VIAGGIO IN TAXI DA CARACAS A PUERTO CABELLO

Dopo alcuni giorni trascorsi a Caracas, sia per ambientarsi un po', ma soprattutto per ottenere dal Ministero degli Interni la CEDULA (carta d'identità), documento estremamente necessario ed indispensabile nei paesi latino-americani, per potersi muovere nel territorio nazionale e per accedere regolarmente nel mondo del lavoro come residente, il nostro uomo, armato di tanto coraggio ed incoscienza, intraprese il suo primo viaggio per raggiungere il fratello, e fu così che Anna, consorte di Ferruccio, di buon mattino lo accompagnò alla Piazza di Chacaito, da dove partivano, per varie destinazioni all'interno del Venezuela, vari taxi che attendevano, prima di mettersi in moto, che la loro autovettura fosse al completo.

Il taxi per Puerto Cabello tardò un po' prima di partire, ma finalmente, completato il suo carico umano, incominciò a muoversi verso il suo lungo viaggio; immaginate l'imbarazzo del povero Benito

che si trovava tra altre cinque persone più il conducente del taxi che continuavano a parlare tra di loro, e che ogni tanto gli rivolgevano delle domande, di cui purtroppo il nostro uomo non riusciva a capire una sola parola!.

Lungo il tragitto il taxista dovette fare un'infinità di deviazioni in quanto in quel periodo stavano costruendo la nuova autostrada Caracas – Valencia, ed in ogni deviazione innumerevoli cartelli indicavano il tragitto da seguire; a Benito fece effetto, più degli altri, un cartello che si ripeteva ovunque ossia: CUIDADO - OBREROS TRABAJANDO. (Attenzione, operai che lavorano)

Finalmente, dopo varie ore di tormentato tragitto, arrivarono a destinazione. In ogni città del Venezuela il centro, anche di un piccolo paese, è necessariamente Plaza Bolivar a ricordo del fondatore della Patria; appena sceso salutò tutti e si mise a sedere su una panchina sperando di vedere sopraggiungere il fratello.

Trascorse inutilmente più di un'ora e il taxista, che ancora non era partito di nuovo per la Capitale, si avvicinò a Benito, e dopo un colloquio di po-

che parole e molti gesti, capì che doveva recarsi alla Pianta di Distribuzione della Shell che si trovava a circa 10 km., lo fece salire sulla sua autovettura e lo portò a destinazione.

Alla portineria della Shell, il taxista parlò con le guardie che attraverso gli altoparlanti della Pianta chiamarono il fratello.

Dopo pochi minuti Ferruccio raggiunse la portineria principale, pagò il taxista ringraziandolo e dopo aver iscritto Benito nel registro della COMAR, la nostra ditta, ed ottenuto il regolare permesso d'accesso, caricò il fratello sulla camionetta e lo portò verso il nostro cantiere.

Nel breve tragitto, forse avrebbero potuto parlare di tante cose di carattere familiare o di ogni altro argomento più consono a ciò che possono dire due fratelli che non si vedono da molto tempo, ma Benito proprio perché molto *speciale*, pronunciò una delle sue prime frasi celebri, che ritengo veramente storica, che fu questa:

Tu mi hai sempre detto che la COMAR è una Ditta importante che sta lavorando in varie parti del territorio nazionale, io oggi ne ho visto una che

almeno è cento volte più grande, sta lavorando da tutte le parti e si chiama “CUIDADO”.

EL PALITO, UOVA SODE

El Palito, in castellano vuol dire bere un bicchierino di aguardiente, ossia Rhum, paragonabile al nostro detto quando invitiamo un amico ad andare a farsi un goccio al Bar.

Questo luogo (El Palito) era un'importante nodo della rete viabile del Venezuela ed era ubicato al bivio dell'autostrada che proviene da Valencia e va verso Porto Cabello, che rimane alla propria destra a pochi chilometri, ed a oriente, ossia Barsiquimeto – Maracaibo alla propria sinistra.

El Palito era, oggi non so più come si sarà trasformato, un agglomerato di costruzioni al massimo di due piani di colori molto forti adibiti principalmente a Bar-Ristoranti, Alberghetti di dubbia fama e varie Stazioni di Servizio.

Ed ora torniamo a Benito, un giorno, mentre stava dirigendosi al cantiere della Shell di Porto Cabello con una pompa e un compressore sulla sua camionetta, fece tappa a El Palito, come spesso succedeva a quasi tutti quelli che passavano da quel luogo, anche solo per prendere un caffè.

Ricordo che era solamente passato un mese da quando Benito era giunto dall'Italia e quindi ancora non aveva imparato a parlare la lingua spagnola, se non poche parole, così il nostro uomo entrò in un bar ed a gesti si fece dare dal barista due uova sode con un panino.

Al momento di pagare il barista gli chiese 2,75 Bolivares che Benito pagò regolarmente, ma poi facendo un calcolo riportato alla Lira di allora, gli sembrò di averle pagate molto care, il cambio in quel momento era circa 180 lire per 1 bolivar, quindi le due uova erano costate la *modesta* somma di 495 lire.

Benito non ne aveva parlato con nessuno, ma con il passare del tempo aveva preso una discreta conoscenza della lingua e si accertò anche che un uovo al mercato costava al massimo 0.10 Bolivares,

ossia 18 Lire.

Passarono almeno circa quindici mesi ed il nostro uomo volle andare in fondo alla questione delle uova, così quando passava da El Palito si recava al famigerato Bar e per diverse volte non trovò il barista che gli aveva venduto le ormai famose uova, ma finalmente una mattina eccolo apparire dietro al bancone.

Benito si avvicinò al bar con fare sornione e quasi in un castellano perfetto gli chiese due uova, il barista lo scrutò in un modo strano e gli disse: non sforzarti a parlare spagnolo perché anch'io sono Italiano come te.

A quel punto il nostro uomo non ci vide più, afferrò il malcapitato barista per lo stomaco e sollevandolo quasi al di sopra del bancone gli disse; tu mi hai fatto pagare 2,75 Bolivares per due uova sode, spero solo di essere il solo italiano che hai fregato e per questo devi vergognarti, poi se ne andò pago e felice di avere, almeno in parte, risolto a modo suo il problema delle uova sode.

Penso proprio che quel barista, passato lo spavento, non abbia più cercato di vendere delle uova

sode a prezzo maggiorato, almeno a persone grandi e grosse come Benito.

AUTOSTRADA EL PALITO – VALENCIA

Ormai devo fare entrare anche un altro personaggio nei miei racconti, un certo Fontana Giacomo, cugino di Benito, altrettanto uomo così detto armadio, ma forse, anche perché era stato a lavorare in Germania prima di venire in Venezuela, era molto più abituato a vivere fuori dal proprio paesello di montagna e molto più sveglio.

Un giorno, dovevo rincasare a Caracas proveniente dal cantiere di Porto Cabello, e così approfittavo per passare da Valencia per fare un sopralluogo nella Pianta Shell e per stimare un lavoro che dovevamo iniziare con una certa urgenza.

Fu così che nella mia “IMPALA”, ammiraglia della Chevrolet, che ogni anno regolarmente cambiavo per avere sempre il nuovo modello appena

uscito dalla fabbrica di Detroit. mi trovai, e questo capitava abbastanza spesso, con il bravo Ferruccio al mio fianco, mentre nei posti posteriori presero posto con noi sia Benito che Giacomo, che approfittarono per ritornare a Caracas.

Percorrevo l’autostrada che sale dal Palito verso Valencia a velocità moderata, e mentre stavo parlando con Ferruccio, i nostri due ospiti si addormentarono come due ghirri sprofondando sui sedili, tanto è vero che dall’esterno era difficile vederli, quindi nell’interno della comoda autovettura sembrava che ci fosse solamente il conducente ed una persona al suo lato.

Dallo specchietto retrovisore avevo notato che una autovettura sicuramente europea, che poi individuai in una Austin di media cilindrata, mi stesse pedinando, anche perché ci raggiungeva e poi rallentava per riprendere una distanza di circa duecento metri, queste manovre si ripeterono varie volte.

Finalmente uscimmo dall’autostrada e mentre ci dirigevamo verso il deposito della Shell, ecco spuntare la autovettura che ci aveva pedinato, io

possedevo un permesso di porto d'armi rilasciato direttamente dal Ministro degli Interni, e quindi per non sapere né leggere né scrivere, impugnai il mio fedele revolver sei pollici Smith calibro 38 che portavo sempre con me.

In Venezuela è indispensabile avere con te un'arma che ti protegga da ogni agguato, soprattutto quando, come il sottoscritto, doveva viaggiare da solo anche nelle ore notturne; tenete presente che quando mi fermavo a fare rifornimento di carburante, ed entravo nell'attiguo Bar a prendere un caffè, la prima cosa che facevo era mettere sul bancone la mia Smith, proprio perché qualche malintenzionato, che poteva aggirarsi nelle vicinanze, la potesse vedere e di conseguenza mi girasse alla larga.

Appena il tempo di svegliare anche i nostri ospiti, che l'Austin ci superò a velocità sostenuta e con una manovra spericolata ci tagliarono la strada costringendomi a bloccare la mia autovettura.

Non feci neanche a tempo ad aprire la portiera, che Benito e Giacomo erano già arrivati sopra a quella piccola vettura, BENITO prese per il collo il conducente e lo fece uscire dal finestrino e GIA-

COMO, come prima cosa, con un pugno sfondò il tetto della povera Austin e contemporaneamente fece uscire gli altri due giovani occupanti tenendoli ben fermi appoggiati allo sportello.

Credo proprio che quei tizi ricevettero anche qualche schiaffone, che presi da quei due, sono certo siano stati molto efficaci, così dopo un po' i nostri salvatori ritornarono in macchina e lentamente prendemmo di nuovo il nostro tragitto; stetti molto attento prevedendo possibile una reazione da quei tipi, ma allontanandomi mi resi conto che non si erano mossi rinunciando definitivamente alle loro losche intenzioni.

La mia opinione, ancora oggi, è che quei signori rimasero talmente impauriti, che prima di progettare di bloccare un'altra autovettura, credo proprio che, prima di tutto, si saranno sincerati, con estrema sicurezza, del numero esatto degli occupanti e della loro stazza.

SCHERZI A PARTE

Nel quartiere di Chacao viveva una forte comunità di Italiani, ed in particolar modo molti della Provincia di Modena. La famiglia per antonomasia, che dominava tutta la zona era la dinastia dei Giannotti; anche loro provenivano da Frassinoro, con il capo famiglia Pacifico e il figlio Paolo e cinque sorelle, proprietari di due negozi di vendita e riparazione di scarpe, le *famose* Zapaterias LA CAPERUCITA uno e due, ritrovo obbligatorio degli emigranti italiani.

Una di queste figlie, la più anziana, aveva sposato un certo Giuseppe, detto il varesotto perché proveniva da quelle parti, ricordo, che nel periodo che ho vissuto come affittuario in una camera nella casa dei Giannotti, prima ancora che mi raggiungesse la mia consorte dall'Italia, la moglie di Giuseppe apparentemente sembrava essere in cinta.

Questa povera signora doveva stare immobile e praticamente sempre a letto perché aveva già perso in precedenza, in altre due occasioni, il bimbo che

sarebbe dovuto nascere.

Una mattina il buon Giuseppe non andò a lavorare; ho dimenticato di dire che anche lui lavorava con noi, salvo qualche giornata che andava a fare l'autista personale di una anziana signora, benestante proprietaria di una fattoria agricola non molto lontana da Caracas, dove aveva trovato lavoro appena arrivato dall'Italia.

Nel pomeriggio il nostro Giuseppe raggiunse proprio Benito e Giacomo nel cantiere di Catia la Mar, deposito della Shell vicino al porto della Guayra, dove stavamo pitturando un grande tanque (deposito) di dimensioni notevoli e revisionando la coibentazione di sughero del tetto.

Appena giunto sul cantiere Benito lo riprese perché non lo aveva avvisato del suo ritardo e il nostro Giuseppe si giustificò dicendo che era dovuto rimanere a casa perché sua moglie si era "sgonfiata", era stata solo una finta gravidanza.

Avrete certamente capito che l'uomo degli scherzi a parte era il povero Giuseppe, e che gli autori principali erano Benito ed il suo cugino Giacomo.

Il varesotto si recava al lavoro sempre vestito bene con camicia, cravatta e relativa giacca, era una sua abitudine, ma i vestiti che portava erano quelli che aveva portato dall' Italia e logicamente non adatti ad un clima tropicale.

Una mattina arrivò al cantiere precedentemente menzionato vestito di blu, forse poteva anche essere quello che aveva usato quando si era sposato, come al solito si cambiò mettendosi la tuta ed incominciò, sotto il comando di Benito, il suo lavoro quotidiano.

Durante il giorno, come al solito, ci furono le solite discussioni per ogni cosa che faceva, ma alla sera, quando terminato il lavoro, si riprendeva la via del ritorno a casa, il nostro Giuseppe andò a lavarsi e mettersi il vestito che aveva lasciato nella baracca appeso ad un attaccapanni ed accuratamente coperto da un asciugamano.

I nostri cugini erano già sulla camionetta quando videro e sentirono il nostro Giuseppe che stava imprecaando verso di loro, apro una parentesi per dirvi che si vantava sempre di aver fatto il servizio militare presso i Carabinieri, e così trovò i pantaloni

blu con una striscia rossa pitturata in ambo i lati.

Il secondo episodio che posso raccontarvi si svolse sempre nel solito cantiere, quel giorno lo avevano messo su un ponteggio volante che a mano a mano che scendeva, azionando manualmente due argani appesi al tetto del tanque, doveva spazzolare le parti più rugginose.

Poteva trovarsi a circa quattro – cinque metri dal suolo, quando Benito dall'alto del tetto gridando a squarcia gola lascio cadere una porzione di laminato di sughero proprio sulla testa di Giuseppe.

Il povero malcapitato non sapendo che era solo sughero si lanciò istintivamente al suolo, e meno male che erano sulla spiaggia e quindi trovò un terreno sottostante praticamente di sola sabbia, ma si fece male ugualmente ad una gamba e steso a terra imprecò verso quei due dicendogli che non avrebbe più lavorato con dei pazzi come loro.

Su Giuseppe ci sarebbero ancora tante da dire, ma voglio raccontarvi questa ultima, a Chacao, proprio al lato dalla casa e negozio dei Giannotti c'era un bar con un biliardo che era praticamente il raduno di quasi tutti i modenesi, in una opportunità

proprio Giacomo stava raccontando che nel condomino di fronte, in un piccolo appartamento, e più precisamente il n° 22, viveva una bella ragazza Polacca di facili costumi, logicamente era solo uno scherzo.

Giuseppe stava ascoltando con interesse e rivolto verso Giacomo chiese se era vero quello che diceva, il quale, non solo confermò, ma lo invitò ad andarci dicendo che dopo aver suonato alla porta, come frase convenzionale, doveva dire che stava cercando una camera in affitto.

Vedemmo Giuseppe entrare nel palazzo, ma il tempo passava e non ritornava, dopo circa un'ora eccolo apparire radiante in viso, tutti noi cerchiamo di sapere come era andata, e con aria da uomo vissuto ci disse che la Polacca era veramente una meravigliosa ragazza molto cordiale e che gli aveva offerto anche un caffè dicendogli che si sarebbe adoperata per cercargli una camera presso una sua concittadina, che viveva nei paraggi.

GRAVE INCIDENTE A COSTANTINO

Anche Costantino era oriundo di Frassinoro ed era il marito di una delle sorelle Giannotti, il suo mestiere era quello di meccanico ed in particolare era un ottimo saldatore, aveva un'età superiore alla nostra e possedeva anche un atteggiamento di uomo distinto e distaccato che ti incuteva un certo timore, tanto e vero che non faceva comunella con nessuno dei suoi compaesani.

Anche lui saltuariamente lavorava per la nostra ditta, lo chiamavamo quando dovevamo fare certi lavori che occorreva soprattutto la sua mansione di saldatore.

Avevamo acquisito, sempre dalla Shell, un contratto che prevedeva lo smontaggio di due tanques (depositi) nella Pianta di distribuzione carburanti di Maracay, città vicina a Valencia e il loro rimontaggio in quella di Porto Cabello.

Queste tanques erano di un diametro di circa cinque metri e di una altezza di sette, erano di vecchia concessione, ossia di tetto così detto conico che era composto da un tubo metallico posto al

centro nell'interno del tanque, che aveva lo scopo di sorreggere diverse capriate a raggiera atte a sostenere le lamiere dello stesso tetto.

Con Costantino mandammo Benito e due Venezuelani che risiedevano a Porto Cabello e lavoravano per noi già da tempo; come prima cosa si procedette a marcare con un colore rosso la parte verticale del tanque in varie sezioni necessariamente numerate per facilitare il trasporto e il montaggio nello stesso modo di come si trovavano originariamente.

Costantino, con a fianco il fido Benito, procedette con l'uso di un cannello speciale alimentato con gas propano, che nelle piante Shell certo non mancava, al taglio delle lamiere componenti il tetto, anche queste precedentemente numerate, ed il loro calo a terra.

Certamente la sicurezza sul lavoro, a quei tempi, era molto deficitaria, così montati sopra a dei tavoloni semplicemente appoggiati tra una capriata e l'altra, Costantino ed il nostro Benito, che gli sorreggeva le tubazioni del cannello, incominciò a tagliare la struttura metallica.

Il lavoro procedeva e si continuava a tagliare le capriate nell'attaccatura del lato esterno del tanque;

Benito a un certo punto incominciò a preoccuparsi, ma ogni volta che rivolgeva la parola a Costantino per dirgli che, secondo lui, stava facendo un lavoro troppo pericoloso e che poteva cadere tutto da un momento all'altro, riceveva sempre la solita risposta, ossia di non preoccuparsi di niente che lui sapeva ciò che stava facendo.

Purtroppo accadde che le strutture metalliche, rimaste praticamente appese in soli pochi punti, incominciarono a scricchiolare ed in un batter d'occhio cedettero di schianto trascinando nel fondo della tanque anche i due malcapitati.

Benito, per un vero miracolo, praticamente cadde verticalmente e riuscì a rimanere in piedi tra le strutture contorte con la sola conseguenza di aver subito alcune leggere ferite e con un forte dolore alla pianta dei piedi, mentre Costantino non dava più segno di vita e lo si scorgeva tutto sanguinante sotto un ammasso di ferraglie.

L'incidente fu molto grave, tanto è vero che Costantino passò vari mesi all'Ospedale, e che gli fu riconosciuta una infermità permanente agli arti inferiori con conseguente riduzione delle funzioni motorie.

Ritornando al momento dell'incidente, vi devo far conoscere un'altra frase storica detta in quel momento tragico dal nostro Benito, rivolgendosi al povero Costantino mezzo morto e ricoperto da tanti ferri contorti gli disse. nel loro dialetto che è molto simile al quello di Fanano: *Te l'avevo detto che stava cadendo tutto !!*.

SEMAFORO - AVENIDA PETARE

Anche questo episodio si svolse nella zona di Chacao, dove la maggior parte di noi aveva la propria residenza e riguarda un incrocio che si doveva necessariamente affrontare per immettersi in una strada di grande traffico, Avenida Petare, per poi raggiungere la tangenziale che attraversava l'intera città.

Benito, in quel periodo, aveva in dotazione un gipponi americano tipo militare di colore nero con un paraurti frontale composto da una resistente trave in acciaio e corredato da un grosso argano idraulico.

Tutti i giorni Benito arrivava di buon'ora, quasi sempre erano le sei del mattino, al famoso incrocio e normalmente trovava il semaforo rosso, ma appena si accendeva la luce verde e riprendeva il suo cammino per svoltare a sinistra, inesorabilmente si doveva bloccare per far passare un taxi di colore bianco-giallo che percorreva la strada principale a velocità sostenuta.

Questo fatto si era ripetuto diverse volte e sembrava che si dessero un appuntamento perché era raro che non si vedesse il solito taxista sfrecciare senza che si curasse del colore delle luci del semaforo.

Un buon mattino però il nostro uomo, veramente stanco di essere preso in giro da quel taxista, decise che se ancora una volta doveva frenare per farlo passare certamente non l'avrebbe fatto, così un mattino arrivato al semaforo lo trovò come sempre rosso, aspettò che sopraggiungesse il verde ed ecco sopraggiunger il taxi bianco-giallo; con un'accelerata si immise nella sopraccitata Avenida, ed avvenne ciò che da tempo Benito prevedeva.

L'impatto fu abbastanza forte ed il taxista assaggiò la durezza del paraurti andando a sbatterci

contro violentemente, ma per fortuna senza gravi conseguenze, se non quelle di aver quasi distrutto il frontale della sua vettura.

Da quel giorno Benito transitò tranquillamente da quell'incrocio senza mai più incontrare il famoso taxi: molto probabilmente aveva cambiato l'orario di percorrenza da quel luogo.

COSTRUZIONE DI UN ACQUEDOTTO A BARINAS

Normalmente lavoravamo per le compagnie petrolifere. In una opportunità, non ricordo bene come fu, vincemmo una gara presso la Regione di Barquisimonto riguardante la costruzione di un acquedotto a Barinas, cittadina sita nel centro di una estesa pianura nel vero cuore del "llano Venezuelano".

Il lavoro consisteva di portare l'acqua potabile ad un agglomerato di povere casette costruite in blocchi di cemento e ricoperte da lamiera zincate, dove

viveva una comunità di contadini (campesinos).

Il vero e proprio paese di Barinas si trovava ad una distanza di svariati chilometri, dove Benito con alcuni altri nostri dipendenti trovarono alloggio presso un piccolo alberghetto, che se doveva essere catalogato in base alle stelle, ne poteva raggiungere senza esagerare almeno una cinquantina.

Finalmente ci consegnarono l'area e ci indicarono il tragitto da seguire, anche se non si poteva assolutamente sbagliare, era una retta senza nessun ingombro e in tutto il percorso si poteva incontrare solamente qualche piccola pianta di basso fusto che non so come facesse a sopravvivere in quella landa desolata.

Il terreno era sabbioso e quindi non trovavamo ostacoli per il lavoro che doveva eseguire il nostro operatore con il suo escavatore, ricordo che era un Jumbo di marca francese che avevamo acquistato di seconda mano.

Una squadra invitava con le chiavi a catena le tubazioni di tre pollici in ferro zincato, ed un'altra le calava nel fondo dello scavo; quando si era completato un tratto di circa un chilometro si procede-

va anche a provarlo immettendo aria compressa per vedere se c'era qualche perdita.

Tutto proseguiva molto bene, anzi eravamo molto contenti dello svolgimento di tutte le lavorazioni, ma un giorno si presentò in cantiere un sindacalista che parlò con Benito facendogli presente che prima di tutto avrebbe dovuto denunciarci al Ministero del Lavoro per trasgressione alla legge che tutelava i lavoratori Venezuelani, tale legge ti imponeva di averne in ogni cantiere almeno l'80 % dell'intero personale.

Il sindacalista si accordò con Benito proponendogli di non inoltrare nessuna denuncia, ma che avrebbe provveduto a mandargli tra alcuni giorni, del personale del luogo.

Un buon mattino arrivarono alla spicciolata una sessantina di operai Venezuelani, erano quasi tutti malnutriti e senza nessun mestiere, immaginate quale trambusto portarono in cantiere.

Benito gli consegnò un picco ed una pala ad ognuno di loro e li mise disseminati lungo lo scavo a riempire la fossa con il materiale sabbioso che si trovava al lato della stessa, lavoro certamente non remunera-

tivo, ma d'altra parte non sapeva come impiegarli.

Dopo una settimana avevano riempito sì e no circa duecento metri di scavo, questo voleva dire che ognuno di loro aveva eseguito al massimo dieci palate al giorno!, fortunatamente, una decina di loro, avevano chiesto la paga dei giorni lavorati, si fa per dire, e non si erano più presentati in cantiere.

Ed ecco che esce la fantasia di Benito. Per prima cosa fece costruire in officina una specie di "bulldozer", composto da una lamiera rinforzata da una intelaiatura metallica, che secondo il suo progetto, doveva, mediante quattro cavi d'acciaio, applicati all'argano del famoso gippone nero che già conosceste, trascinare la sabbia accumulata al lato degli scavi dentro la fossa.

Come avrete capito lo scopo di questa operazione era di riempire la fossa, ma soprattutto d'impiegare in qualche modo quell'esercito di gente cui non sapeva cosa fargli fare.

Ed ora cercherò di spiegare le fasi dell'operazione; con il gippone Benito si metteva dalla parte dove non avevamo messo la terra scavata precedentemente, dall'altra la sua invenzione, e con l'ausilio

dei cavi incominciava a tirarlo verso di se avvolgendo il poderoso argano che era installato nel paraurti frontale del gippone.

Immaginate la scena, questo marchingegno mentre avanzava si trascinava con se anche la sabbia, ma spesso si alzava dal suolo e qui entrava in funzione quella schiera di uomini che cercavano, anche montandoci sopra per aumentare il peso, che arrivasse al bordo dello scavo e scaricasse il materiale trascinato dentro lo scavo.

Il lavoro continuava in qualche modo e spesso qualche lavoratore, non pronto a saltare all'ultimo momento cadeva nella fossa insieme alla sabbia, per nostra fortuna non si rilevò nessun incidente.

Il brevetto di Benito, anche se non molto efficiente, portò ugualmente ad un grosso risultato, dopo due settimane la schiera dei lavoratori Venezuelani si era fortemente ridotta, tanto che ne rimasero solamente una decina, i meno peggio facilmente impiegabili.

Nel chiedere a Benito se era certo che non avesse sepolto vivo qualche operaio la sua risposta fu che se anche così fosse nessuno lo avrebbe reclamato.

LETTERA AL PADRE NICODEMO

Normalmente la domenica mattina la passavo in ufficio, se non altro per incontrare i vari capo cantiere, quelli che vivevano in Caracas, i quali mi informavano dello stato aggiornato dei vari lavori, e nello stesso tempo programmavamo insieme il da farsi per continuare gli stessi, almeno per la settimana futura.

In una di quelle domeniche si presentò il nostro uomo, che dopo di avermi informato dell'andamento del cantiere dove lavorava, mi chiese se potevo leggere una lettera che doveva spedire a suo padre e se poteva andare bene così come l'aveva scritta.

Premetto che il padre era un coltivatore diretto ed era famoso in tutto il paese per la sua proverbiale avarizia e che mai nessuno lo aveva visto spendere un solo centesimo per futili motivi in tutta la sua vita.

Nell'azienda agricola c'era la necessità di cambiare il vecchio trattore gommato ormai obsoleto con uno nuovo approfittando anche di un contributo che ti dava il Consorzio Agrario a fondo perduto.

Per fare questa operazione bisognava pagare a conguaglio la cifra di tre milioni di lire, così il caro Nicodemo pensò bene di farli pagare ai suoi tre figli in parti uguali mandandogli una lettera di richiesta.

Ed ecco la risposta di Benito a suo padre:

“Caro babbo, io sto molto bene e lavoro tanto, parto il lunedì all'alba e tutta la settimana la passo lontano da Caracas nei vari cantieri, dove a volte vedo Ferruccio.

Spero di avere una vacanza per venire in Italia e passare un periodo con te e mamma; riguardo alla tua richiesta dove mi chiedi un milione per comprare un nuovo trattore, devi andare a prenderlo in culo. Tuo figlio Benito”.

Avrei ancora tanti aneddoti da raccontare, ma mi fermo qui sperando di avervi fatto conoscere, almeno in parte, il nostro uomo di nome Fontana Benito.

Fanano (MO), 28 dicembre 2005

INDICE

7	My Life
85	Racconti di un uomo Speciale
88	Primo viaggio in taxi da Caracas a Puerto Cabello
91	El palito, uova sode
94	Autostrada el palito-valencia
98	Scherzi a parte
103	Grave incidente a Costantino
106	Semaforo - Avenida petare
108	Costruzione di un acquedotto a Barinas
113	Lettera al padre Nicodemo

Finito di stampare
nel mese di giugno 2006
presso la Tipografia e Casa Editrice
Debatte Otello srl - Livorno