

**Piero Brizzi**

## **La Coppa Risi'atori "Tito Neri"**

“Eravamo quattro amici al bar che volevano cambiare il mondo...”, dice una nota canzone ma nel nostro caso, invece, gli amici erano più di quattro e non volevano cambiare il mondo; in una calda e afosa serata d'estate del 1977, a ristorante per festeggiare la vittoria conseguita nel Palio Marinaro, tra una portata e l'altra, parlando delle gare remiere, che allora erano soltanto la Coppa Ilio Barontini e il Palio, venne fuori un'idea che si può racchiudere in una domanda: **perché non ricordare le antiche e audaci imprese dei risi'atori** organizzando una gara, la terza del programma, di lungo percorso, di durata e riservata ai gozzi a dieci remi?

L'idea si dimostrò subito molto valida e piacque a tutti gli amici (Antonio Perullo, Tullio Malacarne, e il figlio Ferdinando, Paolo Cantini, Oscar Figaro, Alfio Caroti, Dino Del Corona, Silvano Russo e Gino Romano, importante personaggio dell'allora Compagnia Lavoratori Portuali) che furono entusiasti come ragazzini. Iniziarono a parlare di partenze, di arrivi, di partecipanti, quale impatto avrebbe creato nel mondo del remo livornese e di finanziamenti; già organizzare una gara così importante e imponente non sarebbe stato un gioco molto semplice e di poco conto. L'idea venne discussa anche a livello politico, all'interno dell'allora Circostrizione 6 presieduta dalla Prof.ssa Laura Bandini e anch'essa dimostrò il suo interesse alla manifestazione e consentì l'aiuto, modesto ma sufficiente e necessario per partire, dell'Ente. E per gli altri finanziamenti (le sponsorizzazioni di oggi) spuntò un nome sicuramente importante nel mondo dell'imprenditoria legata al mare, alle gare remiere, al Borgo Cappuccini: **la Famiglia Neri.**

I discendenti del grande Tito Neri, purtroppo scomparso, anch'essi entusiasti della novità, misero a disposizione il necessario per poter effettuare la manifestazione, dai rimorchiatori, ai battelli, al materiale di consumo, ai soldi che consentirono di mettere in palio coppe e trofei, medaglie d'oro ai vogatori, pranzo per le sezioni nautiche e tutto il necessario. Il famoso pittore-disegnatore Alberto Fremura ideò lo stendardo che è tutt'oggi il simbolo di questa bellissima gara e che venne confezionato dalle sapienti mani di una autentica borghigiana, la signora Zelinda Pierazzoli, anch'essa scomparsa. La gara venne intitolata al grande Tito Neri e **si corse per la prima volta il 18 giugno 1978** organizzata alla perfezione da un comitato composto da Lidio Ageno, Paolo Cantini, Alfio Caroti, Dino Del Corona, Egisto Lauri, Franco Lemmi, Cesare Liperini, Fernando Malacarne, Tullio Malacarne, Michele Mennella, Antonio Perullo, Romano Perullo, Vincenzo Perullo, Silvano Russo e Alfredo Silvestri.

Ebbe un gran successo di pubblico, grande apprezzamento dall'ambiente remiero livornese e da parte di tutte le istituzioni e soprattutto dai partecipanti: **vinse il Borgo Cappuccini, il rione di casa** (l'arrivo della gara è posto di fronte alla sede sportiva del Circolo Nautico nella darsena del Cantiere Orlando), dopo 36 minuti netti di voga dalla partenza posta alla Torre della Meloria e sulla distanza di 7600 metri.

Ma chi erano i risicatori, a cui la regata era dedicata? Essi costituirono un mondo a se stante, ribelli e diffidenti nei confronti delle autorità locali e nazionali e degli ordinamenti locali e statali. Non ebbero torto, perché mai videro risolti i problemi della miseria loro e di tutte le classi subordinate. Estromessi dalla cultura di base, ne formarono una propria, comprensiva: d'una specializzazione di natura nautica; di un codice di comportamento fra di loro e fra loro e l'altra società; d'un nozionismo universale appreso nei contatti quotidiani coi marinai stranieri provenienti da ogni dove. Di solito non loquaci;

reticenti ad esporre le proprie encomiabili azioni, schivi alle lodi, non hanno consentito di attingere molto dalle loro sdegnose bocche, intorno alloro operare sotto i più vari umori del mare. Eclissatisi ognuno di essi coi propri segreti ricordi di sublimi lotte, di lunghi ed estenuanti sacrifici, di pene avvilenti e frenetiche gioie, lasciavano alla pubblica considerazione solo i nomi dei compagni più sfortunati, inghiottiti dai gorgi del mare nel soccorrere i naufraghi indifesi. Paghi dei riusciti salvataggi, pur bisognosi, respingevano qualsiasi compenso all'uopo offerto, mentre esigevano con assoluta puntualità il pagamento dei servizi pattuiti e compiuti. Navigatori, poliglotti, genericamente addentrati nell'ingegneria navale e nella meteorologia; capaci pescatori; abili facchini; si avventuravano sul mare, fra la secca della Meloria e la Corsica in cerca di fortunate occasioni: quella, per esempio, di essere chiamati a bordo delle navi prossime a Livorno, per pilotarle fino al porto; quella di venire prescelti, dai comandanti, per il carico e il discarico delle merci; e, infine. il recupero di grossi relitti alla deriva.

L'arte e la letteratura intervennero tardi a parlare di essi. La loro storia la stiamo costruendo ora. La principale virtù dei risicatori era costituita dal **coraggio**. Un coraggio particolare, eccezionale... da rabbrivire. E rabbriviva la gente, vedendoli partire su un guscio di noce verso uno scuro turbinio in crescente caos fra cielo e mare, per soccorrere al largo qualche pericolante nave. In quei casi la piccola imbarcazione doveva andare avanti a colpi di remi, e i remi dovevano essere almeno una decina. Si trattava di gozzi aperti o di robuste lance, due, tre o quante ne poteva reperire la Capitaneria del Porto, cariche di gente poderosa, anelante di giungere in tempo laggiù, a salvare le vittime da un disastro.

Non era un mestiere quello del risicatore. Chiunque possedesse quel coraggio, ma che sapesse remare possentemente, stare in barca in quelle difficili condizioni ed essere anche una specie di scoiattolo per arrampicarsi sulle strutture in rovina di

una nave nel mezzo d'una bufera, poteva allora fare il risicatore. I facchini del porto, quelli aventi tali doti e virtù, costituivano la maggioranza dei risicatori; ma fra questi vi erano anche i pescatori, gli ormeggiatori, i piloti, i navicellai, i carpentieri autonomi e gli operai di vari cantieri navali. Il ruolo secolare del risicatore è sempre stato quello del salvataggio.

Tuttavia i soccorritori volontari non tutti i giorni ricavano di che vivere dai rispettivi mestieri. Negli anni in cui ci avventuriamo (prescelti poiché più ricchi di documentazioni, quelli post-unitari), la crescita del nostro porto fu boicottata dai governi italiani. Il movimento delle navi si ridusse a quello del piccolo cabotaggio. In cambio delle abolite franchigie non si realizzò il promesso allacciamento del porto alla linea ferroviaria Roma-Genova né alle grandi arterie carreggiabili. Il conte Pietro Bastogi, presidente della Camera di Commercio, ne ostacolò sfacciatamente i relativi progetti. Si ritardavano di anno in anno i lavori di escavazione del porto; di conseguenza non potevano entrare i piroscafi di grande pescaggio; Livorno era ancora priva del suo territorio provinciale, tolto dalla sua potestà nel 1847 dal granduca Leopoldo II; la Società Nazionale di Navigazione (una fusione fra la Florio e la Rubattino) pretendeva esosi noli dai nostri operatori economici, una doppia tariffa rispetto a quella richiesta agli altri porti italiani. E anche a tali dure condizioni non si consentiva alle navi di entrare nel porto di Livorno. Se talvolta vi attraccavano, non vi sostavano più di due ore, lasciando spesso la merce da caricare sulle banchine. Inutilmente l'on. Nicola Costella, postosi fin dal 1894 alla presidenza della Pro-Livorno, faceva la spola con la capitale d'Italia, con l'intento di risolvere quei gravi problemi.

Lo scarso movimento sulle nostre calate non consentiva a quanti vi operavano di ricavare tutti i giorni il sudato compenso. Allora bisognava arrangiarsi in altro modo, e altrove. Chi non aveva dove andare, ne risorse, ma esuberante di fegato, s'imbrancava con altri speranzosi di un po' di fortuna vagando

per l'arcipelago toscano. Si andava a "rischiare", ovvero, per dirla in dialetto toscano, a "risicare". E come chiamare questi marinai, se non con il termine derivato dal relativo verbo? e cioè risi'atori, vocabolo sconosciuto all'idioma nazionale! Nel Settecento, fino ai primi decenni del secolo successivo, gl'impavidi marinai erano chiamati "arrisicatori". Si usava così: certi sostantivi e certi aggettivi si prolungavano con un fonema in principio di parola (protesi), con una "a" iniziale. Si aveva, pertanto, affortunato per fortunato; assistemare per sistemare; e arrisicatore per risicatore. Nei tempi più moderni si è perso l'uso della protesi, e con questa anche altri casi di alterazione formale delle parole. Ho voluto qui inserire queste precisazioni linguistiche, avendo intitolato il mio primo opuscolo *L'Arrisicata*, lo stesso titolo che il nostro simpatico ed amato scrittore Riccardo Marchi dette ad un suo racconto.

Torniamo ai nostri risicatori. Abbiamo accennato alle ragioni per cui essi si davano a vagare in mare, sotto qualsiasi tempo. In questi casi, di solito, sul gozzo non salivano, come si potrebbe pensare, dieci o dodici marinai, ma solamente due, o al massimo tre. Se questi ottenevano l'accordo con un capitano per il scarico della nave nel porto di Livorno, interessavano subito gli uomini del proprio gruppo e quelli di altri gruppi che in precedenza li avevano a loro volta interessati ai lavori di scarico.

La Capitaneria di Porto li conosceva tutti e li teneva bene di conto, sapendo di poter disporre della loro valida capacità nel soccorrere le navi incagliate o alla deriva. Verso la fine dell'800 i risicatori s'ingegnano in varie attività per sbarcare il lunario, stante la penuria di arrivi. Diventano zavorranti. Partivano a digiuno alle prime ore dell'alba dai moletti di S. Jacopo o di Ardenza su grossi barconi vuoti, per riempirli di rena sulla foce del Cecina. Le operazioni faticosissime, bestiali (quelle di far rena a terra con le coffe e scaricarla sul barcone), causavano lacerazioni sanguinose alle spalle fin dalle prime ore di lavoro. Abilissimi pescatori, si davano a questa attività nei periodi più

favorevoli della riproduzione ittica, per vendere le argentee prede sul mercato.

Intanto nell'organizzazione del facchinaggio del porto si delineano le prime novità, in dipendenza delle materie diverse dal passato che debbono ammuccinarsi sulle banchine, quali i carboni, le terre, le polveri, da avviare alle industrie locali e delle città vicine. Le agenzie marittime preferivano affidare lo scarico o l'imbarco di tali materiali al proprio personale appositamente assunto. La frequenza sempre più fitta di vapori, implicanti l'uso di elevatori meccanici, impose ai facchini la conoscenza di varie specializzazioni. Si ebbero in tal modo grossi gruppi distinti: i carbonai, i marmaioli, e granaioli ecc.

E i naufragi? Coi vapori muniti di stazione radio, con gli strumenti di navigazione altamente perfezionati, coi comandanti preparati da scuole scientifiche, era possibile che si verificassero ancora dei naufragi? Dalle cronache dei nostri giornali si rileva che purtroppo avvenivano ancora, perché i perfezionamenti apportati alla navigazione a nulla valevano contro le sconvolgenti forze della natura. E gli arrisicatori, come sempre, entravano prontamente in azione. Paradossalmente, la loro arte marinara appariva più capace della scienza, nella lotta furiosa col mare. Non si trattava più di salvare schooner e brigantini, ma enormi mezzi navali di trasporto. I velieri con quattro o cinque alberi, presentavano alte murate come quelle dei grandi vapori in ferro. Ecco allora i risicatori aggiornare le proprie apparecchiature e condurre al sicuro anche le città galleggianti: entrano i rimorchiatori, due, tre e più, quanti ne richiedono le circostanze: non sempre è possibile trainare in porto quei grossi bestioni, perché gravemente sbandati o finiti in secca; si provvede subito allora, a salvare la gente di bordo, per tornare sul luogo a tempesta placata e recuperare il relitto con strumenti adeguati: pontoni, zattere e mezzi per operare sott'acqua, nel fondo.

Per enumerare le qualità degli arrisicatori ci vorrebbe un capitolo a parte; e un altro per trattare del loro coraggio, che non

derivò mai da fatti occasionali o da circostanze disperate, ma da innata e permanente grandezza di spirito. Ricordiamo le altre virtù finora emerse dalla nostra narrazione, il patriottismo, la pazienza, l'altruismo, per aggiungere ora un'altra qualità: il buon umore. Tutt'altro che turbolenti furono, fin dall'antichità, i nostri arditi del mare. Buontemponi, di natura faceta, intesa a trascinare gli altri nell'allegria. I soprannomi scolpiti nel '700 e nell'800 sul ponte di marmo del quartiere di Venezia sono un'attestazione di tale umorismo. I soprannomi strani e ridicoli, imposti scherzosamente, erano accettati di buon grado dai "beneficiati" perché segno di considerazione e di affetto. Così anche quelli degli anni venti costumavano ribattezzarsi, e tanto prendeva piede tale uso, da rendere impossibile la ricerca di qualcuno di loro con la sola scorta delle autentiche generalità. Anche alle loro imbarcazioni imponevano nomi stravaganti estranei al clima marinaresco come "Piccione", oppure "Ce ne fusse"; eppoi "Toh!" col significato di "prendi", "agguanta", e infine "Si sapeva". **Allegri sempre, anche nell'avversa fortuna;** ma non appena un lauto e ben meritato compenso da un recupero, rimpinguava le loro tasche, era vano cercarli sul porto o per le strade di Livorno; se ne andavano a banchettare in qualche trattoria periferica, normalmente alla «Rosona» a Barriera Maremmana .

Generosi con chi aveva più bisogno di loro, non dimenticavano tuttavia la Società Volontaria di Soccorso, l'«Assistenza», dei quali tutti erano soci benemeriti. E lì, dove ha sede pure la Società per la Cremazione, affidarono la loro estrema volontà, quella, di far sublimare dalle fiamme i loro poveri resti. La esuberanza, l'ingegnosità attiva e l'allegrezza invitante dei giovani arrisicatori, impone nel porto, e in ogni ambiente marittimo un clima piacevole e simpatico. Sono additati uno ad uno con ammirazione e sono tuttora ricordati da vecchi testimoni il Salvadori, il Pampana, il Casella, il Battini e poi i gruppi di famigliari quali i Balleri, i Volpi, i Savi, i Brondi, i

Grossi, i Barbieri e poi il Citti, gli Sbarra, i Petracchi, i Bracci, i Ceccarini; e ancora il Rossi, il Pizzi, il Mantovani, il Fraschi, il Colombini, i Nosiglia, il Corradi, il Fantoni, i fratelli Corucci, Gino e Augusto detto Titta. Quest'ultimo godette di una certa fama quando guidava le grandi barche a motore che partivano dai fossi di Piazza Cavour, per condurre i bagnanti al Calambrone. Come potremmo dimenticare i fratelli De Carpis, uno detto Baicca e l'altro Gogolo? Quest'ultimo nel secondo dopoguerra si rivelerà quotato sindacalista e sarà assorbito dalle dirigenze nazionali a Roma. Ma siamo ancora negli anni venti, gli anni della baldanzosa comparsa dei giganti del mare, gli ultimi inviati dal dio Labrone. Fra i tanti, qualcuno già emerge costituendo proprie imprese: il Soriani, detto il Mollacchino, i Del Corona, e l'Allegranti, detto il Pisanino, si fanno appaltatori di ricuperi. Anche i fratelli Chiesa, Tonino e Ugo si rendono indipendenti dall'attesa dei lavori saltuari, assumendo lavori e operazioni che riguardassero il porto o i ricuperi. I fratelli Alfredo, Armando e Tito Neri, superando con eccezionale vigoria i momenti non brevi di estrema povertà, s'industriano ora in ogni attività che si apre sul mare. Un facchino del porto, arrisicatore, zavorrante, che ogni giorno scendeva a piedi da Salviano per cercare lavoro in città, non avrebbe immaginato allora di essere predestinato, un giorno lontano a rappresentare la sua città e tutti i portuali italiani dal Parlamento. Quell'umile, ma fiero facchino che nel porto lo chiamavano familiarmente «Bullone», era Vasco Iacoponi.