

# LA LUNGA STORIA DEL PORTO DI S. BENEDETTO DEL TRONTO

di Ugo Marinangeli

Foto Sgattoni e Traini

La storia del porto di S. Benedetto del Tronto è una storia lunga ed occorre riportarci a documenti e relazioni tecniche per non dover iniziare, come una fiaba: "c'era una volta..."

Forse non era facile costruire un porto-rifugio per una marineria come quella sambenedettese in picna attività nel mare Adriatico o, forse, come spesso si sente dire fra i pescatori sambenedettesi, in modo un po' fatalistico, "ngnère destèate".

L'approdare in modo naturale raggiungendo con le loro barche la spiaggia a mare aperto costituiva, da sempre, la normale manovra per i lavoratori del mare sambenedettese.

Scomparso definitivamente il porto d'Ascoli per le tante lotte fra la Città capoluogo e quella di Fermo e fors'anche per una modifica di percorso dell'alveo del fiume Tronto, da tempo si era sentita la necessità di dare ai pescatori sambenedettesi un attracco, un punto d'appoggio per le barche dopo la faticosa giornata in mare.

Agli inizi del nostro secolo, per la crescente importanza che assumeva la pesca e per le esigenze sempre più vive dei pescatori e dei pescivendoli si pensò ad un approdo e ci fu chi propose di realizzare un portocanale sul Tronto possibilmente navigabile, anziché un porto artificiale.

Un realistico esame del regime torrenziale di quel corso e la distanza della foce del fiume dall'agglomerato paesano facevano svanire una tale realizzazione.

Ma un porto a S. Benedetto bisognava farlo perché l'iniziativa, l'operosità e l'intraprendenza di tutta la marineria lo reclamavano con il lavoro quotidiano, con i velieri in pesca, con il commercio in atto.

Di tali esigenze e di varie istanze si faceva tenace portavoce l'on. Luigi Dari che era stato eletto al Parlamento nel

1904 proprio nel Collegio di S. Benedetto, sostituendo il famoso architetto Giuseppe Sacconi che aveva rifiutato di candidarsi, nuovamente, perché gravemente malato.

L'on. Dari fu sottosegretario ai Lavori Pubblici nel Ministero Fortis, poi, consecutivamente, nel Ministero Giolitti dal 1906 al 1909. E fu proprio in questo periodo che il nostro paese venne portato all'attenzione degli Organismi governativi anche con il sopralluogo di apposita Commissione al fine di studiare la possibile realizzazione dell'opera.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici approvava (15.5.1907) il progetto ma proponeva, nello stesso tempo, di "limitare la costruzione del molo al solo primo braccio, reso accostabile dai due lati per potere prendere norma dagli effetti che esso avrebbe prodotto sul regime della

spiaggia" ed in tal senso iniziarono nel 1908 i lavori che si protrassero fino al 1912 con una spesa di L. 1.254.080,15.

La costruzione di questo braccio produceva un interri-

