

# A Marina di Carrara un porto che vive grazie ai lavoratori

Le attrezzature dello scalo sono di proprietà dei trecento portuali — Dopo 32 anni di elemosine governative forte sviluppo con i fondi regionali — La partecipazione alle scelte operative

CARRARA — E la montagna venne al mare e sviluppo i traffici. E' quanto è successo nel porto di Marina di Carrara. Sulle banchine, con il passare degli anni, accanto ai pesanti blocchi di marmo provenienti dalle montagne vicine sono cominciati ad arrivare anche i manufatti delle aziende sorte della zona ferroviaria. Oggi questo scalo marittimo, dopo l'apertura della superstrada Parma-Mare, rappresenta lo sbocco naturale anche per le imprese emiliane.

Attualmente i traffici di merci varie hanno superato ampiamente quelli legati all'industria marmifera. Complessivamente il porto ha trattato nell'ultimo anno circa un milione e 200 mila tonnellate di prodotti in arrivo e in partenza. Di queste solo 500 mila tonnellate sono rappresentate dal marmo. Sia esso in blocchi, o lastre o ponti.

«Possiamo parlare — afferma il vicesindaco Luigi Bertolini — di un porto provinciale che rappresenta, sia per l'importanza che ha raggiunto nella nostra economia, sia per la mano d'opera impegnata, la seconda azienda della zona». Lo scalo carrarino occupa il decimo posto nella graduatoria dei porti della penisola. Questo sviluppo però — affermano gli addetti ai lavori — è dovuto per la maggior parte all'impegno dei lavoratori della compagnia portuale e degli opera-



tori economici che operano sul porto. In 32 anni lo stato infatti ha stanziato per questo approdo soltanto mezzo miliardo di lire, che sono servite solo a risanare in parte i danni provocati dall'ultima guerra. Le 26 autogru da 20 tonnellate, le 17 gru semoventi, i 33 carrelli elevatori, le pale meccaniche, che si vedono nell'area del porto, sono interamente di proprietà dei 300 lavoratori portuali

che operano nello scalo. Un patrimonio non solo economico, ma anche umano e politico che ha contribuito in maniera determinante allo sviluppo del porto di Marina di Carrara. «Per un breve lasso di tempo — prosegue il vice sindaco — il nostro porto è stato sotto la competenza della Regione. E' avvenuto nel momento in cui queste attribuzioni sono passate al-

lente regionale e il porto non era stato ancora classificato tra quelli di interesse nazionale: 7 mesi in tutto. Ebbene in quel periodo la Regione riuscì a stanziare quasi il doppio di quanto non aveva fatto il ministero della marina mercantile in tutta la storia del porto. 189 milioni furono destinati ad opere di manutenzione e altri 820 milioni al potenziamento delle strutture. Ma quello che maggiormente impressionò

coloro che sul porto lavorano fu il metodo usato per decidere come spendere questi soldi.

Non più decisioni prese dall'alto senza consultare nessuno. Tutti gli organismi rappresentativi sia dei portuali, sia degli spedizionieri, sia degli operatori marittimi furono ascoltati e parteciparono alle decisioni operative. Ora nel quadro degli stanziamenti statali per i porti, Marina di Carrara si è vista assegnare 12 miliardi di lire per il triennio 1979-81. I primi tre miliardi e mezzo dovranno essere destinati agli impianti ed ai mezzi meccanici mentre i rimanenti, che riguardano gli stanziamenti per il 1980-81 saranno impegnati per opere di banchinaggio e l'escavazione dei fondali.

In una riunione tenutasi nei primi giorni di luglio al Comune di Carrara, l'assessore regionale Pino Ruigi, prima che la giunta esprimesse il proprio parere sugli stanziamenti dello stato, si è incontrato con gli enti locali, i sindacati, i rappresentanti della compagnia portuale e gli spedizionieri della Camera di commercio per discutere assieme a loro il tipo di richiesta da avanzare verso il ministero. A livello provinciale già esiste un accordo per come muoversi, qualora si rendesse necessario per lo sviluppo del porto il prolungamento della banchina. Prima di quei lavori, visto e considerato che da alcune parti è stato avanzato il dubbio che il porto di Marina di Carrara possa essere uno dei maggiori indiziati per l'erosione della spiaggia verificatasi nella zona di Massa, verranno realizzate le opere di protezione per la spiaggia stessa.

La commissione consiliare per i problemi portuali di Carrara sembra che si sia convinta che se verranno sviluppate tutte le possibilità esistenti nell'attuale specchio d'acqua non si renderà necessario il prolungamento della banchina del porto. Questo progetto, che fa riferimento al piano regolatore generale della città, prevede il rifacimento e la razionalizzazione di alcune banchine di attracco ormai vetuste e l'acquisizione dell'area attualmente occupata dal club nautico. Ciò permetterebbe non solo di aumentare la possibilità di approdo per le navi, ma sarebbe possibile la creazione anche di un attracco per allestimento destinato al cantiere navale che si auspica sul porto e quindi anche questa seconda attività collegata alla realtà dello scalo marittimo ne trarrebbe vantaggio. Il club nautico, sfruttando anche l'attuale legge nazionale sugli approdi turistici, verrebbe localizzato fuori dall'area portuale, in una zona servita da una buona viabilità compressa fra il torrente Farnolina e la foce della fossa maestra.

Per quanto riguarda infine i parcheggi e le aree destinate ai mezzi pesanti, l'amministrazione comunale ne ha già realizzato una di circa 67 mila metri quadri alle spalle del porto, mentre nel piano degli investimenti per l'anno in corso ci sono altri 600 milioni per l'acquisizione di un'area di altri 150 mila metri quadri, mentre altri 300 milioni saranno destinati alla realizzazione di un parcheggio per i mezzi pesanti in arrivo al porto.

La speranza ora è che non si debba più aspettare altri 32 anni perché lo stato si ricordi del porto di Marina di Carrara.

Piero Benassai

# Le ultime sfide e poi... il via al Palio Marittimo

Il titolo di vincitore della 29ª edizione della manifestazione conteso da 9 rioni



LIVORNO — Ci siamo, tutto è pronto per la partenza. Facciamo le ultime scommesse, lanciamo le ultime sfide. Nove rioni si contenderanno oggi il titolo di vincitori della ventinovesima edizione del Palio Marittimo, la manifestazione popolare che Livorno dedica alle sue tradizioni di città marinara e portuale.

Alle 18 prenderanno il via le gozette a dieci remi, alle 19 il Palio vero e proprio: la gara dei gozzi a dieci remi. La gara, come al solito, verrà disputata sullo specchio d'acqua antistante la Terrazza Mascagni, le barche si allineeranno nel tratto di mare che separa la punta della Vegliata dallo Scoglio della Regina, percorreranno i 1200 metri dell'andata e, dopo una virata delle boe piazzate poco prima dell'Accademia Navale, percorreranno gli ottocento metri del ritorno. L'arrivo è fissato davanti alla Terrazza.

I gozzi saranno seguiti dalle imbarcazioni che le autorità militari hanno messo a disposizione della giuria e da numerosi appassionati che concilieranno il tifo per le ciurme del loro rione con uno spuntino in barca e, se il tempo lo consente, con qualche ora di sole in mare aperto.

Questi i rioni in gara. Con le gozette (a quattro vogatori più un timoniere) gareggeranno i rioni di Collina Coteo, Beni-Centro (Ovo Sodo),

col gozzo a dieci, viceversa, chi arriva ultimo nella gara considerata di serie A, retrocede nelle gozette. Quest'anno però, il Palio presenta alcune novità. Una riguarda appunto il numero degli equipaggi delle gare che in genere sono otto e otto. E' stato accolto il reclamo presentato dal Filzi-Torretta secondo cui l'anno scorso, pochi minuti prima della competizione, una boa si spostò

allungando il percorso della ciurma di questo rione arrivato ultimo. Oggi dunque il Filzi-Torretta gareggerà ancora con il gozzo a dieci, una vecchia imbarcazione concessa dal Pontino. E saranno due le retrocessioni.

Questa mattina alle dieci, nella sala consiliare del Comune, verranno sorteggiate le boe e verrà letto ufficialmente ai timonieri il nuovo regolamento. Alcune modifiche apportate al regolamento dovranno eliminare gran parte di quei reclami che, puntualmente ogni anno dopo la gara, presentano gli sconfitti. L'altra novità è l'assenza di medaglie d'oro sostituite quest'anno da medaglie di tipo olimpico, i soldi risparmiati verranno dirottati sulle barche per la manutenzione e l'acquisto. L'anno prossimo, dei nuovi remi.

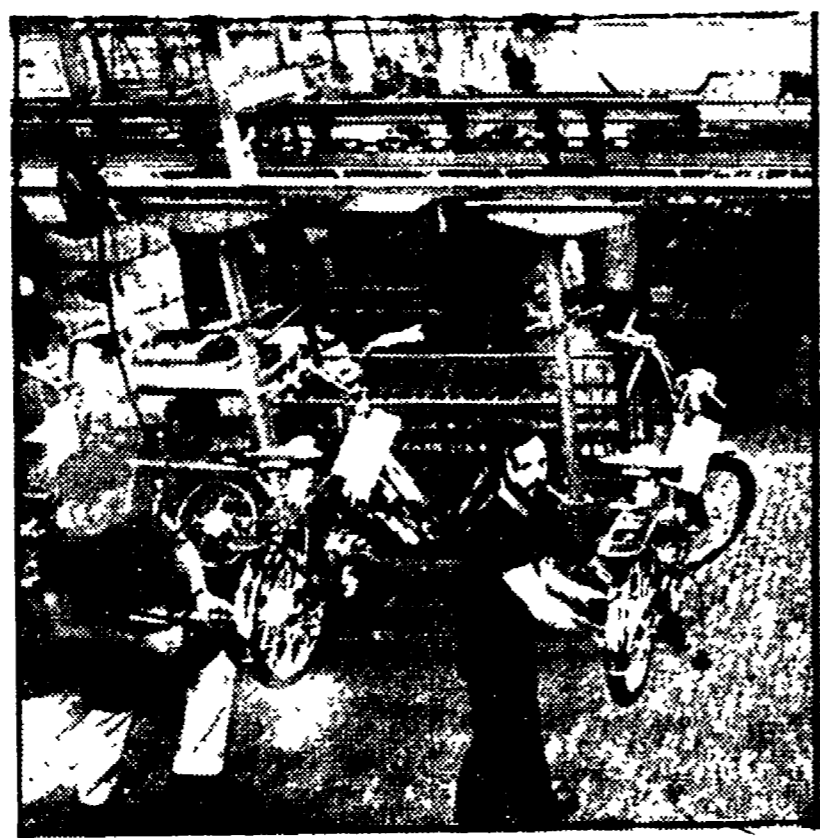
Qualche pronostico: tra i gozzi a dieci Borgo e Ardenza saranno i favoriti, seguiti a ruota (anzi a remo) da Pontino e Venezia. Nelle gozette gli occhi saranno puntati sull'Ovo Sodo e su Collinieri, intanto, si sono svolte le manifestazioni collaterali: al campo scuola gli atleti delle dieci circoscrizioni cittadine hanno disputato il Palio atletico.

Lunedì alle 21,30 premiazione e ballo in Piazza della Repubblica.

Stefania Fraddanni

# Un'ora per ciascuno per bloccare la merce davanti ai cancelli della Piaggio

Un tipo di lotta adottato per la prima volta dai lavoratori di Pontedera - Il problema del rinnovo del contratto di lavoro



La notte alla luce dei riflettori, il giorno all'arsura, del sole. Sono gli operai, giovani e più anziani, gli impiegati e le donne della Piaggio.

Dalle ore 14 di giovedì hanno bloccato le portinerie dello stabilimento; oggi a mezzogiorno questa forma di protesta avrà termine.

Il loro non è un sacrificio da poco: fanno turni di un'ora e mezzo per impedire l'uscita dei prodotti finiti della fabbrica, mentre è permessa l'entrata di qualsiasi merce e anche l'uscita dei semilavorati. E' un tipo di lotta adottato per la prima volta dai lavoratori della Piaggio, a dimostrazione del tipo di scontro che ha caratterizzato questa tornata contrattuale.

In questi mesi, infatti, la Confindustria ha giocato le carte della contrapposizione, dei ricatti, delle minacce, dei ricorsi in tribunale. I metalmeccanici non sono stati certo con le mani in mano ed hanno risposto con i loro metodi di lotta: lo sciopero, le manifestazioni, le assemblee, i presidii alle portinerie.

E' da giovedì della scorsa settimana che i lavoratori della Piaggio hanno adottato una specie di «forcing» per imprimere una svolta alle trattative contrattuali. Quel giorno sono usciti dalla fabbrica per incontrarsi con i cittadini, venerdì hanno bloccato totalmente lo stabilimento; lunedì hanno tenuto l'assemblea in fabbrica; giovedì, durante lo sciopero ge-

nerale del comprensorio pontederese, si sono incontrati con i rappresentanti degli Enti locali e delle forze politiche. Infine, da giovedì il blocco delle portinerie.

Dietro la parvenza di uno sciopero come tanti, questo in realtà, contiene alcuni elementi di novità. Vediamo perché. «Gli impiegati hanno scioperato quasi sempre al 10 per cento — risponde Paolo Gori — ma negli ultimi giorni abbiamo assistito ad un recupero consistente che mette in evidenza una consapevolezza nuova in tutta la categoria rispetto alle passate stagioni contrattuali».

«Uno degli aspetti nuovi di questa vertenza — sottolinea il compagno Petroni — è rappresentato dal rapporto tra i giovani operai e gli anziani. Su 7 mila dipendenti ben 2 mila hanno da 19 a 22 anni. Si avverte che vengono da un'altra esperienza, cioè dalla scolarizzazione di massa e che il nodo da sciogliere, almeno alla Piaggio, è quello di farli partecipare».

«La loro maturità non si deve al caso — aggiunge il compagno Barabotti, del consiglio di fabbrica — ma è invece il frutto di un lavoro avviato in fabbrica dalle organizzazioni sindacali per non disperdere, ma anzi valorizzare questo patrimonio. Sono giovani che vogliono contare, discutere, che non accettano rapporti di tipo fiduciario. In questo senso molte cose sono cambiate anche all'interno dei sindacati».

E' proprio questo senso di partecipazione il dato nuovo e caratterizzante della stagione contrattuale.

«Già nel '62 e nel '68 — secondo il compagno Giacomo Dolo — si era visto questo legame tra lavoratori giovani ed anziani, anche se in forme diverse. Oggi si ripropone come l'asse portante della strategia sindacale e alla Piaggio i risultati sono positivi, come sta a dimostrare la partecipazione alle lotte in corso. E' cresciuto il consenso attorno alle proposte sindacali. Lo testimonia la sottoscrizione tra i commercianti e gli artigiani per la manifestazione del 22 giugno scorso e anche la discussione che si è innescata tra la gente sulle forme di lotta che portiamo avanti».

Il fenomeno non interessa solamente Pontedera, ma un vasto comprensorio, in quanto gli operai provengono ormai da diverse province ilmilitrofe. Anche tra la gente comincia quindi a venire avanti il discorso di comprendere cosa c'è dietro le vertenze contrattuali. «La comprensione è certamente maggiore — sostiene Dolo — anche se rimane sostanzialmente passiva. Questo è limite grosso

soprattutto nella prospettiva della gestione dei contratti, quanto cioè sarà necessario l'apporto delle categorie economiche e delle organizzazioni sociali per mettere in pratica le conquiste del metalmeccanico e della classe operaia».

Davanti ai cancelli si discute anche dei rapporti con i partiti: «sono presenti solo alle manifestazioni — ammette un giovane — mentre ci sarebbe bisogno di un'opera costante di orientamento, soprattutto da parte dei comunisti».

«La crescita qualitativa e quantitativa della partecipazione alla lotta — sostiene Roberto Pardi, della FLM — ha permesso il superamento delle difficoltà che in questi ultimi tre anni si sono manifestate nei contatti tra organizzazioni sindacali e lavoratori. L'unità si ritrova quindi su un terreno effettivo di lotta». Persino le donne presidiano le portinerie e questa è una novità anche per gli operai stessi: sino al '77 le donne alla Piaggio erano 15, ora sono 50, una forza importante, quasi determinante.

Dalla battaglia contrattuale è nato, presso il consiglio di fabbrica, il coordinamento sindacale delle donne.

m. f.

# Diventò lotta anche per la fame la festa nata per i potenti

Difficile stabilire data e origini della manifestazione - Sembra che l'anno più attendibile sia il 1284 - Le storiche figure dei «trabaccolanti» e dei «risicatori»



LIVORNO — Palio Marittimo: che passione!... a proposito, ma di cosa si tratta? Cioè, da dove è venuto fuori questo Palio? A Livorno è facile trovare esperti che col solo ausilio della memoria riescono a ricordare i protagonisti dell'«albo d'oro dal '51 ad oggi. Uffosi che conoscono vita, morte e miracoli dei beniamini vogatori e che sono pronti a «scannarsi» per difendere l'onore e le imprese del proprio rione.

Più difficile è trovare qualcuno che abbia le idee chiare sulle origini della manifestazione. Una cosa è certa: il Palio ha preso le mosse dal costume popolare e dalle antiche abitudini dei livornesi a cimentarsi e a gareggiare tra loro con le stesse barche del lavoro per misurare la forza e la bravura.

Qualcuno è disposto a scommettere che le origini del Palio Marittimo sono da ricercarsi intorno all'anno 1284, cioè al tempo degli Statuti

della Repubblica di Pisa. Ma la data che offre maggiori garanzie è il 30 gennaio 1605. La cronaca del tempo testimonia la prima manifestazione popolare remiera disputata davanti a Ferdinando I per festeggiare l'ingresso dell'acqua nei fossi della città.

Da quel giorno la «Festa dell'acqua» venne replicata più volte per onorare nozze, imperatori, re e monsignori fino al 1817.

Un vecchio numero de «La Rivista di Livorno» vede l'origine del Palio Marittimo in una competizione ancora più antica: il «Palio delle oche».

legate per le gambe ad una fune al di sopra delle acque del fosso, poi, alcuni ragazzi, con una scialoba di legno tentavano di troncare la testa degli animali mentre si tuffavano nel fosso dopo aver spiccato un salto dalla spalletta.

Più tardi il Palio aristocratico da imperatori acquisì il suo carattere sentimentale popolare con l'accanita partecipazione di tutti i rioni cittadini. La causa è da ricercarsi nelle tradizionali lotte ottocentesche ingaggiate dai portuali livornesi «abaccanti» e «trabaccolanti» per arrivare primi sotto le navi in vista del porto ed assicurarsi il diritto al carico o allo scarico delle merci. Si tratta del «Palio della fame», che vide corse affannate scatenarsi in gare a volte sanguinose e spietate, coltello in pugno.

Fu così che nacquero i famosi «risicatori» costretti a rischiare la vita nelle impre-

se del mare non sempre a nuoto. I rioni, poco a poco, ebbero i loro «risicatori» fissi ed ogni rione possedeva il proprio gozzo che veniva curato, tirato a lucido e modificato per diventare il più possibile veloce e leggero.

Poi ciurme e gozzi venivano seguiti con apprensione e con invidia in piedi sulle spallette del porto quando la lotta in mare aperto aveva inizio. Il Palio di oggi conserva il carattere settecentesco dello spettacolo e quello ottocentesco del costume e delle lotte popolari.

I rioni cominciano a gareggiare già durante l'arrivo, mentre i vogatori si allenano a ritmo serrato e poi durante l'organizzazione della gara con i preparativi, fino alla giornata conclusiva quando la passione e l'entusiasmo esplodono. Ed è comprensibile che, a quel punto, i vincitori diventino veri e propri eroi.

st. f.

**IPPODROMO DI ARDENZA**

**RIUNIONE D'ESTATE 1979**

**IPPODROMO F. CAPRILLI - LIVORNO**

**STASERA ORE 21**

**CORSE DI GALOPPO**

impianto televisivo a circuito chiuso  
**SERVIZIO BAR**