LA GAZZETTA MARITTIMA

I QUADERNI.

Italo Piccini giovane.

Speciale Livorno: Piazza Italo Piccini

COSCO SHIPPING

SOMMARIO

5 Il sindaco ricorda il "console"
7 L'uomo che inventò il portuale nuovo
9 Un semplice, grande padre
11 Grinta, intelligenza e furbizia: idee diverse ma un unico obiettivo
13 Italo, muscoli e ancor più cervello
15 Livorno, nascita di un grande porto
17 Porto di Livorno 1995
19 Carovana dei Gobbi
22 Dai "bianchetti" alle navi dei veleni

LA GAZZETTA MARITTIMA
Organo ufficiale della «SPEDIMAR», Associazione fra le Case di Spedizioni Marittime

Direttore responsabile
ANTONIO FULVI

Commerciale/PR/Amm.
STEFANO BENENATI

Grafica e impaginazione
GRAZIA BOSONE

Direzione e redazione
57123 Livorno - Via Fiume, 23
Tel. 0586893358 - Fax 0586892324

E-mail:redazione@lagazmar.191.it
Amministrazione e pubblicità
Società Editoriale Marittima a R.L.
57123 Livorno

USPI Associata all'USPI Unione Stampa Periodica Italiana

È vietata la riproduzione anche parziale di articoli, grafici e fotografie senza citarne la fonte.

Fotocomposizione: «La Gazzetta Marittima» - Tel. 0586893358

Stampa: Centro Tipografico Livornese s.n.c. - Tel. 0586806376

Supplemento a
"LA GAZZETTA MARITTIMA"
n° 49 del 22 Giugno 2022 - P.I. 45%

Quando il console diventò presidente

Quando se n'è andato - e fino all'ultimo era convinto che nemmeno la morte l'avrebbe vinto facilmente - non c'è voluto molto per capire che Italo sarebbe rimasto una figura storica, non solo per il porto di Livorno ma per il mondo dello shipping. Io non voglio fare un'elegia dell'uomo: o come si dice in gergo giornalistico "un coccodrillo", che secondo la vulgata uccide e poi ci piange sopra. Però vorrei ricordare con queste poche righe l'uomo: o ancora meglio, l'amico-nemico di anni ed anni di frequentazioni. Quando c'incontravamo nel suo ufficio all'appena edificato Palazzo dei Portuali - di cui era giustamente fiero - premetteva sempre che mi riceveva malgrado io avessi un grandissimo difetto, lavoravo (allora) per La Nazione, "un fogliaccio di destra". Però lo diceva con quell'ironia sorridente che era, per me giovincello, quasi un apprezzamento ad personam se non al giornalista. Posso dire che siamo stati anche amici, malgrado la formazione, le idee, i concetti e anche l'età. Quando qualcosa non gli andava giù su quanto scrivevo, alzava il telefono e me lo diceva pacatamente ma con implicita durezza. Che stemperava sempre con una premessa scherzosa ma non troppo: "Va bene che sei un giornalista fascista ma…". Qualche volta dava di fuori, ma spesso aveva ragione, almeno dal suo punto di vista. Posso dirlo? Gli ho voluto bene: se non al console e poi al presidente, al portuale.

*

Altri raccontano in queste pagine quello che Italo Piccini è stato: per il porto, per la città, per il mondo del lavoro e della logistica. Lo fanno certo meglio di me. Io però voglio ricordare un

paio di episodi che ho vissuto in diretta, da cronista. Il primo episodio riguarda il 1963, quando morì Vasco Jacoponi - primo console della Compagnia - e lui che era vice gli subentrò. Io avevo 25 anni e Vasco mi aveva preso in simpatia forse perché ero un ragazzino pieno di timidezze, chiaramente in difficoltà in quel mondo dei portuali dove ogni battuta arrivava all'osso. Vasco mi chiamò anche prima di morire, amareggiato perché i "compagni" gli avevano rinfacciato una cerimonia religiosa in famiglia. E mi disse che tra i pochi a non averlo criticato c'era proprio il suo vice, Italo: che pure era un comunista DOC, di quelli che il giornale "Il Travaso" disegnava con tre narici. Ma sapeva essere anche indipendente nell'anima. Quando Italo subentrò a Vasco, qualcuno in Compagnia aveva ironizzato sul suo soprannome di banchina: lo chiamavano "Carbone" perché era un forzuto a scaricare "coffe" di carbone come fossero di piume, ma ne prendeva ovviamente il colore. E "Carbone" dimostrò subito di che pasta era fatto, non solo in porto ma anche in città. Lo raccontano altri.

*

Il secondo episodio è quello del marzo 1989: era console da quasi trent'anni, ripetutamente rieletto e sulla cresta dell'onda, quando il ministro Prandini lo commissariò con un atto di forza che scatenò cortei di protesta (con tanto di bara intestata al ministro portata a spalle dai portuali) e feroci attacchi politici. Per destituirlo dal Palazzo del Portuale, Prandini nominò un commissario, l'allora capitano di Vascello (Cp) Renato Ferraro, anche perché l'incarico non era ovviamente gradito dagli ufficiali livornesi. Ferraro era - ed è ancora - un raffinato intellettuale, scrittore, storico, plurilaureato ed anche nobile: il suo cognome completo è Ferraro Di Silvi e Castiglione. Titoli e qualità probabilmente ignorate dal minaccioso schieramento di portuali che l'aveva aspettato, il giorno dell'arrivo al palazzo per destituire il console, in fondo alle scale. La versione ufficiale dell'incontro è che Italo lo attese in ufficio in piedi, salutò cortesemente, consegnò i verbali della Compagnia e - inviato da Ferraro - si sedette al suo fianco per il trapasso. Ma Renato Ferraro poi è diventato anche un mio amico e mi rivelò che aveva usato, per superare incolume lo sbarramento dei portuali incazzati, uno stratagemma: in divisa, sfruttando un leggero dolore a un ginocchio, si era presentato zoppicando al muro ostile e adocchiato il portuale più incazzato di tutti in prima fila, gli aveva chiesto cortesemente se poteva aiutarlo a salire le scale. Un colpo di teatro da Oscar: non solo il portuale lo aveva aiutato, ma tutti si erano immediatamente ammutoliti. E il trapasso era avvenuto senza i temuti spargimenti di sangue.

Renato Ferraro e Italo Piccini sono poi diventati amici, ciascuno mantenendo i propri punti di vista e doveri, con reciproca stima. E Italo ebbe anche l'appoggio dell'ufficiale diventato ammiraglio comandante del Corpo delle Capitanerie quando trasformò l'allora Compagnia e l'allora titolo di console (entrambi presi dal fascismo) in una cooperativa con un presidente. Che ovviamente rimase lui fino alla morte, con il supporto di altri due personaggi di grandissimo piano, il direttore Bruno Fontanelli e il viceconsole Alasia, entrambi dei quali meriterebbero a loro volta un articolato ricordo. Una grande storia nella piccola storia di un mondo oggi totalmente scomparso.

Antonio Fulvi

Il sindaco ricorda il "console"

Luca Salvetti

C'era caldo afoso sabato 4 giugno quando il sindaco Luca Salvetti, con a fianco Enzo Raugei per la Compagnia Portuali e Roberto Piccini, ha scoperto la targa con la quale la storica Piazza del Padiglione è diventata Piazza Italo Piccini (1927-2010), il "console" poi presidente alla guida della Compagnia Lavoratori Portuali di Livorno per più di un quarto di secolo (dal 1963 al 1989). Eppure c'erano in tanti ad ascoltarlo e ad applaudire.

Come motivato nella delibera di Giunta Comunale con la quale, nella seduta dell'8 marzo scorso, fu decisa l'intitolazione al console dell'area prospiciente il Palazzo del Portuale - ha ricordato il sindaco Salvetti - Piccini ha rappresentato per lungo tempo la causa dei diritti dei lavoratori e l'impegno per un porto moderno e competitivo. Impegnato anche in politica, è stato consigliere comunale nelle file del PCI dal 1964 al 1980.

Così il ritratto di Italo Piccini fatto dal sindaco nella cerimonia.

Italo nasce il 4 novembre del 1927 a Livorno in Venezia nel cuore della città, nel centro storico, dove risiedono la maggior parte dei lavoratori portuali.

La famiglia è numerosa, il padre portuale, i guadagni sono scarsi, sei figli sono tanti: chi per primo si alzava riusciva a mettersi le scarpe (zoccoli) gli altri no, andavano scalzi, perché di scarpe non c'erano per tutti.

Anche per Italo la priorità non è la scuola, ma aiutare a procacciarsi il cibo, per sé e per la famiglia.

Tutti i lavori andavano bene, anche quelli di fatica. I segni di questa gioventù difficile, vissuta in gran parte durante la Seconda Guerra Mondiale, restano per tutta la vita: lo pneumatorace per tubercolosi, contratta anche per scarsa nutrizione, una asimmetria della spalla destra, determinata dal peso delle balle.

Si arriva al dopoguerra, nel '47 si costituisce la Compagnia Lavoratori Portuali il primo console Vasco Jacoponi.

Nell'aprile del 1949 Italo si sposa con Mara, nel dicembre nasce il figlio Roberto.

Sono gli anni della militanza politica, nel PCI, delle letture, dello studio che recuperano la mancata frequenza scolastica.

Nel 1961 Italo viene eletto vice del console Jacoponi, nel '63, alla sua morte, gli subentra.

Sarà sempre rieletto alla carica di console della Compagnia Lavoratori Portuali fino al 1989, quando nel marzo il decreto del ministro Prandini, con il commissariamento della CLP, ne determina la destituzione.

Dopo il commissariamento della Compagnia, a seguito della Riforma Prandini, nel giugno 1989 si costituisce la Cooperativa Impresa Lavoratori Portuali CILP di cui Italo sarà amministratore delegato fino al 2010, anno della morte.

Sarà sempre riconfermato anche nel consiglio della Compagnia Portuale.

È semplice la biografia di Italo: coincide con il percorso di emancipazione dei lavoratori, con la crescita commerciale della Compagnia, con i suoi investimenti, si identifica con il suo ruolo di motore dell'economia del porto, con la sua funzione sociale per la Città.

La storia di Italo è quella della Compagnia e del porto di Livorno, il suo motto "il potere sta nella volontà" è alla base delle scelte innovative della Compagnia.

Nel 1967 l'inaugurazione della Biblioteca dei Portuali, nel 1975 l'acquisto del terminal Leonardo Da Vinci, dove inizierà il cammino verso il primato nei contenitori, 1985, più container a Livorno che in ogni altro porto del Mediterraneo. Significativo fu il rapporto che instaurò in particolare con il management della Zim. E poi l'alleanza con la Star norvegese per i forestali, con la Dole per la frutta, con Contship per la Darsena Toscana, con gli Operatori del settore per l'altra idea imprenditoriale di successo, le auto nuove, grandi intuizioni che ancora oggi fanno di Livorno un porto di eccellenza, a lui si devono anche la realizzazioni di

Salvetti, Raugei e Piccini.

grandi opere infrastrutturali: il Molo Alto Fondale, la Darsena Toscana e in ultimo l'Autoparco del Faldo.

In un recente evento, il professor Paolo Dario ha parlato di innovazione tecnologica, ha spiegato che il ricercatore ha bisogno di innovatori che hanno capito quel che serve: e Italo è stato un grande innovatore.

Anche nelle relazioni di lavoro: i clienti, i fornitori, i soci erano compagni di cammino, persone con cui molto spesso si instaurava un rapporto di confidenza, talvolta di amicizia.

Per i lavoratori della Compagnia, del porto, per i livornesi, era Italo "si va a parlare con Italo", con rispetto, anche con soggezione: per molti anni è stato definito l'uomo più potente di Livorno, ma è sempre rimasto riconoscibile, un lavoratore fra lavoratori, il console che ha sempre guardato a far crescere i lavoratori, il movimento sia a livello culturale, ne sono un esempio le tante iniziative che hanno trovato sede al Palazzo, dalla biblioteca alla Fondazione Antonicelli, che economico e di coscienza secondo il principio che ognuno è imprenditore di se stesso.

Italo si faceva preciso scrupolo di non fare mai attendere a lungo fuori dal suo ufficio, nessuno, chiunque fosse, passava da parlare con personaggi primari della vita economica, non solo locale ma nazionale e internazionale, ad ascoltare le istanze, anche familiari, di singoli lavoratori.

Finché ha potuto ha continuato a studiare, a leggere, di tutto, dai quotidiani ai saggi economici alle poesie, a fare politica, quella di sinistra, della solidarietà, dei diritti.

Quando regalava qualcosa, a chi obiettava "ma è un mistificatore, non ha bisogno", rispondeva "meglio dare a un imbroglione che negare a chi ha necessità".

In questa sede avrebbe detto che "chi non c'è più diventa buono bello e bravo"… a distanza di dodici anni, il riconoscimento della Giunta del Comune di Livorno non significa il riconoscimento ad un uomo perfetto, ma ad un uomo intelligente, di qualità che aveva ben chiaro che "noi" è meglio di "io" anche negli affari.

Fra gli errori, ne aveva commesso uno in particolare: era convinto che la malattia gli avrebbe concesso più tempo.

Così non è stato. Purtroppo per lui, per la sua famiglia e per tutti noi, portuali e livornesi.

Passeremo da questa piazza, davanti al Palazzo della Compagnia, dai prossimi giorni Piazza Italo Piccini - ha concluso il sindaco - e lo saluteremo "ciao Italo, grazie lavoreremo con tenacia per dare continuità e solidità alla Compagnia per la quale hai dedicato gran parte della tua vita".

L'uomo che inventò il portuale nuovo

Enzo Raugei

Prima di tutto Voglio ringraziare l'amministrazione comunale, il sindaco per questa lodevole iniziativa ed anche per la scelta della Piazza, credo che più azzeccata non poteva essere, intitolare la Piazza dove siamo a Italo, adiacente al Palazzo dove ha vissuto gran parte della sua vita significa veramente un riconoscimento notevole.

Ringrazio ovviamente anche tutti gli intervenuti che con la loro presenza hanno voluto rendere omaggio ad un uomo che è stato grande e che tanto ha fatto per la nostra città.

Non è un caso che è stata scelta questa data, proprio nello stesso giorno del 1989 partiva formalmente l'attività di CILP, che segnava il rientro sulla scena della portualità di Italo, dopo il maldestro tentativo da parte dell'allora ministro Prandini di farlo da parte, definitivamente, attraverso il commissariamento della Compagnia, che mise in atto a febbraio dello stesso anno. Quindi questo giorno rappresenta una sorta di riabilitazione, di rivincita per Italo ed oggi ancor di più un riconoscimento al suo valore alla sua azione di cittadino illustre per Livorno.

Commemorare Italo è difficile perché non basterebbe una intera giornata per rappresentarlo, ricordare Italo come uomo del porto, è rinchiuderlo in una descrizione parziale, Italo è prima di tutto l'UOMO ricco di umanità, tenace, pulito, spinto dalla forza delle sue idee che andavano ben oltre la dimensione del porto, delle sue banchine, per attraversare non solo l'intera CITTÀ, ma la stessa REGIONE e determinare spesso indirizzi di carattere nazionale.

Il console, il dirigente politico, l'imprenditore, l'uomo che ha trasformato i sogni in realtà, che ha saputo dare dignità alla vita di molti lavoratori, con doti umanitarie uniche ed un senso morale netto e schietto.

Voglio ricordare alcuni dei tratti salienti delle sue grandi intuizioni che hanno segnato lo sviluppo del porto:

- la battaglia per realizzare la Calata Alto Fondale, la vigorosa azione per la realizzazione Darsena Toscana e lanciare il seme per la Darsena Europa, di cui oggi finalmente si parla dell'imminente avvio dei lavori;

- le attenzioni per attrarre per primi i traffici di contenitori, facendo raggiungere al porto il primato nel Mediterraneo, a metà degli anni 80;
- l'aver puntato sulla qualificazione dei servizi per le auto nuove con la realizzazione del Faldo, costruito grazie alla sua ostinatezza e alla sua determinazione, scelte che hanno fatto del porto di Livorno il porto leader in questo specifico settore;
- aver mantenuto per oltre 35 anni rapporti con i principali armatori di prodotti forestali, ieri la Star Shipping, oggi G2 Ocean e Saga Welco;
- l'idea di costituire la CILP all'indomani del commissariamento, oggi seconda impresa del Porto di Livorno e occasione di alleanza imprenditoriale con il Gruppo Neri e Negri e fonte di lavoro per la Compagnia nella sua attività art. 16;
- la consapevolezza che lo sviluppo passava attraverso le alleanze ed il partenariato fu sua la convinzione di allearsi con Contship per la Darsena Toscana, con la Dole per il terminal delle banane all'Alto Fondale, con il gruppo Koelliker per la realizzazione del Faldo;
- la passione per la cultura con l'obiettivo di fare del nostro palazzo un palazzo di cultura con il Cinema, la Fondazione Antonicelli e la biblioteca.

Tutto questo significa andare oltre il porto e determinare sviluppo, indirizzi economici, sociali ed occupazione per tutto il territorio, ben oltre la città stessa.

Avere ereditato tutto questo ha significato portare sulle spalle la responsabilità di mantenere vivo e consolidare tutto ciò che era stato realizzato, questo ci ha animato nel cercare di risolvere le enormi difficoltà che abbiamo dovuto superare in questi 12 anni dalla sua scomparsa, ed è per questo che ci siamo ancora più convinti che mai. Superare quelle difficoltà senza quel senso di sicurezza, quell'ottimismo e quella tenacia che riusciva ad infondere in tutti noi con lo spirito ed una volontà tipica di un giovane pieno di prospettiva e di fiducia nel futuro, non è stato semplice.

Con il suo sorriso ed il suo ottimismo sapeva tradurre problemi complessi in questioni semplici, è stato protagonista di un processo di grande sviluppo economico, senza mai perdere di vista i valori della solidarietà, un modo di fare impresa che ha visto al centro l'uomo ed il lavoro, si è sempre definito "UOMO DI SERVIZIO", non si è mai dimenticato delle sue umili origini.

Averlo accanto ha significato avere un stimolo continuo a far bene, una pressione che ci ha formato e fatto crescere.

Ci ha insegnato a non rompere mai il tavolo della trattativa, anche quando sembrava inevitabile, aveva l'abilità di lasciare aperto uno spiraglio per poi riprendere la discussione.

Un uomo semplice, "alla mano" come si dice a Livorno che nonostante fosse un protagonista assoluto di grandi successi ha sempre avuto i piedi per terra, sapendo esprimere autorevolezza, con una maestria ed una galanteria riconosciuta da chiunque ha avuto a che fare con lui, amico o avversario che fosse.

Italo ci ha insegnato a saper coniugare le esigenze dell'essere impresa con l'etica ed i problemi dei lavoratori, guardando sempre all'interesse più generale, alla città alle istituzioni al contesto politico.

Nel 1989 anno in cui uno squallido ministro della Repubblica tentò con il commissariamento della Compagnia di metterlo fuori gioco attraverso un artifizio legale, risultato poi infondato, con grande caparbietà non si fece da parte e si inventò la CILP la nostra impresa, divenuta poi con il processo di riforma introdotto dalla legge 84/94, uno strumento indispensabile per proseguire la nostra storica attività di lavoratori portuali proiettati, in chiave moderna, come imprenditori di noi stessi.

Uno strumento che ci ha permesso di mantenere rapporti commerciali con il mondo dello shipping, ci ha permesso di crescere, di fare investimenti per attrarre traffici importanti come i prodotti forestali, le auto nuove e la frutta che hanno fatto di Livorno il porto leader del settore, risultati frutto di scelte e di investimenti copiosi, uno strumento che ci ha permesso di stringere una allenza strategica con il Gruppo Neri di Livorno ed il Gruppo Negri di Genova.

Italo imprenditore, ha saputo stringere affari con gli operatori dello shipping superando il rapporto tra cliente-fornitore, per trasformarlo in "amicizia e reciproca stima", senza mai perdere di vista la finalità di crescita per la Compagnia, ha saputo tessere con l'imprenditoria locale rapporti intensi, fatti anche di momenti di scontro senza che questo intaccasse mai il rapporto umano: è così che si deve fare!

Questi valori per noi rimarranno per sempre, fanno ormai parte indelebile del patrimonio della nostra Compagnia, Italo sapeva interpretare il valore di una espressione, di uno sguardo, di una stretta di mano, di una sensazione di stima, di una esigenza o di una condizione umana, queste cose fanno parte di un bagaglio di esperienze di vita, che si assimila solo se si riesce a rimanere una persona libera di valutare, di pensare ed esprimersi, fuori da schematismi e condizionamenti, con la curiosità di chi non si stanca mai di apprendere e come uomo riesce ad interpretare, ragionare e autonomamente decidere.

Italo era appassionato di studio, soprattutto di politica ed economia, la sete di capire le cause che avevano generato la crisi del 2008 e la possibilità di uscirne e in quali tempi, è stata una delle ultime cose che lo hanno appassionato e al tempo stesso lo preoccupavano perché, come si è purtroppo avverato, prevedeva che i tempi necessari per uscire dalla crisi sarebbero stati lunghi.

Credo che, dobbiamo ringraziare Italo di aver dedicato gran parte della sua vita al porto ed alla città.

Oggi viviamo in un porto che sicuramente Italo non sognava e non avrebbe gradito, ma questi sono i tempi e dobbiamo farci i conti.

Il porto che oggi abbiamo strutturalmente, lo dobbiamo alla visione ed alle intuizioni che Italo ha avuto, la sua visione del porto era sicuramente una visione di maggiore unità rispetto a quella a cui siamo approdati, in una delle sue ultime interviste esortò un appello affinché la comunità portuale si unisse per meglio superare la crisi ma soprattutto per far approdare a Livorno nuovi traffici, oggi ci sembra che l'appello di allora faccia breccia e nel rapporto tra operatori e tra gli stessi e l'Autorità di Sistema, si stia superando la diffidenza e la conflittualità che per anni ha regnato sovrana.

Grazie Sindaco per questo riconoscimento che indubbiamente è al console Italo, di cui andiamo fieri, ma anche un riconoscimento per la Compagnia che ancora può dare tanto al porto e alla città, grazie a Tutti.

Un semplice, grande padre

Roberto Piccini

Ho vissuto Italo ovviamente da una posizione "privilegiata" ma certamente non esclusiva. Italo infatti è sempre stato una persona tra le persone.

Ricordo le esortazioni che ci faceva sul lavoro e non solo: "mettetevi sempre nei panni degli altri" "capirete tante cose" - e da questo si comprende un tratto caratteriale dell'uomo, capace di ascoltare gli altri e di non giudicare; cosa che non ha mai fatto.

Molti hanno pensato di Italo che fosse un uomo complicato, rigido, magari prepotente e spregiudicato nelle sue azioni.

Tutt'altro, uomo forte si, tenace, piccoso, ma non infallibile e con tratti umani e caratteriali semplici, dolci e con una buona dose di timidezza che riusciva a mascherare brillantemente.

Pochi i suoi amori più grandi e mai sopiti: sicuramente Mara. Si sono amati ininterrottamente fino alla fine.

E poi il Lavoro e i Lavoratori Portuali, gli ideali della Sinistra l'attaccamento alla città e al "suo" rione Venezia. Le bimbe.

Eppure quello tra padre e figlio è stato un rapporto complicato, intenso e bello, talvolta aspro, una unione forte ma poche "smancerie" d'altronde era anche uomo di altri tempi, con grande visione di modernità e di progresso ma ci si dava la mano o meglio "alla voce" per salutarci e non ci siamo mai visti piangere anche se abbiamo pianto, perché non era da uomini.

Così l'ho abbracciato e baciato a lungo durante la sua malattia recuperando una parte di lui che sapevo esistere, come la tenerezza di cui era capace.

Chi era Italo, a noi che lavoravamo al suo fianco ci esortava in continuazione, fin da quando ero ragazzo mi suggeriva di leggere: tutto – mi passava gli articoli di fondo dei quotidiani e la stampa politica dall'Unità a Rinascita, da Critica Marxista a Politica ed Economia, pretendeva che leggessi i risultati del Comitato Centrale del PCI. Tra i doni che ancora conservo c'è in particolare una edizione con copertina amaranto, della Divina Commedia con la sua dedica: "a Bobbe, Babbo".

Lui ha letto di tutto, dall'enciclica Papale (con mia sorpresa) evidentemente complice l'amico Vescovo Ablondi, alle poesie di Majakovskij che recitava a memoria.

Aveva questa fame di sapere, di colmare il gap della scolarizzazione negata dalla difficoltà famigliare, una curiosità permanente e ci ammoniva, - bisogna sapere, studiare, diventare meglio e più attrezzati per fare bene il nostro lavoro. "Non rimanete polli da allevamento" quante volte ce l'ha detto!

E poi i portuali, lui portuale tra i portuali aveva un obbiettivo di fondo, - l'emancipazione dei lavoratori e delle loro condizioni e il "passaggio da prestatori di mano d'opera a gestori protagonisti del lavoro".

Italo era un carro armato per il lavoro e per le sue convinzioni ma la cosa che principalmente si deve sapere che al di là di tutte le immagini reali o posticce, Italo era soprattutto un uomo buono.

Questa è la sua caratteristica migliore.

Italo Piccini con suo figlio Roberto.

Italo con sua moglie.

Altra Italo con suo figlio Roberto.

LORENZINI & C

TERMINAL OPERATOR

Lorenzini & C. Srl
Livorno 57123 (Italy)
Porto Industriale - Via Labrone, 19
Tel. +39 0586 2071 - Fax +39 0586 405199

Terminal Containers:
Tel. +39 0586 207315 - Fax +39 0586 207316

info@lorenziniterminal.it
www.lorenziniterminal.it

Grinta, intelligenza e furbizia: idee diverse ma un unico obiettivo

Piero Neri

Avevo la metà dei suoi 36 anni quando nel 1963 Italo Piccini fu eletto console della Compagnia Lavoratori Portuali.

La mia Famiglia rappresentava - con poche altre - l'imprenditoria privata portuale.

Io avevo già iniziato a lavorare e per questo ebbi diverse occasioni di vederlo capitare nei nostri uffici, come prima di lui accadeva con Vasco Jacoponi o Domenico Alasia.

Spesso, dopo quegli incontri, nonno Tito, Italo ed i rappresentanti istituzionali della città "andavano a Roma" portatori del comune interesse a ricostruire, consolidare e sviluppare il porto di Livorno.

Surrogavano i compiti che in altri porti svolgevano i Consorzi autonomi o gli Enti porto che Livorno non volle mai.

Nel tempo mi formai l'opinione che la Libera impresa e il Monopolio del lavoro (con il Monopolio delle gru rappresentato dall'Azienda Mezzi Meccanici) svolgevano un lavoro di squadra, l'unico che avrebbe potuto realizzare risultati positivi.

Perché la incolmabile distanza politica tra una città "rossa" e il potere centrale di diverso segno, poteva essere ridotta dalla dimostrata comunione di intenti con gli imprenditori privati che a loro volta avrebbero potuto incontrare altrettanti limiti con i poteri locali.

Il loro "comune sentire e comune agire" ai livelli istituzionali nazionali e locali certamente non metteva in discussione la difesa dei distinti interessi dei quali si sarebbe discusso, anche in modo acceso, ma solo dopo aver ricercato insieme lo sviluppo del porto di Livorno.

Ancora oggi ritengo che le infrastrutture portuali a partire dalla Darsena Toscana e dal 1° finanziamento per la sponda Est, il prolungamento dell'Autostrada fino a Stagno e la Superstrada, siano stati ottenuti anche grazie a quel metodo, messo in discussione a fine anni '80 e superato dalla legge 84/94 che ha introdotto l'Autorità Portuale come soggetto tenuto a programmare, regolamentare e sviluppare tutte le attività che consentano agli operatori privati di cogliere ogni opportunità di lavoro.

In quei 26 anni nel corso dei quali Italo Piccini fu console della Compagnia le attività portuali e quelle che vedevano coinvolta la Compagnia o la neonata Compagnia Impresa continuarono a crescere.

A mio modo di vedere perché Italo seppe, con intelligenza, grinta e furbizia, rendere meno rigida nel porto di Livorno l'organizzazione del lavoro e perfino il Monopolio creando un attrattivo differenziale competitivo rispetto agli altri porti italiani.

Faceva propria una visione imprenditoriale che lo portò a distinguersi dai suoi colleghi, in particolare genovesi, quando nell'ultimo decennio del secolo scorso scelse di far evolvere la sua organizzazione verso attività di impresa o di terminal rinunciando al Monopolio del lavoro.

Personalmente ero lontano da Italo per temperamento e per cultura d'impresa ma ho sempre avuto con lui un rapporto leale e costruttivo, perché ritenevamo tutti e due indispensabile lavorare insieme nell'interesse generale.

Oggi molte cose sono cambiate ma non tutte: per ottenere il completamento delle infrastrutture con connessioni che attraggano traffici e investimenti in nuove attività industriali è ancora necessario un impegno continuato e forte delle istituzioni ed il loro sostegno da parte della comunità locale.

Intervento di Piero Neri durante l'inaugurazione della Piazza Piccini.

DA OLTRE 40 ANNI CON MSC
AL SERVIZIO DELLA CLIENTELA, VERSO
LE PRINCIPALI DESTINAZIONI DEL MONDO

LIVORNO Piazza dei Legnami, 21
Phone 0586 248111 (25 linee) Fax 0586 248200 (5 linee)
E-mail: it015-spadonia@mscspadoni.it

L'AMARCORD DI ENIO LORENZINI

Italo, muscoli e ancor più cervello

Enio Lorenzini

È uno degli imprenditori più importanti dello scalo labronico, socio di Gianluigi Aponte con la sua Lorenzini Spa. E gli piace ricordare, in questa occasione, che le sue radici sono nate e inizialmente cresciute proprio all'ombra di Italo Piccini, del suo aver ego Alasia e della famiglia degli uomini che hanno creato dal dopoguerra in poi il grande porto di Livorno.

"Italo era una potenza della natura - ricorda Enio Lorenzini - ma aveva il pieno controllo anche di se stesso. La sua forza era la capacità di ascoltare tutti e di trovare sempre il modo di non deludere chi gli si rivolgeva."

Il padre di Enio è stato anch'egli un dirigente della Compagnia Portuali livornese, ed Enio fin da ragazzo è venuto su con poche ma chiare lezioni: lavorare di muscoli ma specialmente di cervello.

"Ai nostri tempi migliori i portuali erano quasi una casta di privilegiati - ricorda ancora Enio - perché avevano la certezza di un lavoro, ben retribuito e qualche volta anche abbastanza elastico nelle regole. Da quella grande famiglia sono usciti uomini che come Italo hanno saputo trasformare il mucchio di rovine che erano le banchine livornesi dopo la guerra, in una "macchina" non solo efficiente ma portata ad esempio (con qualche invidia) nei maggiori porti italiani."

"Intendiamoci, Italo è stato un grande: e come tutti i grandi aveva anche i suoi lati deboli. Nessuno doveva toccargli - ricorda Enio - né la famiglia né i "suoi" portuali: che del resto facevano parte di quella che considerava la sua famiglia allargata. Le sue scelte strategiche sul lavoro portuale sono ancora oggi un patrimonio per Livorno, anche se i tempi, le leggi e il mondo stesso sono radicalmente cambiati".

Uappala Hotels

Grand Hotel Palazzo – Viale Italia 195 – 57127 LIVORNO

Livorno, nascita di un grande porto

Angelo Roma

Alla fine degli anni '60 e per i primi dei '70, la movimentazione dei contenitori in tutto il mondo veniva conteggiata in unità (pezzo) e non in TEU (acronimo di Twenty-foot Equivalent Unit).

Nel nostro porto iniziammo a lavorare i contenitori nel 1968 e quell'anno movimentammo ben 9.000 unità. Dieci anni dopo, nel 1978, Livorno occupava la prima posizione nella classifica dei porti Mediterranei con circa 240.000 pezzi.

All'epoca i contenitori si lavoravano in Porto Nuovo (Sintermar) ed in Porto Vecchio (Alto Fondale e Calata Orlando). Gli spazi nel P.V. erano limitati e le aree erano contraddistinte tramite lettere dell'alfabeto, ad esempio. Area M, oppure Area K.

Se penso poi, alle fasi di sbarco/imbarco ed in special modo per quest'ultima oggi sorrido:

Premesso che l'area subito sotto le due pacheco esistenti all'Alto Fondale era una zona altamente operativa, a parte qualche caso particolare, niente vi poteva sostare. Lo sbarco del contenitore pieno consisteva nello scaricarlo su di un pianale di legno trainato da un trattore, sottolineo trattore, e trasferito direttamente al Terminal, quindi scaricato in un'area di temporanea custodia. Da notare: per questioni di tempo non era possibile nel Terminal fare uno stivaggio predeterminato, ma a "riempimento stiva" (5 x 40' sino alla quinta altezza e quindi 25 unità per stiva).

Va ora la pena leggere come l'imbarco veniva effettuato. Nessuno sapeva fino a qualche giorno prima dell'arrivo nave, come il planner Armatore intendeva redigere la sequenza d'imbarco. I containers quindi, una volta entrati in porto, venivano lasciati su pianale, etichettati con una cosiddetta "bandiera" che veniva incollata su un'asta delle porte del contenitore (ad esempio: colore verde NEW YORK pesante, oppure colore giallo BALTIMORA leggero) e localizzati tramite una nota (tipo: Los Angeles leggero-vicino Varco Zara-lato destro). Una volta "chiamato" dallo stivatore, l'unità veniva "incocciata" dal trattorista e portata sottobordo.

Si può facilmente immaginare, se per qualche motivo (quasi sempre doganale) il contenitore veniva spostato in altra zona, senza alcun aggiornamento sulla nota ed al momento della chiamata non veniva trovato e magari si lavorava di terzo turno … tutti con la pila in mano a cercarlo!

ANNI '80 (anni importantissimi)

Nel 1984 s'iniziò a lavorare in Darsena Toscana, ove l'Azienda Mezzi Meccanici aveva installato due pacheco, s'iniziò a lavorare.

L'amministratore delegato di Italia di Navigazione (allora Compagnia di Bandiera), mi chiamò a Genova e mi disse che già da due anni pagavano, invano, all'A.M.M. l'affitto del primo modulo della Darsena Toscana, e di conseguenza m'incaricò di trasferire il proprio traffico armatoriale, dal Porto Vecchio al Porto Nuovo con l'Intercontainers "Terminal Operator" di quella compagnia.

Per la prima volta a Livorno si parlava di "Terminal Operator" visto che fino ad allora si era sempre detto "Impresa Sbarchi ed Imbarchi".

Non fu semplice far capire che la Darsena Toscana era lì a due passi: nell'immaginario collettivo, la strada per trasportare i containers in Darsena era lunga, e non solo per i trasportatori, ma anche per gli spedizionieri.

All'epoca, sia i portuali che noi INTERCONTAINERS, ed i Port Captains del Lloyd Triestino, lavoravamo in prefabbricati usati o in contenitori da 20 piedi.

In marzo la nave Acadia, della Compagnia Italia Navigazione e la full container da 1.850 TEUs "Ever Laurel" della Evergreen, attraccano alla Darsena Toscana che da quel momento in poi, sia pure lentamente, conquista una capacità operativa sempre maggiore.

Quell'anno il porto di Livorno chiuse la propria movimentazione containers con 454.270 TEUs.

VENTI DI GUERRA

A fine 1988 iniziarono a soffiare venti di guerra sulle banchine dei porti. Prandini ministro della Marina Mercantile, presenta un disegno di legge che in pratica, tra l'altro, abolisce il Monopolio del lavoro negli scali (in pratica la "riserva" di manodopera), affidato da sempre alle compagnie autogestite.

Ad inizi 1989 Prandini vara i decreti, ed iniziano gli scioperi ad oltranza in tutti i Porti. Scioperi a gennaio, a febbraio e poi l'8 marzo a Livorno esplode la guerriglia: scontri con feriti, lacrimogeni, manganellate e persino mogli di portuali distese per terra in Via Grande per protesta. All'epoca i portuali erano poco più di 1.400 e la Compagnia fatturava intorno ai 120 miliardi di lire.

Il console Italo Piccini l'11 marzo 1989 viene commissariato dal ministro Prandini. L'uomo, che a Livorno era più di una istituzione, di fatto era il "PORTO" viene estromesso. Era stato eletto per ben 13 volte consecutive ed era riuscito a fare di Livorno il primo scalo nel Mediterraneo per traffico containers, ma anche, in assoluto, uno dei primi 30 porti nel mondo.

Ricordo che il ministro disse che quella di Piccini era stata una gestione da "Satrapo" ed Italo, che aveva sempre la battuta pronta, rispose ad un giornalista: Satrapo? L'ho dovuta cercare stamattina nel vocabolario per saperne il significato. Non mi sento un governatore spodestato ed accoglieremo bene il commissario "capitano di Vascello Renato Ferraro".

TRE AUTORITÀ

Prima della legge 84/94 vigeva di fatto il MONOPOLIO del Lavoro Portuale. In tutte le aree del porto le operazioni potevano essere espletate solo dai lavoratori della CPL.

Vi erano in pratica tre Autorità: la Capitaneria di Porto, l'Azienda Mezzi Meccanici ed "Italo Piccini".

Scrivo Italo Piccini perché lui era veramente un capostipite, aveva creato una sorta di "Compagnia Mamma" (per qualsiasi problema i portuali e non solo, si rivolgevano a lui, sicuri che Italo avrebbe trovato una giusta soluzione. Si dice che a lui alcuni, confessarono addirittura i tradimenti delle proprie mogli).

Quando a febbraio del 1994 entrò in vigore la "nuova legge" istituendo l'Autorità Portuale la domanda che tutti si posero fu: e ora cosa succede? Chi voleva lo sciopero ad oltranza e chi manifestare con forza contro la legge.

Si arrivò all'estate del 1994 ed il comandante del porto, Luciano Dassatti, fu nominato commissario. Quella carica fu mantenuta sino a giugno del 1995, quando il rag. Nereo Marcucci fu chiamato a fungere come presidente dell'A.P. (primo in Italia).

In quei mesi i portuali fecero una scelta, a mio giudizio, molto intelligente: *decisero di diventare impresa e di misurarsi col mercato*.

Angelo Roma

1968 - Prima nave portacontainers a Livorno.
Si tratta della LOS ANGELES, della societa' americana "Sea Land" che ottiene il permesso "provvisorio" di operare all' Alto Fondale, in attesa che si realizzi a Livorno un vero e proprio terminal contenitori, (la futura Darsena Toscana, il cui terminal contenitori verra' inaugurato il 17.11.1980 con una nave americana portachiatte della Lykes Line, la MARJORIE LYKES).

17 Novembre 1980 la portachiatte statunitense MARJORIE LYKES, della compagnia americana Lykes Line, inaugura ufficialmente la Darsena Toscana, dopo 17 anni dal progetto.
La nave sbarco' 75 contenitori e 1500 ton.di merci.
Notare ancora i piazzali incompiuti ed una sola gru per la movimentazione dei containers. A poppa della nave il vecchio pontone LIVORNO della ditta Neri

Porto di Livorno 1995

AUTORITÀ PORTUALE
57100 Livorno, Scali Rosciano 6, tel. 0586 848611 (segreteria 0586 848701-5), fax 0586 848710-848746
Presidente Nereo Marcucci
Segretario generale Francesco Ruffini

CAPITANERIA DI PORTO
57100 Livorno, piazza Sanità 1, tel. 0586 21362
Comandante Capitano di Vascello Lorenzo Lazzari

LAVORATORI PORTUALI
Compagnia Lavoratori Portuali, 57100 Livorno, via S.Giovanni, tel. 0586/841000 Presidente Roberto Piccini
Ha in concessione l'area operativa del Dole Term (Alto Fondale)

DOGANA
57100 Livorno Direzione piazza Arsenale, tel. 0586 38041
Sezione marittima piazzale Portuale 2, tel. 0586 24004
Sezione porto industriale via L. da Vinci, tel. 0586 423349

ORGANIZZAZIONI DI CATEGORIA
Associazione Agenti Raccomandatari Marittimi ASAMAR
57100 Livorno, via Carabinieri 28, tel. 586 885284

Associazione Case di Spedizione Marittime SPEDIMAR
57100 Livorno, corso Mazzini 260, tel. 0586/884561
Presidente Bruno Lenzi

PLTC = Porto Livorno Terminal Container (costituita dalla CILP e dagli imprenditori portuali Bartoli, Favilli, Politi, Lorenzini, Intercontainers) - (Darsena Toscana: oltre 1000 m di banchina e area di oltre 200.000 mq, con capacità operativa di oltre 400.000 teu l'anno. Fervono le opere sul lato Est che raddoppieranno il terminal. La Darsena Toscana è servita da 6 portainer <2 delle quali postPanamax>; è collegata al sistema autostradale e ferroviario). La PLTC ha alla Darsena Toscana una zona di quasi 100.000 mq con 3 transtainer, 7 front-loaders e vari carrelli (nel 1994 ha movimentato circa 100.000 teu).
Presidente è il viceconsole della CLP.

Comitato Coordinamento Utenza Portuale presidente 95-96 Amerigo Danti (è anche pres. Assoc. Industriali di Livorno e pres. sezione Marittima Confindustria).
Vicepresidente Giovanni Spadoni.

CMP (Consorzio Movimentazione Petrolifera) presidente ing. Mario Del Tredici. Il Consorzio è formato da Agip Petroli, Agip Convegas, Agip Plas, Costiero Gas, Costieri D'Alesio, DOC, Toscopetrol.

SPIL = Società Porto Industriale Livorno (braccio operativo pubblico per le realizzazioni imprenditoriali e territoriali).

ORGANIZZAZIONE PORTUALE
Il presidente dell'Autorità Portuale di Livorno, Nereo Marcucci, firma (febbraio 1996) l'atto di costituzione di quattro società cui sono conferite le quote di quattro terminal da privatizzare:
- sponda Ovest della Darsena Toscana (il terminal nel 1995 ha svolto un traffico di 243.000 teu),
- terminal rinfuse sul Cantiere Orlando,
- banchina ad Alto Fondale,
- terminal Valessini.

A capo delle società quattro "garanti", gli avvocati livornesi Giuseppe Angella, Antonio Bellesi, Giuliano Corsini, Ippolito Musetti.
Alle quattro società sono stati assegnati aree, piazzali, mezzi meccanici di banchina e personale dell'ex Azienda Mezzi Meccanici da portare a corredo delle gru.
Il 9 settembre 1996 prende il via il primo terminal privato, la Terminal Calata Orlando (capitale 800 milioni, presidente Luigi Del Corona, amministratore delegato Gabriele Gargiulo, direttore generale Federico Barbera) a cui partecipano: 50% Terminal Rinfuse Mediterranee (Carlo Laviosa srl, Pilade Giani srl, Giorgio Gragnani srl, Agrimar srl, Umberto Del Corona snc, F.lli Scardigli srl, CoSpeMar srl) 25% Compagnia Portuale Livorno scrl 25% Politi & Figli di Imbarchi e Sbarchi
Nei primi giorni di ottobre 1996 viene privatizzato il secondo terminal, il Terminal Valessini (capitale 400 milioni) a cui partecipano due gruppi: il primo è costituito dalla società "figli di Nado Neri"; il secondo da CILP (Compagnia Impresa Lavoratori Portuali), Intercontainers, Interrepairs, Doleterm e Sirio Volpi. Nel terminal vengono movimentati prodotti forestali in un magazzino doganale coperto di 5.000 mq, e pianali in area nazionale e container frigo in area estera (complessivamente un piazzale di 8.000 mq).
Il 7 dicembre 1996 inizia l'attività della Terminal Porto Commerciale su una superficie di 68.000 mq nelle zone M e K e aree sotto Paceco con magazzini TAF Nord, Alto Fondale e Docks Etruschi. Mezzi di sollevamento: due Paceco, una Ceretti da 30 tonnellate e tre Reggiane da 8/16 tonnellate. La società è gestita dalla Compagnia Impresa dei Lavoratori Portuali, che ha firmato un contratto quadriennale (1997-2000) con la società svedese Star Shipping Bjorn Ostenword per lo sbarco di prodotti forestali.
A fine 1996 viene assegnata la Darsena Toscana alla Terminal Darsena Toscana srl, di cui fanno parte la Sintermar, la Compagnia Impresa Lavoratori Portuali (CILP) e la Sinport (FiatImpresit).

TRAFFICO CONTAINER 1995
Secondo statistiche della Camera di Commercio il traffico nel 1995 è stato di 432.000 teu (371.000 nel 1994, +14,2%: incremento del 14,1% i pieni e 14,4% i vuoti. Più netta la differenza della crescita fra imbarchi +11% e sbarchi +17,1%).

MARITIME SOLUTIONS
since 1895

NERI
1895

WWW.NERIGROUP.NET

A CUSTOMIZED APPROACH
TO SAFE AND EFFICIENT OPERATIONS SINCE 1895

TOWAGE EMERGENCY RESPONSE
SALVAGE AND WRECK REMOVAL
OIL AND GAS OSV SERVICES
OIL SPILL RESPONSE

OILS AND CHEMICALS PRODUCTS
COASTAL STORAGE DEPOTS
PORT AND INLAND LOGISTIC TERMINALS

ZAKI.IT

Carovana dei Gobbi

La preistoria del lavoro in porto

Un momento di relax.

Nella stiva.

I famigerati sacchi.

I Gobbi erano facchini che lavoravano alle merce varie ed al carico/scarico dei bagagli dei turisti delle navi. La "Carovana" nasce il 7/12/1864 dopo lo scioglimento delle cooperative formate da Bergamaschi e Valtellinesi (detti anche Svizzeri) ed è costituita da personale interamente livornese, peraltro selezionato dalla Camera di Commercio, che all'epoca fungeva anche da Ufficio del Lavoro Portuale.

La Carovana, che ebbe un comportamento validissimo dando dimostrazione sia nel lavoro che nella conduzione economica, rispondeva dei danni alla merce ed anche del loro eventuale smarrimento o sottrazione ed aveva dovuto costituire una cauzione di lire 2.000 a garanzia dell'adempimento di tali obblighi; era stato anche costituito un fondo per l'assistenza alle vedove ed agli orfani dei soci, alimentato da una trattenuta del 5 per cento sul salario di ogni componente.

Per fronteggiare le ricorrenti crisi derivati dal poco lavoro (un proverbio diceva che "il porto fa piangere ma a volte fa anche ridere", ma all'epoca il più delle volte faceva piangere) i lavoratori cominciarono ad organizzarsi in "Leghe di Resistenza" e nel 1890 costituirono una "Società di Mutuo Soccorso", per fronteggiare le necessità dei vecchi soci; a tale "Società" aderirono anche i "Navicellai" e venne fissato un limite di età di 16 anni per l'adesione stessa.

La Carovana aveva sede alla Calata "Andana degli Anelli" (Barriera), dove era ubicata una baracca adibita ad ufficio ed aveva un responsabile con la qualifica di Presidente. Tutte le navi, bastimenti e navicelli che approdavano dovevano ricorrere esclusivamente all'operato della Carovana per tutte le loro necessità connesse all'imbarco-sbarco delle merci (analoga esclusiva era attribuita alle altre Carovane per le loro specifiche attività).

Questa Carovana intorno al 1929 fu inserita nella compagnia facchinaggio merci. A seguito dell'entrata in vigore del Codice della Marina Mercantile (1877), il controllo e la vigilanza sull'attività di imbarco e sbarco della merce passò dalla Camera di Commercio alla Capitanerie di Porto (art. 163). La Carovana dei Gobbi venne costituita per iniziativa della famiglia Brilli, ancora oggi molto conosciuta nell'ambito della Compagnia Lavoratori Portuali.

Fra i componenti della famiglia che faceva parte della Carovana, sono da ricordare: Adrasto Brilli (detto Agnellone perché mangiò un agnello intero oppure Gaima per la sua astuzia), Talismano Brilli (detto il Papa), Amedeo Brilli (detto Baccalà), Gino Brilli (detto Fedina), Spartaco Brilli (detto Bussolino), Varese Brilli (detto il Borbottone), Danilo Brilli (detto il Bugiardo o Togliatti) Giovanni Brilli "Giannino" (detto il Truffaldino), Gino (detto Pettino) Galliano Brilli (detto il Barone) e Giuseppe Brilli, passato poi alla "Carovana carbonai".

Da approfondite ricerche risulta che il presidente della Carovana negli anni a cavallo fra l'Ottocento e il Novecento era Armando Brilli, padre di Adastro, Talismano e Varese. Nipote di Armando era

Terminal Darsena Toscana

nodo strategico dall'efficienza certificata

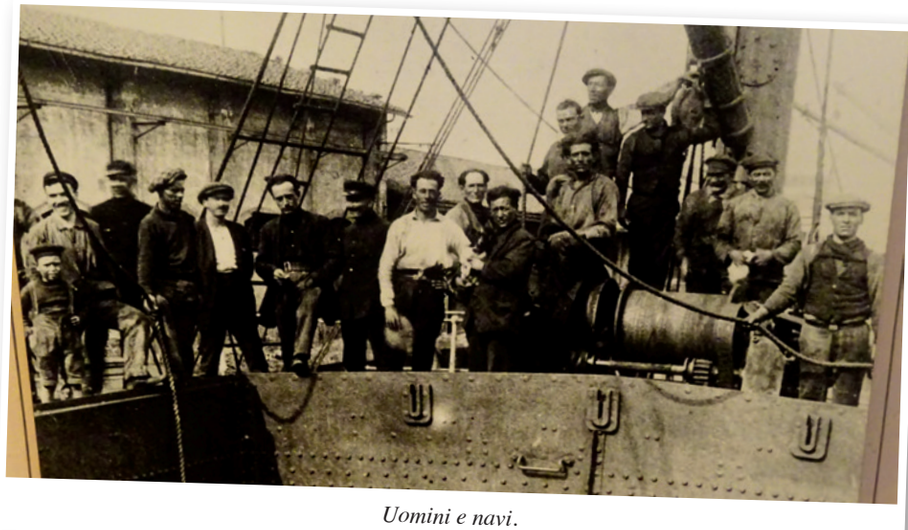
Inaugurato a Dicembre 2016, primo caso in Italia, il collegamento ferroviario diretto tra TDT e linea tirrenica. Eliminando il passaggio della merce nella stazione di smistamento, si garantiscono tempi di transito ridotti e maggiore affidabilità degli orari.

La posizione strategica, gli accessi diretti al sistema autostrade ed i collegamenti ferroviari, fanno del TDT il Terminal ideale al servizio dei mercati del Centro e Nord Italia.

TDT è oggi il principale punto di riferimento per la logistica portuale del freddo in Italia.
Gli investimenti in nuove tecnologie e risorse umane qualificate garantiscono alti standard di efficienza, affidabilità e sicurezza, valori chiave per il Gruppo GIP.

TDT
GIP GROUP

Sede Legale: V.le Mogadiscio, 23
Darsena Toscana sponda ovest - 57123 Livorno
Tel. +39 0586.258111 - Fax +39 0586.258240
segreteria@tdt.it - www.tdt.it



Uomini e navi.

Gino (Pettino), figlio di Giovanni ("Giannino") e fratello di Armando.

Fra le altre famiglie che facevano parte della Carovana, ricordo, anche se meno numerosa rispetto alla Brilli, c'era la famiglia Bacciardi Ottorino, Bacciardi Elisio, Bacciardi Bruno, Morucci Omero genero di Armando Brilli.

I soci della Carovana erano soliti riunirsi a fine settimana all'osteria, dove si dividevano i guadagni e nello stesso tempo si scolavano alcuni fiaschi di vino!

Fra gli aneddoti relativi alle vicende, sono da ricordare, fra gli altri, i seguenti:

- Nel 1929 gli Scarronzoni, facchini di altre Carovane portuali, praticando il canottaggio, già vittoriosi nel 1928 degli Europei, trovavano serie difficoltà ad allenarsi regolarmente per partecipare alle Olimpiadi di Los Angeles del 1932, a causa del lavoro molto faticoso che dovevano svolgere e dei relativi orari. Allora chiesero di poter lavorare, con scambi reciproci, presso la Carovana dei Gobbi. Come tutti sanno la partecipazione alle Olimpiadi del 1932 rese famosi gli Scarronzoni, che conquistarono la medaglia d'argento nella gara dell'Otto. Pensate a questi atleti gli veniva passato un buono per un Kg. di carne che loro non mangiavano mai, perché tanta era la miseria e allora da buoni genitori la carne veniva divisa con la loro famiglia.

L'episodio di cui sopra contribuì ad accelerare l'accorpamento delle Carovane Portuali, che negli anni successivi portò alla nascita della Compagnia Lavoratori Portuali.

- Nei momenti difficili e di miseria, i portuali, oltre a svolgere il loro lavoro, si arrabattavano a destra e manca per far quadrare il bilancio familiare.

In momenti del genere raccontandovi un gustoso e simpaticissimo aneddoto, Adrasto Brilli chiamò il fratello più piccolo Varese (erano tutti e due in "miseria nera") concordarono una tattica nei confronti del fratello maggiore Talismano, al quale invece i soldi non mancavano mai, in quanto oltre a fare il portuale era anche uomo di fiducia della casa di spedizione Lumachi.

I due fratelli decisero di comportarsi nel seguente modo: Varese sarebbe andato a chiamare i due fratelli che (abitavano nello stesso palazzo), dicendo che era arrivato il bastimento e per rendere la cosa più credibile s'inventò che il comandante gli aveva detto: "Vussia chiamate i Vostri fratelli per venire a lavorare".

Fatto questo, Adastro e Varese chiesero in prestito soldi al fratello maggiore Talismano, dicendoli che gli avrebbero restituiti al pagamento del lavoro. Talismano la prese per buona e fece il prestito e insieme Varese e i due fratelli s'incamminarono verso la Calata Andana degli Anelli (Barriera) dove era il loro distaccamento di lavoro: arrivati vicini a Colonnella, in prossimità di Barriera, Talismano girandosi non vide più Varese e allora si rese conto del tranello. Si voltò verso il fratello Adastro e gli disse, arrabbiatissimo: "Questa è farina del tuo sacco, bella mia Gaima, rendimi i soldi che ti o dato".

Adastro gli rispose che non ne sapeva niente e che i soldi li aveva finiti, dandoli alla moglie per fare la spesa; Varese invece si dette malato per paura di buscarne, e i soldi furono restituiti a Talismano dopo un mese.

Tutto questo per far capire come era difficile vivere a quell'epoca e questo era niente se si pensa che c'era chi per mangiare rubava o faceva contrabbando. Certo non era giusto, ma ci si doveva arrangiare, secondo il detto "la fame fa scappare il lupo dal bosco".

Un altro personaggio della Carovana dei Gobbi era Danilo Brilli, detto il bugiardo per tutti gli sfondoni che usava raccontare, nonostante tutto rimaneva simpatico, pensate raccontava, di avere una scala di uso domestico con un altezza di 15 metri, e la teneva per ritto addossata alla parete dell'ingresso di casa, "chiamala bugia".

Mentre Spartaco Brilli, detto bussolino, bravissimo pescatore, bravo nel lanciare l'arpione per catturare i pesci, quasi tutti i giorni ed anche quando lavorava, si prendeva la sua ora di pausa per la pesca. Usava andare lungo il ciglio della banchina con l'arpione in mano, e quando vedeva affiorare il pesce, essendo molto abilissimo, non mancava mai il colpo, però veniva criticato dagli altri lavoratori, perché anche nel momento del lavoro lui si prendeva la sua ora di riposo. Tutto questo suscitava moltissime polemiche, e allora un bel giorno il cugino più grande Adrasto, noioso a l'eccesso, gli escogitò un tranello: avvicinandosi a ciglio banchina comincia ad urlare chiamando Bussolino dicendoli di correre a ciglio banchina perche aveva avvistato un pesce. Bussolino non se lo fece dire due volte prese l'arpione che teneva sempre legato alla bicicletta, e in volata si presentò a ciglio banchina. Allora Adrasto fece un passo indietro per darli spazio, e contemporaneamente gli dette una spinta gettandolo in mare. Ed ecco che da quel giorno Bussolino andava a pescare solo i giorni di festa così tolse tutti i malumori che erano sorti, anche perché non era simpatico discutere fra di loro, dal momento che era tutta una famiglia.

Dai "bianchetti" alle navi dei veleni

La bandiera rossa del Vietnam issata da Vivaldi sulla nave Usa a Livorno.

Il lavoro, per Italo e per i portuali livornesi è sempre venuto prima di ogni altra cosa. Persino prima dell'ideologia comunista, che a quei tempi era sacra. Lo si vide quando la base SETAF di Camp Darby "privatizzò" di fatto la Darsena 1 per sbarcare le navi Usa che portavano rifornimenti (e armi) alle truppe stanziate in Europa: per lavorarci, non fidandosi dei portuali livornesi "rossi", si creò una Compagnia Portuali bis, con gente di giurata fede non comunista (e portuali DOC li battezzarono spregiativamente i "bianchetti"). Durarono poco perché Italo, pur come disse "Turandosi il naso", garantì che non ci sarebbero stati problemi con i suoi e i "bianchetti" velocemente furono sostituiti.

Ciò non impedì, più tardi (2003), il famoso episodio della bandiera vietnamita issata da uno sconosciuto portuale (ma nemmeno tanto, fu Umberto Vivaldi, già noto anche per i suoi scritti) su una nave militare Usa in porto. Da Hanoi a Vivaldi fu in seguito consegnata una medaglia forgiata con il metallo degli aerei Usa abbattuti dai Mig vietnamiti.

L'altro episodio, celebrato in tutto il mondo, fu la scelta di sbarcare a Livorno le "navi dei veleni", cominciare dalla famigerata "Karin B". Una storia troppo nota per essere ricordata nei dettagli: le navi, respinte dall'Africa dove avrebbero silenziosamente scaricato bidoni di materiale tossico, non trovarono un porto europeo finché non si fecero avanti i portuali livornesi di Italo. Coperti di tute protettive, con tutte le garanzie per la salute e l'ambiente, scaricarono e neutralizzarono i veleni, ottenendo in cambio anche investimenti per il porto e per la città. Una dimostrazione di pragmatismo che distanze sempre Italo Piccini dal suo amico-avversario Cesare Batini, console dei portuali genovesi.

LE STANZE di cecotti GALLERIA MOBILI CONTEMPORANEI cascina tel. (050) 782.464 - 791.488

IL TIRRENO

RITMO SHOP ABBIGLIAMENTO UOMO - DONNA BAMBINO SOVIGLIANA - EMPOLI VIA L. DA VINCI, 190 TEL. 909.127

lire 1000 anno 112 n. 211

DIREZIONE, REDAZIONE, AMMINISTRAZIONE: Viale Alfieri, 9 LIVORNO, tel. 0586/416511 - Spedizione in abbonamento postale 1/70 - c.c.p. 13731575. ABBONAMENTI: 7 Numeri: Semestre 133.000; Trimestre 76.000 - 6 Numeri: Semestre 114.000; Trimestre 66.000. Estero - 7 Numeri: Semestre 280.000; Trimestre 142.000 - 6 numeri: Semestre 230.000; Trimestre 128.000. Concessionaria pubblicità A. MANZONI & C. S.p.A., LIVORNO Viale Alfieri, 9 - Telefono 409070 - 409661. Copia arretrata L. 2.000

Venerdì 23 settembre 1988

Nuove difficoltà a Livorno per lo sbarco dei rifiuti tossici dalla Karin

Ora spuntano i portuali

Pronti a scaricare i fusti purché non restino in porto

Il sindaco: «Si sono fatti notevoli passi in avanti»

Alle pagine 2 e 3

GRIMALDI LINES

La **PRIMA COMPAGNIA**
Ro-Ro **GREEN** nel **MEDITERRANEO**

130
Autostrade del Mare
e collegamenti marittimi

INFO & PRENOTAZIONI:

+39081496777 | cargo@grimaldi.napoli.it | http://cargo.grimaldi-lines.com

Un'eccellenza marittima internazionale a Genova

Agenzia Marittima
LE NAVI

Genova Headoffice
Torino • Milano • Bologna • La Spezia • Civitavecchia • Roma • Napoli • Gioia Tauro
Bari • Palermo • Pozzallo • Catania • Ravenna • Ancona • Venezia • Trieste

Agenzia Marittima Le Navi S.p.A.
Via Balleydier, 7N - 16149 Genova
Tel. +39 010 64721 - Fax 010 6472409 - E-mail lenavi_itgoa@msclenavi.it

www.lenavigroup.it