

RIO MARINA



A CURA DEL COMUNE DI RIO MARINA

Rio Marina

Questo testo è una guida elementare sufficiente a fare capire le strutture, il tipo di civiltà e cultura popolare di Rio Marina.

Molte documentazioni e monografie hanno documentato la vetusta origine delle località fra le prime ad essere stata abitata. Ciò accadde per le sue ricchezze minerarie per le quali diventò un centro importante e di attrazione per gli Italici, i Greci, gli Etruschi ed i Romani che dal ferro trovarono enorme giovamento.

Nel corso dei secoli, c'è stata anche una storia di rapine, piraterie distruzioni dovute alla cupidigia sollevata dal minerale. L'epoca moderna ha aperto non meno angoscianti problemi con le leggi di mercato spesso crudeli per la loro contraddittorietà e con la mancanza assoluta di una legislazione che stabilisca consulte politiche oculate e responsabili, la forma giuridica di come salvaguardare e difendere le risorse giacimentologiche del nostro paese.

Nel ripercorrere succintamente questa storia, il testo invita il lettore a scoprirne le tracce. Non trascurando, tuttavia, gli aspetti paesaggistici della località. Sono luoghi stupendi, spiagge incantevoli, una accanto all'altra lungo l'incantevole litorale tra Capo D'Arco, Ortano e Cavo, appaganti l'occhio fra l'azzurro smeraldo del mare e il verde della macchia mediterranea sovrastante.

C'è certamente un rapporto fra tradizione, natura e modo di vivere. Questo è il filo conduttore della descrizione che conclude sottolineando il problema scottante della ripresa produttiva nella Miniera. Non è soltanto un fatto economico, ma insieme culturale e di civiltà. Purtroppo oggi si tratta di un motivo di angosce dovute ad una troppo prolungata attesa.

Questi temi sono appena accennati, dati i limiti del lavoro, ma in una chiave complessivamente sufficiente a dare l'immagine viva della città.

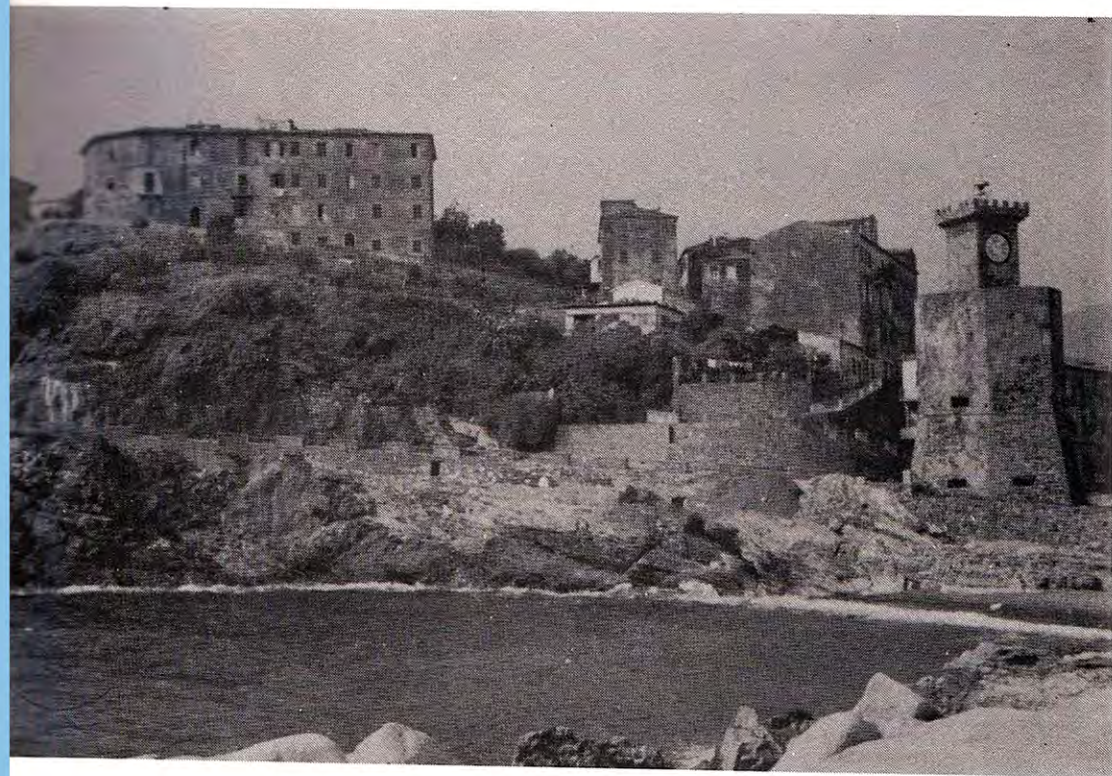
Fra pochi mesi sarà il centenario della elevazione a Comune di Rio Marina. Sarà anche l'occasione per approfondire sul piano della ricerca scientifica quanto qui è stato appena sfiorato.

ELVIO DIVERSI

RIO MARINA

Territorio comunale esteso per 19,54 chilometri attorno ad una piccola insenatura della costa orientale isolana. Popolazione 2.420 persone. Il censimento del 1977 aveva registrato 2.681 unità. Il capoluogo conta 1853 abitanti. Il maggiore incremento demografico è stato nel corso dell'Ottocento. Infatti la popolazione è passata dalle 1.883 unità del 1830 alle 3.349 del 1881, continuando ad aumentare fino alla prima metà del Novecento.

La principale risorsa degli abitanti è stata la industria estrattiva, oggi in crisi dovuta ad un inadeguato sviluppo industriale. In espansione, invece, le attività terziarie, specialmente quelle legate al turismo. Il fenomeno si sta accentuando nella zona di Cavo che è il centro di maggiore rilievo dopo il capoluogo. Marginale è l'attività agricola per quanto nel passato abbia avuto una certa importanza nella economia locale e nella distribuzione del reddito della zona prevalentemente mineraria.



La storia di questa città è legata strettamente alle vicende politiche dell'isola e a quelle di Rio Elba del cui territorio Rio Marina faceva parte fino a cento anni or sono. Ma soprattutto è il ferro che domina le vicende di questo paese: il minerale estratto dalle alture che gli fanno corona. La posizione costiera della località ha contribuito molto allo sviluppo sociale del posto, originariamente abitato da scarse persone, preferendo i nativi stare sulla vicina altura da dove scorre il Rio che dà nome alle due località, Rio Elba e Rio Marina. 'E infatti dalla sottostante spiaggia che veniva esportato il materiale ferroso; luogo peraltro esposto a facili e frequenti scorrerie barbaresche.

Come la storia del ferro, quindi, le vicende della località sono molto antiche, ancorché quella della sua autonomia amministrativa sia assai recente. Si hanno testimonianze che risalgono addirittura al passaggio dal neolitico all'età del bronzo (la prima dei metalli). Vedi, ad esempio, i ritrovamenti, effettuati nei pressi del paese, di notevole materiale eneolitico (*grotta di S. Giuseppe*). Non è facile ricostruire le vicende che riguardano il posto perché appartengono ad epoca la cui rievocazione induce lo studio ad ipotesi sovente incontrollabili per quanto logiche e plausibili, ed anche perché la località è troppo piccola e la sua storia, per questo, si confronta con quella del potere politico dal quale, a turno, è dipesa.

Si sa che la civiltà del ferro va, grosso modo, dal IX secolo a.C. fino al VII. C'è dunque da pensare che questa parte dell'isola sia stata conosciuta dagli Umbri, popolo guidato in Italia dalle pianure danubiane presso a poco nel periodo compreso nella prima epoca della civiltà del ferro. Il ferro, infatti, diventa prezioso soltanto sul finire del secondo millennio e all'inizio del primo a. C. (attorno al 1000), essendo venuto a

mancare il rame e lo stagno quando la civiltà mediterranea aumentò la richiesta di metallo. Per questo l'attenzione del commercio mediterraneo (Miceni, Fenici e Greci) si rivolse alle risorse minerarie dell'isola. Il ritrovamento di utensili in ferro accanto ad altri ancora in pietra, effettuato nel 1855 nei pressi di Bologna in località detta Villanova, può essere una indicazione abbastanza vicina all'inizio di questa fase a cui è stato dato lo stesso nome.

La supposizione che gli Umbri conoscessero i giacimenti elbani può essere suffragata dal fatto che durante quegli anni, al contrario di quelle isolane, le miniere continentali erano poco conosciute e niente affatto sfruttate.

Più sicura è la presenza nei pressi dei giacimenti ferrosi, dei Rasenna (gli Etruschi vincitori dei Greci ad Alalia in Corsica), la cui fortuna, all'apice nel VII secolo a.C., è attribuibile alla grande abilità nello sfruttare le risorse minerarie comprese nel territorio da loro dominato. A giudicare, poi, dalle scorie ferrifere lasciate da questa gente c'è da dire che il loro maggiore interesse era rivolto ai giacimenti elbani.

Ma, come si è affermato, all'Elba, la pratica del ferro è anteriore; tanto è vero che il primitivo nome dell'isola, *Aethalia*, vuole dire luogo dei fuochi (così la chiamavano gli antichissimi navigatori greci). Per quanto riguarda il nome Ilva, deriverebbe da *Ilvates*, popolo la cui occupazione principale sarebbe stata quella di estrarre ferro.

Poco a poco i «fuochi» si spensero, dato il rapido esaurimento dei boschi da cui i primitivi isolani ricavano il legno da ardere. L'attività siderurgica dovette essere trasferita nel continente. Allora acquistò grande importanza l'esportazione del materiale ferroso. Sotto gli Etruschi la prima tappa del lungo cammino del ferro elbano, che terminava nella meridionale Sibari, era Populonia, sorta dirimpetto alla costa riese da dove il minerale veniva imbarcato. Per cui non sembra azzardato dire che la storia del territorio o almeno la sua primitiva importanza abbiano avuto inizio in questo periodo. Siamo di già in un'epoca di avanzata tecnologia: il materiale che in tempi anteriori era esitato allo stato di spugna, ora, viene immesso sui mercati continentali in masselli ottenuti principalmente nelle fucine di Populonia.

Cessata la fortuna etrusca (Greci e Siracusani avevano annientata la potenza dei Rasenna verso il 384 a.C.) le terre di quel popolo, fra la prima e la seconda guerra punica, passarono sotto il dominio dei Romani. Con il nuovo regime ci fu un arresto nelle attività estrattive ed è probabile che anche il territorio riese, dove non mancano tracce della presenza romana, subisse le conseguenze, in modo particolare la parte marina nella quale per la sua pericolosità era quasi impossibile abitare. Le conseguenti crisi e recessione si dovettero, principalmente, al decreto del Senato che faceva divieto di estrarre minerali dal suolo italico, ma Plinio ricorda che la norma, spesso, era derogata come comunque è molto probabile che la disposizione mirasse più che altro a non mettere gli Etruschi nelle condi-

zioni di riconquistare la propria libertà ed indipendenza, come sarebbe potuto avvenire, potendo, quel popolo ricostruire l'economia nazionale basandosi sulla sua abilità nell'estrarre il ferro, nel lavorarlo e nel commerciarlo. E' assai più probabile che il decadimento minerario sotto i Romani sia dipeso dal fatto che nel I secolo a. C. essi diventarono padroni della Spagna, della Gallia e, tra il primo ed il secondo secolo a.C. della Germania, terre le cui risorse minerarie fecero diminuire e poi cessare l'interesse verso quelle dell'isola.

Poco sappiamo delle condizioni minerarie dell'alto medio evo, eccetto che la dominazione pisana sull'isola e, conseguentemente sulle sue miniere, ebbe inizio dal monopolio minerario che la Repubblica Marinara aveva ottenuto. Precedentemente l'isola era stata presidiata dai Bizzantini, dai Longobardi, quindi dai Franchi i quali la misero sotto la Santa Sede, al tempo del pontefice Stefano III. Il dominio pontificale venne confermato da Carlo Magno.

Dalla Santa Sede l'isola passò ai Pisani. L'avvento dei Pisani provocò nel riese, un eccezionale aumento di popolazione, dovuto alla immigrazione che la richiesta di materiale ferroso aveva provocato. Dopo la Meloria, Genova occupò l'Elba e di lì a poco la vendette a Lucca. Nel 1299, tornarono i Pisani pagandola 50.000 fiorini. Nel 1392 Jacopo I Appiano assassinò il reggente della Repubblica, Pietro Gambacorta; l'Elba passò, sei anni dopo, sotto la signoria di questa famiglia.

Abbiamo fatto cenno alla povertà dell'agricoltura del territorio e alla pressochè assoluta mancanza di culture cerealicole per cui è facile capire perché i nuovi abitanti fossero, spesso, afflitti dalla crisi alimentare.

Ciò provocò un eccezionale stato di disagio, specialmente fra i cavaatori la cui mercede era pagata in natura cioè con grano ed olio per quanto minerale riuscivano a consegnare giornalmente. Torneremo più tardi sulle vicende del lavoro in miniera. Da questo fatto però si deduce fin da ora il quadro di una vita aspra ed agra, fatta di condizioni dure.

I giacimenti ferrosi di Rio si trovano quasi alla estremità mineraria isolana con una serie di cave che caratterizza ininterrottamente la costa orientale. Sono limitati ad est dal mare, a ovest dal fosso di Grassera, a sud da questo stesso e da quello di Rio, a nord dal fosso che scende a S. Quirico. Un poco ad occidente di questo gruppo ci sono le terre di Rio e di Grassola, volgarmente chiamata Gràssera. Di questa antica cittadina a nord, restano soltanto i ruderi della chiesa dedicata a Santa Caterina e poche case in posizione infelice dal punto di vista difensivo, probabilmente per questo costruite unicamente data la vicinanza delle miniere e di una sorgente di acqua potabile. I toponimi delle località risalgono al periodo romano essendo di derivazione latina: Rivus e Grassula.

Sembra che i primi abitanti fossero di origine ligure o molto vicino al tipo corso, venuti qui durante il medio evo. Nell'impatto con i Pisani i caratteri della popolazione primitiva furono attenuati. Mentre i Grassesi si dedicarono esclu-

sivamente alle caviere, i riesi curarono anche l'agricoltura da cui traevano pochi cereali e vino e legumi a sufficienza. Circa il 1200 sorse il Comune con una limitata vita amministrativa. Il sindaco risiedeva a Rio, essendo più vicino alla marina da dove era imbarcato il minerale. Da qui si deduce che la località bassa fosse molto importante dal punto di vista commerciale, fin dagli inizi, ma che il suo sviluppo urbano fosse ostacolato dalle scorrerie barbaresche.

Sono abbastanza facili da immaginare le difficoltà delle popolazioni, specialmente di quelle rivierasche, sottoposte, come detto, ad improvvisi assalti barbareschi. Fino al secolo XV, durante queste scorrerie la gente si rifugiava nella fortezza del Volterrario, dalla natura, più che dalle difese, resa imprendibile. In seguito i Grassesi, ad ogni allarme, ebbero luogo di scappare nel vicino forte del Giove, fatto costruire da Jacopo IV nel 1480.

Il primo documento che parla dei riesi risale al 19 settembre 1501. In quell'anno l'intraprendente Cesare Borgia, figlio di papa Alessandro VI, occupò Piombino, donde mirava a costruirsi uno stato potente fidando sulle enormi ricchezze del sottosuolo elbano.

Nel settembre, con il consenso di Gherardo Appiano, lasciato sul posto dal fratello Jacopo IV in qualità di suo luogotenente, i piombinesi si resero alle milizie del Valentino. Le località del principato, fecero altrettanto. Il 19 dello stesso mese fu la volta delle comunità minerarie di Rio e Grassera a recarsi a Piombino da Don Michele Corella, luogotenente del Valentino, intendendo diventare del Borgia *buoni e fedeli vassalli*. Fra l'altro la convenzione, allora stabilita fra le parti, impose alle due comunità *a cavare la vena di ferro nella quantità che occorresse e a volontà del Duca o dei suoi commissari*. Segno evidente che lo sconvolgimento politico non aveva messo in crisi la vita dei due centri minerari. Anzi, ai privilegi codificati come vedremo negli antichi statuti, ne furono aggiunti altri. Merita citarne almeno uno data l'importanza che acquisterà per la popolazione rivierasca.

Fino allora ai locali era proibito trasportare per mare, vena di ferro nè altra mercanzia. Dall'anno della convenzione risulta, invece, che molte delle barche adoperate, erano di Rio o padroneggiate da Riesi. Di contro i riesi si obbligavano a non ricusarsi, qualora fosse necessario, di cavare vena e qualora fosse stato loro comandato.

Per capire meglio la civiltà del lavoro minerario, vediamo ora alcuni problemi e contenuti degli Statuti, confermati nella famosa convenzione con il duca Valentino. Innanzi tutto c'è la questione cronologica. E' stato sostenuto che i testi risalissero al periodo pisano, ma sembra impossibile che i sopravvenuti Appiano li abbiano lasciati tali e quali.

E' più presumibile che il testo debba farsi risalire a circa il 1399, dato che in quell'anno l'avvento della famiglia pisana imponeva, certamente, una nuova stesura. D'altronde da allora fino alla conferma del luogotenente del Valentino passa poco

più di un secolo, peraltro senza gravi sconvolgimenti da richiedere necessaria una successiva redazione.

Significativo è l'uso del volgare perché indica la assenza nella società riese di intellettuali, forse, ad essi appartenevano appena il parroco, il notaio e il sindaco, uniche persone che certamente conoscessero il latino. Gli statuti riguardavano ambedue le località minerarie, ma rimasero appannaggio soltanto di Rio attesoché Gràssola venne distrutta dai Turchi nel 1533 comandati da Barbarossa e abbandonata definitivamente nel 1553 dopo una seconda invasione, questa volta del Dragutt, conclusa tragicamente con la presa del Giove dove gli abitanti erano andati a rifugiarsi e da dove, per tradimento, vennero consegnati ai nemici.

Siamo già giunti in piena applicazione dell'appalto generale delle vene, assunto da Cosimo de' Medici nel 1543. Infatti il contratto cesserà nel 1559, contrassegnato dal prestito fiorentino allo stato di Piombino contro la quantità di ferro estratto in questi 16 anni. La consegna al monopolio siderurgico e metallurgico che si chiamò *Magona del ferro* e poi semplicemente *Magona* doveva avvenire al caricatoio di Rio.

Il monopolio, a gestione personale del Granduca, poi divenne impresa statale che visse fino all'unificazione del Regno. Le assicurazioni che Cosimo si premurò dare, dopo il disastro delle invasioni turche-barbaresche, sembrano quindi essere ispirate all'interesse di preservare la continuità del lavoro in miniera. Diceva ai riesi, il principe di Firenze, attraverso il commissario mediceo di Porto Ferraio, che avrebbe fortificato il loro paese e la Torre sulla spiaggia, nonché la vecchia fortezza del Giove dove, per ogni altra evenienza, il popolo, insieme con la sua roba e «le munizioni, del vitto de' cavatori delle vene», avrebbe tranquillamente potuto rifugiarsi sotto la protezione di un castellano.

In ogni caso, per concludere sull'età degli statuti, si tratta certamente dei più antichi esistenti fra le comunità minerarie e di una attività statutaria che iniziò intorno l'anno Mille in tale località; arrivò nelle altre comunità rivierasche verso il Duecento; con il subentro della Signoria fu adattata, come si è visto, alla nuova situazione politica fino al Cinquecento ma, fermo restando tutto ciò, la sostanza del primo statuto è sempre rimasta intatta.

Dato il limite di questo lavoro, che intende sottolineare soltanto alcuni aspetti di una civiltà tuttora viva, che di Marina come del resto del territorio di Rio, costituisce la autentica base culturale, degli statuti ci limitiamo a segnalare soltanto le norme attinenti la attività mineraria.

A tale proposito occorre fare subito una precisazione circa i sistemi di lavorazione adottati in miniera. Erano basati sulla escavazione nell'alto del Monte delle vene o nella Caviere. Si trattava di uno scavo adatto ai mezzi disponibili effettuato dove affiorava il minerale, cioè verso la cima delle alture che lo contenevano, non alla base dove terra e materiale caduti avrebbero richiesto fatiche e spese proibitive. In



questa maniera i cavatori lavoravano più facilmente, mentre il signore di Piombino poteva compensare lo scavo con un prezzo basso. Sicché i due vantaggi, messi assieme, sconsigliavano lo scavo a cielo aperto, tecnica peraltro conosciuta a quei tempi. La grotta scoperta verso il 1750, che si fa risalire ad epoca romana da quanto ne parla un medico che esercitò la professione in Rio per circa due anni, dimostra che quella tecnica dava sorprendenti risultati, facendo arrivare i cavatori alla vena *ferrata* assai più ricca e di colore fosco di quella chiamata *lucciola*. Sotto i romani il lavoro era eseguito da gruppi salariati e non dai singoli impresari come accadde nell'epoca successiva.

Durante il medio evo e dopo ogni terriere acquistava diritto ad una fossa, facendovi il segno di una croce. Il valore del segno durava tre giorni. Se chi lo aveva messo stava un mese e tre giorni senza lavorare la fossa, perdeva ogni diritto. Se poi, dopo avere iniziato i lavori, li interrompeva per un anno e tre mesi, perdeva egualmente ogni diritto almeno che non avesse murato la fossa, nel qual caso occorreano cinque anni, o non vi avesse costruito una casa, nel qual caso occorreano dieci anni. Chi voleva acquistare diritto sopra una fossa ab-

bandonata, doveva osservare certe formalità onde permettere la ripresa dei lavori a chi la possedeva prima. Se questi non lo faceva, il capitano del popolo o il giudice o altro ufficiale era autorizzato a concederla al nuovo richiedente. In sostanza il principio era il seguente: per acquistare il diritto di scavo bastava la sola presa di possesso effettiva e la continuata lavorazione senza che il proprietario del sopra suolo potesse pretendere altro indennizzo se non quello dei danni eventualmente provocati. Il possesso avveniva non appena la caviere fosse stata «sgrottata» cioè il caviere le avesse dato forma di grotta. In origine i cavori dovevano lavorare personalmente o non potevano accettare più di un compagno che si chiamava «mezzaiolo» in quanto il guadagno era ripartito a metà. Il cavatore ed il mezzaiolo trasportavano al magazzino di Marina la vena estratta. La «gita», così si chiamava questa operazione, raggruppava in carovana la merce di un gruppo di cavori.

Prima di passare alle altre operazioni ecco, un breve cenno alla burocrazia e all'apparato minerario. In testa il Doganiere, carica congiunta con quella politico-giudiziaria. In pratica costui era senza controllo al di fuori di quello che faceva a consuntivo della carica che durava un anno. Non mancarono gli abusi di tale insindacato potere per cui, spesso ad esempio, i pagamenti erano fatti con enorme ritardo, determinando reazioni e malcontenti che, in certi casi, arrivarono persino alla sospensione del lavoro. Una cosa del genere avvenne agli inizi del secolo XIV e durò saltuariamente fino ad oltre la metà, quando fu introdotto il principio della paga a quindicina, pari alla vena estratta da ciascuno entro quel periodo, in denaro e non in altro modo, mentre il materiale doveva essere pesato entro otto giorni da quando era stato consegnato. Tuttavia gli abusi continuarono lo stesso come fanno pensare le numerose ispezioni delle quali si riporta notizia. Completavano l'organico: il notaio, il massai, i pesatori, il nocchiero, i marinai, i sergenti a guardia della piccola nave posta a difesa della Marina di Rio.

Il notaio provvedeva alla tenuta dei libri ed anche lui durava in carica un anno. Il massai era responsabile del magazzino; coadiuvato da due pesatori procedeva alla pesatura e al controllo del minerale nonché alla consegna ai compratori.

Ritornando alle operazioni, la vena veniva scaricata in un grande magazzino, costituito da un semplice muro di cinta issato vicino alla Marina. Ciascuno accumulava la sua merce in monti. Il ponte o caricatoio, nei pressi del magazzino, era diviso da due staccionate in mezzo alle quali c'era un largo corridoio sul quale scorrevano i «tabacchi». I monti si trovavano al di là della staccionata. Prima della pesatura il cavatore o il mezzaiolo era obbligato a togliere dal proprio monte il materiale di scarto. La operazione era fatta a mezzo di staggie o con il martello o con le forche. Il materiale minuto era gettato fuori dal magazzino. Quindi c'era la pesatura. Il tabacco o trabacco (nome probabilmente derivato da travalico

o travalco dal significato, forse, di trasbordo) era composto da un piatto, di un cãntaro o stadera e di una capra che sosteneva il tutto. C'era anche il tabacco mobile, ma in questo caso si trattava del solo piatto che, con l'aggiunta di una stanga mesagli sotti, serviva per trasportare il minerale da rovegliare sull'argine sotto il quale stava la barca. Il padrone della barca di turno, si avvicinava al ponte, e quindi, una volta caricata si ritirava all'Isolotto, oggi tutt'uno con la diga che difende il porticciolo da mezzogiorno. Il piccolo forte medioevale, a nord del complesso portuale, aveva un compito di vedetta. Scarse, infatti, erano le guardie ad esso adibite, mentre altri uomini armati erano addetti al magazzino, al caricatoio e alla spiaggia.

Nelle caviere l'ordine era affidato al Capitano della vena che era scelto ogni anno insieme con altri sei uomini, tenuti a stare pronti con l'arme a richiesta del commissario. Per dirimere eventuali contenziosi era eletto un arbitro dagli Anziani o Consoli responsabili della amministrazione pubblica.

Infine, ogni anno, 25 cavatori di vena, rappresentanti probabilmente delle maggiori caviere, nominavano uno scrivano col compito di tenere conto di tutto l'estratto che si caricava in cambio, come si è detto, di grano ed olio quando ancora era in auge il pagamento in natura. Compito assai più delicato era quello del pesatore che era obbligato a prestare giuramento nella Casa del Comune di Rio di «pesare giusto ed onesto e dare alla vena, quando fosse bagnata o terrosa, la tara che li pare conveniente».

Questa descrizione dà l'idea della vita che, alla fine del '500, si svolgeva a Rio, amara ed agra, fatta di lavoro faticoso e poco remunerato mentre c'era il pericolo continuo delle invasioni barbaresche che mietevano le prime vittime fra i rivieraschi e distruggevano, innanzi tutto, il magazzino del minerale. La tragica situazione era così descritta in queste crude parole di Michelangiolo Squarcialupi, commissario di Rio, scritte il 15 febbraio 1568 rivolte al luogotenente dello stato: «Questo popolo tutto è diviso in tre differenze, in cavatori, in omini di terra, e in marinai. I cavatori, essendo obbligati a cavare vena, sono fatti inumani da molte gravetze; quelli che esercitano in terra sono meno gravati e gravatissimi sono i marinai, essendo che sieno obbligati alla milizia..... la comunità non può supplire con denari perché è gravatissima di molte spese per fornire le mura castellane e per le guardie per li Turchi ora massime che ne vengano tempi buoni».

La via di Rio mutò sensibilmente, malgrado rimanessero inalterati gli statuti, con la rivoluzione tecnologica avvenuta nel periodo del famoso appalto di Cosimo de' Medici. Al principe di Firenze, imprenditore sagace, non era sfuggito quanto antiquato ed improduttivo fosse il vecchio sistema di escavazione, soprattutto per la necessità di operare in spazi ristretti e al lume delle lucerne, oltre che per il cammino più lungo da fare per trasportare il materiale fino alla Marina.

Tanto più che a forza di foracchiare la cima del monte, per quanto si scendesse piano piano verso le radici, dopo venti secoli di sfruttamento cominciava a farsi sentire la mancanza di spazi per altre gallerie. Si pensò, allora, alla cava a cielo aperto da farsi alla *piaggia del venaio*. Si indica l'anno 1546 come la data che segna il passaggio dalla lavorazione medioevale a quella moderna. Sul piano sociale si ebbero subito le seguenti conseguenze: il trasferimento del lavoro in siti rivieraschi, che doveva aprire la strada alla formazione di un nucleo urbano presso la riva assai più consistente del villaggio improvvisato con alcune modeste abitazioni di marinai e di operatori della vena costretti a vivere vicino al mare. Ancora più importante fu la trasformazione dei cavaatori da piccoli impresari, quali erano nel medio evo, in operai salariati: un passo necessario per aumentare la produzione. Un contraccolpo per i locali fu, invece, l'uso di barche armate dagli stessi compratori che vollero sottrarsi agli armatori locali.

Durante l'agitato periodo storico, che termina con la fine della famiglia Appiano, sul piano economico le sorti del territorio di Rio furono contrassegnate dalla abilità con la quale la Casa Medici cercò di rinnovare l'appalto generale. La continuità della gestione assicurò la trasformazione delle tecniche minerarie, trasferendo quasi completamente il lavoro di escavazione verso Marina. Sul piano politico la morte di Jacopo VI e la ascesa al trono di un suo figlio naturale favorì le mire spagnole finora impossibili per la guerra contro la Francia, che aveva costretto Madrid e la luogotenenza napoletana ad affidarsi, contro voglia, ai doveri e alla fedeltà di Cosimo rimasto senza figli maschi, tanto più che era in vigore la legge salica. Fu inutile anche il tentativo di fare salire al trono del principato Carlo, il maggiore dei figli di Jacopo III a cui Jacopo IV aveva preferito il figlio naturale. Dopo alterne vicende, che giocarono sempre a sfavore degli Appiano, sostenuti invece dalle comunità elbano e più decisamente dal comune minerario nel timore che, col cambiamento di regime sopravvissero non pochi pericoli per le sue prerogative, l'imperatore decise di investire del feudo il re di Spagna con l'obbligo di infeudare un principe da lui prescelto. La scelta cadde sopra un nobile romano, Don Niccolò Ludovisi, (nipote di Gregorio XV e fratello di un influente cardinale) che aveva sposato la figlia di Giorgio Mendoza madrilenno, uomo di corte. Tutte queste vicende influirono enormemente sull'andamento della miniera di Rio. Quando la figlia dell'ultimo degli Appiano venne spodestata in favore del Ludovisi, le rimasero, fra i beni allodiali, i *montoni* di terra venosa cioè i monticelli di minerale di scarto accumulati nei secoli lungo la spiaggia di Rio che erano poveri di ferro ma, venduti a prezzo vilissimo, facevano una seria concorrenza alla vena abbassandone il valore. Nel 1536 soprattutto per questa ragione, terminò l'appalto generale dopo un non breve periodo di stenti gestionali peggiorando, con il sensibile abbassamento di produzione, la società di Rio.

Al periodo dei Ludovisi appartiene l'uso delle mine nella escavazione. Costituirà un'altro progresso tecnologico, ben più importante di quello medico per quanto, cadesse nell'ultimo periodo della famiglia patrizia romana, quando cioè il feudo stava per essere messo all'asta come un vile oggetto di mercato. Sebbene il nuovo padrone preferisse rimanere lontano da Piombino tuttavia non se ne disinteressò, tanto più che l'acquisto non aveva intaccato il suo ingente patrimonio, ed aveva ipotecato le future rendite della vena.

Fra i provvedimenti presi dal patrizio romano alcuni favorirono lo sviluppo delle miniere riesi. Nel contratto di appalto che il nuovo principe riuscì a concludere con alcuni privati, si trova scritto che la miniera di Rio sfruttata con il sistema «aperto» era composta di una cava grande, chiamata *cava da basso* (evidentemente era quella tempi di Cosimo I che si chiamava primo piano o piano del masso). Due terzi della vena venduta, doveva essere cavata lì. C'è quindi da presupporre che l'altro terzo provenisse da un secondo piano e forse da un terzo ai quali, nel frattempo, si era posto mano.

Lo stato confusionale precedente alla ascesa dei Ludovisi aveva rallentato la severità delle norme minerarie che, come si è visto, era scaturita dall'autocontrollo esercitato in tempi non lontani dagli stessi cavaatori. In modo particolare era invalso l'uso di consegnare il minerale a vista o ad occhio, anziché pesarlo. Uno dei primi provvedimenti del Ludovisi fu quello di disciplinare nuovamente tutte le operazioni, ricalcando le norme antiche. Si può per questo dire che, a parte le novità tecniche delle quali si è detto, la vita in miniera continuò ancora a procedere con lo stesso metodo. La occupazione francese del 1646 fece precipitare nell'abbandono la attività estrattiva. Era naturale che le intenzioni espansionistiche dei francesi guidati dal Mazzarino, che considerava l'isola come una base per la conquista del sud Italia nelle mani spagnole, dovessero trascurare questo aspetto economico del territorio elbano. Nè all'andamento delle miniere giovò la guerra di riconquista lanciata prontamente dagli spagnoli non appena in Francia si affermò la Fronda coi nobili avversari del cardinale, tanto più che ci furono episodi di tenace resistenza a Portolongone che allungarono i tempi del conflitto. Ludovisi riuscì a ritornare nel feudo, ma ormai il danno era stato irreparabile ed il figlio ereditiero non era affatto preparato a risolvere i problemi della gestione mineraria.

Il governo dei Boncompagni fu certamente migliore, mentre le organizzazioni del lavoro riacquistò un ritmo regolare permettendo una ripresa della società anche se metodi e disciplina rimasero uguali.

In miniera lavoravano i *picconieri* addetti a spezzare la vena col piccone e a fare brillare le mine, quindi gli uomini *addetti al carro*, fra i quali si trovavano alcuni ragazzi (il lavoro minorile è citato la prima volta in un documento del 1740). La suddivisione del lavoro continuava con i *rastrellieri*,

che, con i rastrelli di ferro, separavano la terra dalla vena. Suttutti presiedevano il *caporale* e lo *scrivano-notaio*, unici ad essere pagati con denaro mentre gli altri, generalmente, lo erano in grano. Ciononostante la miniera si ingrandì fino a quattro piani in aggiunta a quello da basso, arrivando alla cima del monte scoprendo quel masso a cui si è fatto cenno che si estende da Tramontana a Maestrale detto «ferrata. Era la parte più ricca di minerale, mentre quella che rendeva poco meno, detta «lucciola», la contornava.

Il secondo piano era quello dell'Acqua Buona per l'acqua minerale che si trova. Si scosta dall'altro, essendo tagliato più in dentro. E' composto anche esso di un altro masso di vena. Il terzo non è molto diverso; si chiama Piano del filone. Infine c'è il Piano della Grotta che, a differenza degli altri, è di colore rossiccio anzichè ferreo.

Il 27 maggio 1777 morì Gaetano Boncompagni e gli successe il figlio Antonio che doveva essere l'ultimo principe di Piombino. Il 20 dicembre 1783 emanò da Roma una Istruzione per la miniera riese contenente riforme e nuovi ordinamenti, fra i quali la nota d'accrescimento de' salari fatti *a'travigliatori della Cava* che fissava il «giusto salario». Durante gli ultimi anni del dominio dei Boncompagni il 14 aprile 1799, i francesi occuparono la Marina, introducendovi il governo repubblicano. Nei giorni successivi gli abitanti si rivolsero al «cittadino comandante di divisione in Toscana» sostenendo questa singolare tesi. Secondo loro, ai tempi della Repubblica romana, la miniera era stata di proprietà della comunità e tale era rimasta fino alla venuta degli Appiano. Costoro si erano fatti padroni della miniera come una regalia del principe ed altrettanto avevano fatto i Ludovisi e Boncompagni, feudatari successivi. Ripristinato il regime repubblicano era ragionevole che la comunità tornasse a godere dei vantaggi che le aveva accordato la natura per cui era logico che la costituzione di un paese libero dovesse tornare a possedere e ad amministrare la miniera. La lettera aveva una chiusa di tono enfatico con la quale si invitava il destinatario a dare ordini «analoghi» agli esposti principi. Naturalmente le nuove autorità non presero mai sul serio questa teoria anzi, con il decreto del 21 agosto 1802, l'Elba fu aggregata al territorio francese e furono riattivate le miniere che, fino a quel momento, erano rimaste inattive. Cinque anni dopo sull'isola venne applicato il Codice Civile napoleonico dove era prevista la unione di proprietà del sopra e sottosuolo in stridente contrasto colle leggi ancora vigenti dell'isola.

Nel 1809 l'Elba fu incorporata nel dipartimento del Mediterraneo, facente parte del Governo della Toscana retto da Elisa Baciocchi, sorella di Napoleone, mentre un decreto sospendeva momentaneamente i lavori in miniera per esservi stati notevoli abusi, fino a ché Napoleone concesse ad una impresa francese il diritto di sfruttare la cava. La concessione non ebbe lunga vita per varie avversità fra le quali il blocco degli Inglesi sul canale di Piombino per cui le miniere, tornate pre-

sto a disposizione del governo francese, furono da questo consegnate all'Ordine della Legione d'Onore che la tenne fino al 1814, anno in cui passarono a fare parte del dominio assegnato a Napoleone in esilio all'Elba dopo l'abdicazione impostagli a Fontainebleau.

Napoleone progettò di sfruttare direttamente il ferro con la istituzione di un'industria siderurgica, ma la spesa eccessiva dell'impresa ed altre preoccupazioni ben più importanti per l'imperatore fecero presto accantonare il progetto.

Il trattato di Vienna (articolo 100) stabilì che l'isola passasse al Granducato di Toscana lasciando al Ludovisi - Boncompagni le proprietà che la famiglia vi possedeva comprese le miniere, senonché un decreto del 28 novembre 1815 stabilì la applicazione della legge mineraria, promulgata da Pietro Leopoldo il 13 maggio 1788, con la quale veniva abolita ogni regalia sopra qualunque miniera. Con questo decreto si venivano a distruggere tutte le concessioni di Vienna. Passati appena pochi mesi, il governo si smentì ristabilendo la situazione, mentre nel frattempo si dette da fare per concludere l'indennizzo da dare al Ludovisi in cambio delle famose concessioni viennesi.

Durante questo lungo periodo le vicende internazionali, prevericarono la vita del modesto agglomerato minerario che, nel passato, si era distinto non solo per le ricchezze del suo sottosuolo, del resto sfruttato nel solo interesse dei vari signori di Piombino, ma per gli statuti, basati sull'autonomia amministrativa della comunità e sulla disciplina del lavoro che furono ambedue la fonte di una cultura travalicante i confini del paese.

Il periodo successivo, fino al 1881, anno in cui fu dato vita al nuovo comune di Rio Marina, fu contrassegnato da altri orientamenti governativi circa la conduzione mineraria, basati sulla gestione privatistica. La nuova conduzione era imposta dalla industrializzazione che aveva cominciato ad affermarsi nei primi anni del Regno unito durante i quali si era fatto largo l'idea di una produzione siderurgica sostenuta dal capitale privato.

Durante questo periodo ci fu un continuo sentenzioso fra la amministrazione locale ed il governo centrale per mantenere le prerogative della antica autonomia riese che assicurava la continuità della civiltà locale. L'esito fu comunque sfavorevole ai locali che invano e a più riprese, cercarono di salvare ciò che era stato l'obiettivo più prestigioso della loro storia. Del resto non poteva essere altrimenti, date le esigenze della industrializzazione e del rapido mutamento delle tecnologie, il cui successo apriva la strada alla economia capitalistica e alle contraddizioni che, fin dall'inizio, la stavano caratterizzando.

Fino a poco tempo prima la civiltà del lavoro era rimasta presso a poco quella da noi descritta. La escavazione veniva praticata ancora con il solo piccone o con le mine a polvere nera, attaccando i fronti su gradini di altezza variabile fino ad un massimo di 4 o 5 metri o praticando la così detta escavazione in buca cioè entro fornelli di forma circolare e di diametro variabile nei quali si scendeva a poca

profondità lasciando sopra un lato alcune sporgenze per fare uscire il prodotto con scolletti a mano o ad una rampa sulla quale si facevano salire i somari. Il trasporto era effettuato a mezzo di carrette di legno a due ruote o con ceste sollevate a braccia e portate a spalla o a basto di somari. Gli arnesi, espressione materiale di questa civiltà e della sua relativa cultura, oltre alla «barramina» che era stata introdotta con l'uso delle polveri erano il piccone, la mazza, i rastrelli, la marra o la goffa, tramandati da epoche remote. Il piccone ad una sola penna era uguale a quello che si osserva nelle sculture romane. La marra era una piccola zappa triangolare che serviva per riempire la coffa, cesta a quattro mani che i cavatori usavano tenendola appoggiata ai piedi e maneggiando la marra come un rastrello. Di tali strumenti ne faceva menzione il famoso codice del XV secolo, del quale abbiamo parlato. Erano considerati oggetti di utilità pubblica da custodirsi religiosamente, similmente alle famose regole benedettine circa la conservazione degli arnesi utili alla sopravvivenza. Questi mezzi erano addirittura forniti dalla chiesa e dalle Arciconfraternite religiose a conferma della loro sacralità. Ad esse perveniva un compenso da pagarsi secondo le disposizioni statutarie, in parte dagli operai in parte dai capitani dei bastimenti che venivano a caricare a Marina la vena del ferro.

Il minerale veniva trasportato a basto di somaro sugli spiazzi di Marina. La caricazione veniva effettuata a mezzo di cavalletti e scale (lungi telai di legno a forma rettangolare da avanzarsi in mare appoggiate ai cavalletti, formando l'armatura per un piano inclinato). Sulle scale venivano appoggiati i tavoloni sui quali passavano i caricatori. Alla caricazione partecipavano pure i ragazzi che, non facendo parte del personale fisso, erano chiamati gli «sviati». In spiaggia, presso Marina, si trovavano quattro «trabacchi» cioè le stadere generalmente, due con i cavatori, due con i ragazzi. La caricazione avveniva riempiendo le coffe dai mucchi e trasportandole a spalla su per le scale fino alle barche accostate; una volta piene, si facevano sotto ai bastimenti e qui, a mezzo di una scala di corda e di gradini di legno, si trasbordava il materiale sempre a mezzo di coffa.

Per la caricazione, fin da epoca molto antica, era stato costruito in Marina un pontile di legno esistente ancora nel 1874, anno in cui, per eliminare la operazione a spalla ne fu rifatta la piattaforma superiore mettendola a livello in modo che ci potessero passare le carrette. In seguito furono applicate delle guide in ghisa ad U nella quali entravano le ruote delle carrette. Il permanere di simili sistemi era la principale causa di una produzione scarsa, certamente non adeguata alla crescente domanda del mercato. Era pertanto facile capire che ci volevano altri impianti per sopperire alle nuove esigenze. Si incominciò con la costruzione della laveria progettata da Teodoro Haupt.

Da principio furono aperti dei tagli tra la Polveriera e la Rotonda nei quali si dovevano gettare le terre ed il minerale

che venivano dai piani superiori. Dopo furono fatti dei pozzi per la discesa del materiale, delle gallerie ed un cavalcavia, munito di strada ferrata per il trasporto sino alla Marina. Ma tutto il sistema era affidato a meccanismi troppo rudimentali per migliorare la produzione e rendere più economico il trasporto. La così detta laveria era composta di un cassone fisso nel quale una tramoggia gettava le terre che da qui, spinte dall'acqua scendevano in altri quattro cassoni sottostanti. Dai suddetti il materiale era versato entro due tamburi di rete di ferro che permettevano di convogliare il materiale di pezzatura alle loro estremità da dove cadeva entro i vagoni. Il materiale fino era raccolto in canali posti al disotto dei tamburi e veniva convogliato su tavole a scossa dove si separava la «puletta» o minerale fine dalla terra. L'impianto era azionato da una ruota idraulica messa in moto dall'acqua che serviva anche per il lavaggio. L'acqua veniva incanalata da Rio lungo un gorile di circa 350 metri.

Successivamente, date le terre molto argillose che annullavano l'effetto dell'acqua, si pensò di levare le casse mobili



e di mettere degli uomini che con appositi arnesi col compito di rimescolare le terre nei cassoni. Le acque di recupero della puletta erano convogliate nei vasconi detti «bottacci» nei quali erano depositati i materiali solidi. Per lavare successivamente la melma che usciva dai bottacci furono usate le sorgenti del Favale, portate attraverso una galleria ed un altro gorile coperto in prossimità della Rotonda da dove erano convogliate fino alla laveria. Comunque questo complicato sistema idraulico che strada facendo, disperdeva una grande quantità di acqua non permise mai alla laveria di funzionare come doveva. Per questo nel 1859 fu usato un altro meccanismo, questa volta progettato dall'ingegner Ponsard. Fu fatto un grande bottaccio che raccoglieva l'acqua proveniente da Rio, che, a mezzo tubi in ferro, arrivava ad un grande cassone rettangolare in legno, contenente le terre ferrifere, dove era posata una grande griglia di filo di ferro sotto la quale ce ne era un'altra di filo di ottone. Un operaio regolava la immissione dell'acqua. In tal modo entrava con violenza al di sotto delle griglie, poste a circa mezzo metro dal fondo, provocando la separazione dell'argilla che se ne andava insieme con le acque lasciando sul fondo del cassone il minerale lavato. Successivamente (1862) fu costruito un altro impianto del genere il «Grand Patouillet» e furono introdotti i primi vagoncini che scorrevano in rotaie a testa molto stretta.

Le esigenze della moderna industria siderurgica imponevano anche una diversa soluzione al sistema di caricazione del materiale a bordo dei natanti. Nel 1871 l'antico pontile in legno di Marina fu sostituito da un ponte appoggiato su colonne di ghisa infisse in mare e provvisto di binari, con una potenzialità di 700 tonnellate giornaliere. Si trattava di un enorme passo in avanti rispetto al pontile dove la caricazione era effettuata a spalla. Prima, c'era stata una lunga discussione durante la quale, nel 1861, il Ponsard aveva progettato la costruzione di un porto con due dighe, una partente da Riale, l'altra da Vigneria. La situazione finanziaria del governo mandò a monte il progetto. Ad esso seguirono quelli del banchiere livornese Pate e del francese Coste di Marsiglia.

Il Pate propose di costruire, a sue spese, il porto previa la concessione in esclusiva delle miniere. Il francese progettò la istituzione con le coste meridionali della Francia di una linea di vapori che avrebbero dovuto attraccare in Marina ad un grande ponte, parte in muratura e parte in ferro dove si poteva accostare ai due lati in modo da permettere il caricamento contemporaneo di due bastimenti. Ambedue le proposte non furono prese in considerazione, come fu scartata anche quella dei collegamenti ferroviari fino a Porto Longono. Finalmente, dopo tanto chiacchierare, nel 1871-72 si giunse alla soluzione del ponte di ferro.

Fino al 1881 non ci furono innovazioni, ma siamo ormai vicini alla proclamazione del comune di Rio Marina e all'inizio di un'epoca che sarà caratterizzata da una rapida industrializzazione nel paese con conseguenza di ordine sociale che si per-

cuoterranno nella nuova amministrazione agli inizi una autonomia diversa da quella medioevale ma con alle spalle la esperienza di una grande civiltà che fu la più alta espressione di libertà.



PASSEGGIANDO SU' E GIU' PER RIO MARINA

Il turista che si rechi all'Elba per apprezzare le risorse paesaggistiche non può fare a meno di visitare Rio Marina sulla sponda occidentale dell'isola, luogo amenissimo che dall'alto di un piccolo promontorio sulla costa scoscesa guarda un mare azzurro smeraldo, salvo dove assume il colore ocra misto al rosso degli scarichi minerari.

E' vigilata, a largo, dagli atolli di Cervoli e Palmaiola; più a sud, dirimpetto a Punta del Fiammingo, dallo scoglio dei Topi. Qui siamo all'estremità meridionale del riese dove giace la frazione della ridente Cavo, appena dopo la ferrigna zona mineraria, luogo ricco di vestigia romane ed etrusche che lo hanno reso rinomato ancor prima che fossero scoperte le bellezze naturali di questa costa, uno dei posti più antichi dell'isola, fra i primi ad essere abitato, forse perché vicinissimo al continente.

Ortano è, invece, la zona più settentrionale da dove si susseguono fino a Punta delle Cannelle o Capo d'Arco le spiagge, tutte sabbia e scogli, Porticciolo, Luisi d'Angelo, Marina di Gennaro, La Caletta, Vigneria, Rio Albano, ed infine Cala dell'Alga, Frugoso e Lungomare, tutte e tre a Cavo. Da questa frazione, dove si arriva direttamente dal continente sbarcando in un piccolo porto attrezzato si può raggiungere Rio Marina, oppure lo si può fare dalla provinciale asfaltata che proviene da Porto Azzurro (una volta Porto Longone).

Strada facendo, vien fatto di pensare all'incredibilità della storia di questi luoghi, dotati d'ogni bellezza e ricchezza dalla natura, pur afflitti da vicende dure e da amarezze che hanno colpito gli abitanti, formando in loro un carattere tenace e liberario.

Luoghi antichissimi, come si vede mano a mano che appaiono le vestigia di una civiltà arcaica, talune appena decifrabili, logore per l'incuria degli uomini, soprattutto per il tempo inesorabile; luoghi di lotte di classe, di tensioni sociali susseguentesi da un'epoca all'altra, inasprite all'apparire del secolo scorso con lo sfruttamento industriale delle miniere.

Il paese capoluogo è raccolto entro una piccola insenatura, stretto nella valle del Riale fra rocce divise da un rettilineo a valle fra un punto e l'altro dell'abitato. Le case si annidano in un susseguirsi di piani verticali; edifici con gli intonaci sovrapposti, corrosi dal salmastro che nasconde la loro età. Il colore prevalente è un rosso misto all'ocra che dà una tonalità ferrigna come la terra grassa sulla quale crescono vigneti verdeggianti pregni di pampini, piantati a breve altezza fra una ferita e l'altra provocata dalle escavazioni.

Via Principe Amedeo, si chiama la strada principale, una specie di spina dorsale nell'abitato con funzione di «cardo» urbano. Muove da un punto all'altro con ai lati le abitazioni più recenti ma non moderne: niente cemento armato, tirate su di calce e pietra locale, fuse in stile e gusto con le costruzioni alte sulla destra e sulla sinistra, barriera al mare da un lato e alla zona mineraria dall'altro. Questa sfiora le abitazioni più in quota, (si fa per dire, data la proporzione del paese composto e raccolto in un'area modesta). E' il pregio turistico della località accoppiato all'inusitato paesaggio minerario e alle inviolate spiagge, tanto diverse da quelle più frequentate di altri luoghi.

Facciamo conto di entrare dal nord, provenendo dalla parte di Porto Azzurro. Si trova sulla destra un agglomerato di recente costruzione. Si chiama «*Togliatti*», poco più di cento abitanti raccolti in case basse situate in un comparto, diviso dal paese. Rio Marina si presenta con la *parrocchiale* sulla destra, dedicata a Santa Barbara, (probabilmente perché la maggior parte dei riesi è stata in miniera ed ha dimestichezza con gli esplosivi). L'edificio, fornito di torre campanaria con cuspide poggiata ad archi gotici, fatto all'esterno di pietra dai toni ferrigni, preannuncia il prossimo monocromo abitato che appare dopo una leggera curvatura della strada alberata.

L'edificio religioso stridente, per gli archi acuti accennati sui finestroni da cui l'interno del tempio prende luce, con l'architettura, marinara, pulita, elementare della città, sorta con spontaneità edificatrice, mentre nella chiesa è preponderante la progettualità. Di fronte ad essa, ma nella parte opposta del fronte stradale, si trova il circolo dell'*Italsider*. E' la prima testimonianza della fabbrica-miniera, discreta data la modestia della struttura, tuttavia elemento primario del panorama.

Più avanti, sempre sullo stesso lato della strada, c'è il *Teatro Comunale Giuseppe Pietri*, (musicista elbano, celebre per le sue composizioni operettistiche 1886-1946) costruzione per epoca molto vicina all'anno della proclamazione comunale (1881-1882), edificio che gli annali paesani ricordano come deputato di ogni importante ricorrenza civica. Nel 1912, in occasione della posa della prima pietra sul porto, qui si tenne una specie di agape popolare. Segue la Via Don Minzoni che si perde, dopo poco più di venti metri, ai piedi di una collinetta appena smossa dalle escavazioni.

Il nome di questa strada è recente come rivela il personaggio a cui è dedicata. E' una delle poche deroghe all'abitudine letteraria di intitolare strade e piazze alla loro singolarità. Questa toponomastica, corrisponde al gusto dominante, alla fertile fantasia popolare è inconfondibile ed è una dimostrazione di attaccamento alla terra che insieme con la civiltà del lavoro, appartiene ad una feconda tradizione.

Più avanti, sempre sullo stesso lato, la *scuola elementare Guglielmo Marconi*, edificio relativamente recente, terminato nel 1922-'23; progettato, deliberato ed iniziato dalla amministrazione popolare in anni precedenti.

Passando oltre si consiglia il visitatore, che voglia interpretare da sè la città, di percorrere il quartiere, che gli appare in alto sulla sua destra, sovrastante la marina. Occorrono poco più di trenta minuti che gli serviranno per trarsi fuori dagli schemi di una fugace apparizione, guidata altrimenti da criteri consumistici.

Percorre il quartiere, parallelamente alla via Principe Amedeo, la via XX Settembre, che penetra nel cuore del comparto basso sino ai piedi del promontorio, intersecata da altre strade corte, strette appena sufficienti al passaggio di una persona, piene di fondi e magazzini e odori misti, prevalenti quello delle essenze di basilico, pomodoro, aglio e l'acre del mosto inebriante l'olfatto. Le finestre si affacciano l'una di fronte all'altra a portata di mano; è una sequela di convivenze strette che richiamano il senso di coabitazione ed le avversità affrontate insieme.

Le prime strade confermano quanto si è detto circa l'attaccamento, l'amore verso le caratteristiche naturali dei posti e i mestieri ivi una volta prevalenti: via Traversa e via delle Cantine, cortissima si percorre con quattro passi sino all'ampia via Appiani, ricordo della Signoria medievale piombinese, luogo dove si svolge il mercato all'aperto su caratteristici banchi in pietra intercalati in un breve spazio. La strada che proviene trasversalmente partendo da via Principe Amedeo, si presenta come un improvviso spaccato fra una rete viaria, come si è detto, fatta in prevalenza di viuzze, vicoli, ciechi perugi simili a sentieri lastricati che richiamano tempi passati e tradizioni urbane medioevali anche se più recente è la loro costruzione: via delle Vigne, via San Martino che dal centro del quartiere sbuca sugli spiazzanti antistanti la darsena, sono forse quelle che si avvicinano di più a percorsi carrozzabili.

Quindi, di nuovo, un'altra apertura; lasciata via Scappini, siamo in piazza Guerrazzi. Qui sulla destra, c'è la *Casa Valdese* in muratura semplice con sul fronte il seguente versetto del Vangelo secondo S. Giovanni: «Gesù gli disse io sono la vita della verità e la vita — niuno viene al padre se non per me —». La casa Protestante è la testimonianza di un'altra qualità della vita riese, tollerante, e garante la libertà delle opinioni. Nei tumultuosi anni che precedettero la caduta popolare e l'avvento del regime fascista fino a quelli immediatamente dopo la «marcia su Roma», la Comunità valdese sostenne una lotta per sopravvivere, ricca di episodi che hanno fatto corona alla opposizione al regime. Della tolleranza dei riesi nonché della loro predisposizione libertaria ne è riprova il numero elevato dei Valdesi venuti ad abitare a Rio Marina agli inizi del secolo, quando la Comunità raggiungendo il 2 per cento degli abitanti divenne una delle più importanti per numero di «membri comunicanti» esistenti in Italia. Quasi tutti marinai, e minatori, una minoranza che con alcune iniziative, specialmente nel campo dell'educazione e dell'assistenza, il cui valore ideale oltre che pratico è diventato patrimonio culturale della città, seppe tenere testa all'offensiva cattolica

mirante a creare una forza religiosa e civile di potere clericale. E' forse, questo il senso vero e profondo della attuale presenza della Casa protestante che, in tempi cambiati, mantenendo viva la fiamma del valdismo, arricchisse la pluralità associativa ed alimenta una democrazia reale.

Percorsa via F. D. Guerrazzi, incomincia l'ascesa verso il paese alto, oltrepassato anche il breve ponticello sul Riale. L'ambiente che oltre si trova ha per la predisposizione dei locali, un'attrattiva turistica, ma soprattutto un contenuto architettonico, niente affatto compromesso dalle poche edificazioni recenti più in vetta. Si ascende, da prima, servendoci di un'ampia scala che richiama certe strutture residenziali rurali secentesche di origine medicea, al termine della quale si dipartono in ambo i lati le scale minori. Queste salgono ancora, talvolta ripide, intersecate da erte terminanti sovente sugli ingressi stessi delle abitazioni. Le strade hanno una titolazione senza pretese: via della Rosa, la più bassa, via Stretta a mezza costa, via del Fortino, rivolta verso la *Torre poligonale degli Appiano*, dominante la darsena, ambedue da qui viste in una panoramica che fonde magistralmente cielo e mare. La Torre è la costruzione più importante della città. E' alta 30 metri circa, con una cordonatura all'altezza di 10 metri. Nel 1882, in occasione della proclamata autonomia comunale, evento sul quale torneremo fra poco, vi fu sovrapposta una torretta che reca, su ogni lato il quadrante di un orologio. Una banderuola in ferro, a mò di mezza luna, funge da parafulmine. L'aggiunta, generalmente, è considerata discutibile per il contrasto con la austerità della prima costruzione. Pensando al valore simbolico della sovrapposizione architettonica sopra l'edificio militare, simbolo a sua volta della signoria assoluta che per circa due secoli dominò l'antico villaggio, si può avere dell'assieme una lettura forse meno esigente, certamente meno severa.

Sull'angolo della vecchia torre, fatta di sassi irregolarmente squadriati alternati a mattoni, guardando il mare sta scritto sopra ad una piccola lapide di marmo con lo stemma degli Appiano le seguenti parole poco decifrabili: Jacob. V Arag (*onensis*) AP (*iana*) a cui fanno seguito alcune altre illeggibili quindi «*ad propulsam*» che, probabilmente, si riferisce ad un attacco piratesco respinto. Si deve sapere che la moglie di Emanuele Appiano era una certa Colia de' Giudici. Pare che fosse figlia di re Alfonso d'Aragona: ecco perché il figlio di Emanuele, Jacopo III Appiano, nel 1465, assunse in titolo di Appiano d'Aragona.

E' probabile che la Torre sia stata costruita da Giacomo V Appiano verso il 1534 come, del resto, indica l'aspetto cinquecentesco dell'edificio, profondamente diverso da quello delle fortificazioni pisane. La ipotetica data alla quale si è fatto cenno, è riferibile all'epoca di un famoso carteggio fra Cosimo I ed i signori di Piombino. Da coteste lettere si apprende che il principe di Firenze, in quel periodo, esortò in più occasioni i piombinesi a eseguire opere di difesa costiera per proteggere

la gente di quei luoghi afflitta dal Barbarossa dopo il selvaggio saccheggio di Rio e la distruzione totale di Grassera.

Più in alto rispetto a questo punto di osservazione, trova la caratteristica via Nuova che penetra nell'interno simile ad un alveare di piccole porte di accesso alle abitazioni, di archi e sottarchi, minuscoli terrazzi, di balaustre fiorite. Quindi segue la via Alta, periferica, panoramica non meno delle precedenti ed altrettanto singolare.

L'ultima è la via Montebello su cui cominciano le costruzioni recenti, villette residenziali che non compromettono affatto, se non altro per la loro rarità sapientemente dosata, un altro magnifico panorama sulla costa occidentale scoscesa. Le balze del pendio sono ridescenti di piante grasse, palmi, felci ginestre, il cui odore si mescola ai profumi marini, e dell'altra vegetazione mediterranea che termina quasi sugli scogli della battigia multi tonali con la preminenza del verde rame e del rosso, della sanguigna, del grigio lavagna.

Dalla parte di levante si domina l'intera città ben in vista da qui costruita com'è ai piedi delle cave da dove è stata riversata quasi sulle case vicine la terra ferrigna, qua e là coltivata.

Tornando indietro è preferibile passare attraverso le viuzze che dall'alto attraversano il centro del comparto, passando di fronte alle caratteristiche abitazioni una accanto all'altra, una sopra l'altra, separate da pochi scalini o addirittura da brevi pendii poco scoscesi. Si passa da un livello all'altro senza nomi o indicazioni sul percorso ai lati del quale spesso si finisce in piccoli spazi coltivati. Così procedendo si ritorna in via Guerrazzi.

Sulla destra si trova la via Palestro che termina sul cardo urbano. E' intersecata da strade non meno caratteristiche di quelle sopra descritte se non altro per il nome a cui sono state dedicate: via Mozza, via dei Granai legata come in altri casi, alle prerogative del luogo e all'attività in esso prevalentemente svolta.

Un breve cenno va fatto a via Verdi tanto per notare che le eccezioni toponomastiche siano, salvo rare volte, riferite all'epopea risorgimentale. Dopo il livornese Guerrazzi, capo del primo governo libero della Toscana prima dell'unità italiana, ora è la volta del musicista sulle cui note si esaltarono i protagonisti della libertà nazionale. Si arriva da detta via ai *Giardini Pubblici* in mezzo ai quali c'è una graziosa fontana. Sulla facciata di un edificio in fondo ad essi da dove inizia la strada panoramica del porticciolo, c'è un bassorilievo con l'immagine del capitano Giuseppe Giulietti (1879 - 1953) capo dei marittimi, presidente della cooperativa G. Garibaldi, sindacalista della gente di mare.

Prima di arrivare al porto, *Monumento ai caduti*, immagine scultorea fusa nel ferro rappresentante un soldato che imbraccia una bandiera. Iconografia tollerabile al confronto della monumentalità retorica di molte piazze di piccoli paesi. Pregevole il basamento a guisa di piramide fatta di pietre di miniera non squadrate. Ai lati targhe con i nomi dei caduti delle due

guerre mondiali. Nella parte posteriore del monumento un cartiglio in ferro battuto con la data 1923.

Il *Porto* è di due bracci, uno dirigendosi verso ponente da terra, l'altro dall'incontro con il primo verso sud fino all'*Isolato* sulla cui sommità un torrino fanale riprende il motivo architettonico della sovrapposizione della Torre Appiano. La Darsena venne iniziata nel 1912 come abbiamo avuto occasione di dire. Precedentemente alla cerimonia della prima pietra c'era stato un lungo iter burocratico avviato nel 1887 quando lo stato stabilì una prima spesa di 100.000 lire delle quali il 30 per cento a carico della comunità locale che aveva appena cinque anni di vita. In occasione della posa della prima pietra fu murata la seguente iscrizione dettata dal professore Regolo Rabaioli: «Su questo incantevole azzurro Tirreno - che cullò e nutrì fortunosi eventi - Rio Marina addì 2 Giugno 1912 - giorno sacro negli annali della patria risorta - sindaco il Cav. Carlo Giannoni - col plauso festante della unanime popolazione - consacra con questa pietra i lavori del suo porto - traendo da essi lieto augurio ed auspicio e alla grande e libera via dei fluiti - segnacolo di vita, di progresso e di civiltà - affida sicura i rinnovati destini - risorgenti traffici marittimi - per la prospera fortuna dei suoi figli - che dal mare unico - attendono novella forza, rinomanza, e benessere».

Non meritavano certamente tanta retorica i Riesi come dimostreranno presto gli eventi di quel periodo, specialmente dopo l'agitazione dell'anno precedente che era stata composta soltanto da pochi mesi, lasciando sul lastrico centinaia di minatori e, quelli rimasti in miniera, con le paghe falciate.

Si torna indietro e, abbandonati i Giardini alle spalle, attraversata anche la via Roma (ex via Tonietti), dove una volta arrivava il mare (le colonne che si vedono servivano allo attracco dei natanti), siamo davanti alla chiesa di San Rocco. La costruzione è posteriore di pochi anni alla Torre Appiano. Tardo '500, circa il 1570. E' stata costruita a spese della comunità e col contributo del Ludovisi Boncompagni, giunto assai più tardi. Infatti alla morte di Jacopo Appiano VII lo stato, per volontà del defunto, doveva passare alle due sorelle sopravvissute, senonché la Signoria piombinese aveva sempre seguito la legge salica per cui le grandi potenze europee impedirono alle donne di assumere il potere. Soltanto dopo molte vicissitudini, al principio del 1634 la Signoria passò nelle mani dei Ludovisi Boncompagni, precisamente in quelle di Niccolò, nipote di Gregorio XV e fratello di un influente cardinale. Del resto la chiesa non offre niente della originaria costruzione e c'è da pensare che l'intervento del principe sia servito più che altro ad uno dei rimaneggiamenti a cui l'edificio è stato sottoposto. La struttura è latina ad una navata. Il campanile, basso è posto sulla sinistra dell'edificio. Le proporzioni della costruzione la fanno somigliare più ad un oratorio che ad una chiesa. E' probabile che fosse stata concepita per gli addetti alle miniere e che l'amministrazione della comunità la considerasse un edificio pubblico o di pubbli-

ca utilità tanto è vero che nel 1830-'32 dovendosi ingrandire, le opere furono eseguite a spese del comune.

Cinque anni dopo, diventando pericolante fu adibita a magazzino di legnami della amministrazione delle miniere. Fu restituita al culto nel 1851 dopo un altro restauro che ne alterò definitivamente il disegno primitivo. Di fianco alla chiesa la omonima via. A lato via V. Emanuele. Sulla destra la via Magenta in fondo alla quale c'è la *sede della Società concessionaria*. Edificio di modestissime proporzioni prima del quale, sulla sinistra, si trovano alcune vie strettissime di tipo medioevale: via del Passo, via del Buonomore con una lunga scalinata, sulla destra dell'edificio sopra menzionato, salendo, via del Capannone che si trova alla periferia del comparto e nella parte più meridionale della città, quindi la via Cavour un'eccezione pretenziosa, data la modestia della strada, alla topomastica dominante: via Scoperta, via Corta, via dei Gradini, via Lunga dalla quale si comincia a scendere da una parte in via Martiri della Resistenza e dall'altra in Via Garibaldi. La prima si trova nel retro del Municipio la cui facciata davanti è preceduta da una specie di piazzetta alberata nella parte terminale di via Principe Amedeo intitolata a Salvo D'Acquisto.

Il Comune è stato istituito nel 1882 sotto Umberto I. Il documento originario controfirmato dal De Pretis è composto di tre articoli preceduti da un periodo nel quale si dice che la decisione venne presa in accoglimento delle istanze della maggioranza degli elettori. Col primo articolo era stabilito il distacco della frazione di Rio Marina dal comune di Rio nell'Elba. Il secondo articolo stabiliva i confini del nuovo territorio autonomo. Il terzo conteneva le norme generali per l'esercizio provvisorio. La volontà riesce, cui fa cenno il decreto reale, si riferiva ad una petizione firmata da 154 elettori, presentata nel 1879 alla Deputazione Provinciale, rimasta inevasa per ben tre anni in prefettura con la scusa che il numero degli abitanti della frazione non raggiungeva ancora quello indicato dalla legge per ottenere la autonomia amministrativa. In effetti fu messo in atto dalla burocrazia un meccanismo capace di evitare il più tardi possibile le conseguenze politiche facilmente intuibili con il distacco di Rio Marina da Rio Castello. Intanto si nutriva la speranza che col tempo si sarebbero calmati gli animi e cessate le perturbazioni cui aveva dato luogo la petizione. Il desiderio degli abitanti non era certamente campato in aria in quanto la frazione era diventata assai più importante del capoluogo dopo lo sviluppo preso dalle cave con il progresso della industrializzazione nel nord Italia, dell'incremento dei traffici marittimi minerari e di conseguenza del commercio in generale.

Finalmente, ci fu il favorevole pronunciamento del Consiglio Provinciale, quindi la decisione di Umberto I con il citato decreto e la controfirma del primo ministro de Pretis, rappresentante della così detta sinistra storica allora al Governo.

La costituzione del Comune fu un avvenimento importante per la vita dei Riesi, formalizzando lo stato di maggior peso

economico raggiunto dalla località. Fu anche una presa d'atto dell'enorme valore che aveva assunto l'impresa mineraria non solo a Rio Marina e nell'Elba ma nell'ambito della economia nazionale.

L'autonomia, del resto, aveva avuto un precedente storico. Una condizione di libertà amministrativa c'era stata sotto Napoleone. Era durata appena un anno (1814-1815) con il «maire» Giuseppe Taddei ed era cessata a seguito della restaurazione del potere lorenese quando la frazione di Rio era tornata sotto la giurisdizione di Rio nell'Elba.

Il primo Consiglio comunale venne eletto da trecentocinquanta due votanti dopo un periodo di reggenza provvisoria affidata al regio delegato avvocato Vincenzo Lugaresi. I primi assessori effettivi furono i seguenti signori: Oreste Del Buono, Giuseppe Tonietti, ingegnere Giovanni Castelli. Gli assessori supplenti furono i signori Domenico Leoni, Lorenzo Cignani, Giuseppe Giannoni. L'attuale edificio comunale, posto in piazza Santa Barbara, è di costruzione abbastanza recente. Nei primi anni gli uffici amministrativi furono raccolti in ambienti presi in affitto. Al presente la sede del Consiglio si trova al secondo piano della costruzione. Alle pareti alcuni importanti documenti riguardanti la conclusione dello sciopero minerario del 1911.

Nel terzo piano è stato collocato un importante museo di minerali albanici, meta continua di turisti e studiosi, notevole centro di riferimento data la varietà e completezza degli esemplari isolani con preminenza di quelli provenienti dalle cave di Rio Marina. Il museo (privato) è aperto tutti i giorni dal 1° maggio al 30 settembre dalle ore 9 alle 12; dalle 15 alle 19. Nei giorni festivi soltanto la mattina.

LE MINIERE DI RIO MARINA

Le cave sono dislocate in tre zone: Rio Albano; Rio Marina; Vigneria, in prossimità della città, Ortano.

La miniera di Rio Albano sta fra Cala del Telegrafo e Rio Albano comprendente il monte Calendazio. E' una delle più antiche; vi si trovano tracce dell'epoca etrusca. La escavazione iniziata dal basso, come di consueto nelle caverie elbane, proseguita con mezzi tecnici adeguati e metodi intensivi, nel 1950 ha raggiunto quota 250 metri sul livello del mare. Le ultime cave, aperte nel 1940 alle Conche e nel 1950 a Fornacelle hanno cessato di essere escavate nel 1968. I minerali in esse estratti sono prevalentemente ematite e limonite. Negli ultimi anni, esaurita come si è detto la coltivazione dei minerali, sono state recuperate, usando impianti speciali, le terre ferrifere scartate nelle lavorazioni precedenti con un tenore in ferro che va dal 30 al 50 per cento.

Assai più antica è la miniera di Vigneria che si trova nei pressi della città a ridosso dell'abitato. Inizia poco al di sopra del paese e si estende fino al monte Giove con cantieri esposti da quota m. 15 sul livello del mare sino a quota 200; le sue alture sono di intenso colore rosso e si presentano con terrazze sovrapposte.

Prima del 1940 i cantieri erano nove; furono ridotti a due durante la guerra. Riattivati nel 1947 si sono praticamente esauriti fra il 1955 ed il 1969.

Nel 1970 rimase attivo soltanto il cantiere di Vigneria (peraltro chiuso recentemente) e quello di Valle Giove che, aperto nel 1950, è ancora attivo. In essi si trovano principalmente ematite e pirite ma vi si coltivano anche molti altri minerali secondari.

La miniera di Ortano è a sud della spiaggia omonima alle pendici del monte Fico. E' stata gestita dalla Montecatini dal 1952 al 1964 con scavi eseguiti in gallerie orizzontali. Il suo principale prodotto è la pirite, ma dalla cava sono stati estratti anche altri minerali di ferro, solfuri e ossidi.

Soltanto la miniera di Vigneria è visitabile una volta la settimana (sabato mattina). Occorre il lasciapassare che si ottiene presso la direzione delle miniere e la oblazione di lire mille.

I MINERALI DI RIO MARINA

I minerali che nella miniera di Rio Marina sono stati reperiti ed identificati nel corso dei secoli rappresentano un numero veramente grande per cui sarebbe cosa realmente improba la descrizione completa e scientifica di ognuno di essi; ci limitiamo solo a citare le specie più importanti.

PIRITE: Formula Ch.: FeS_2 = Peso Sp.: 5,02 = Durezza: 6-6,5. Cristallizzazione nel sistema Monometrico.

Le forme cristalline più comuni di questa specie sono il cubo ed il pentagonododecaedro (solido formato da 12 facce pentagonali) ma qui a Rio Marina il cubo è molto raro a trovare.

Per ragioni geologiche, che è inutile stare a descrivere, nei cantieri riesi sono state reperite molte forme cristalline tra cui il pentagonododecaedro (detto «Piritoedro», tanto è comune questa forma per la Pirite), l'Ottaedro ed una infinità di forme intermedie tra queste due.

Tra i molti geminati presenti nell'area di Rio Marina il più celebre in assoluto (famoso proprio perché è tipico di questa zona) è la cosiddetta «Croce di Ferro» che è poi una particolare compenetrazione tra due cristalli piritoedrici che forma una sorta di «croce»

La Pirite di Rio Marina, è un minerale talmente comune che non esiste praticamente cantiere ove essa non sia reperibile; anche se si deve dire che è assai rara da trovare in buoni cristalli.

Le miniere di Rio Marina sono famosissime in tutto il mondo per la bellezza dei campioni di Pirite che, da qui, sono stati estratti ma, oltre a ciò, questo minerale costituisce una notevole ed importante «materia prima» per la industria chimico-siderurgica.

Se si osserva infatti la composizione chimica della Pirite notiamo che il Ferro è presente con una percentuale del 46,6 per cento e lo Solfo con una del 53,4 per cento; essa è, pertanto, un minerale sfruttabile per l'estrazione di entrambi gli elementi.

Principalmente la Pirite è sfruttata per l'estrazione dell'Anidride Solforosa che, opportunamente idrata, porta alla produzione dell'Acido Solforico.

E' infatti noto come la presenza di Solfo e di composti solforati in un acciaio indebolisce sensibilmente le resistenze all'urto e trazione di questo.

EMATITE: Formula Ch.: Fe_2O_3 = Peso Sp.: 5,3 = Durezza 5 ÷ 6. Cristallizzazione nel sistema Romboedrico.

In ordine di importanza essa è seconda solo alla Pirite ed anch'essa, come la precedente, è molto comune in tutti i cantieri dell'intera area mineraria riese.

L'ematite si presenta sotto molteplici forme cristalline; come è ovvio prevedere essa si presenta più frequentemente in blocchi amorfi anche di notevoli dimensioni e peso; assai comuni sono comunque anche cristalli.

Le forme più tipiche dell'Ematite sono i cosiddetti cristalli a «botticella» che sono poi forme tipiche del sistema Romboedrico che si sono accresciute a dismisura.

Altrettanto comuni e tipiche di questa specie sono i cristalli lamellari e lenticolari che talvolta si aggregano insieme in un determinato modo formando una specie di «rosetta».

Il cantiere più celebre per l'estrazione dell'Ematite era quello del «Bacino», sito proprio sopra le scuole del paese, sul lato sinistro della strada che da Rio Elba va verso Cavo; da qualche anno, però, esso è completamente abbandonato.

L'ematite ha un tenore massimo di Ferro che si aggira sul 67-69 per cento, tenore che, peraltro si può talvolta abbassare a causa della presenza di ilmenite (FeTiO_3); quest'ultima ha la proprietà di formare cristalli misti con la prima.

Come si può dedurre dalle percentuali, l'Ematite (detta anche «Ferro Oligistico») costituisce un'ottima materia prima per l'estrazione del Ferro senonché esistono alcuni problemi contingenti che ne rendono inattuabile l'estrazione.

Tra i tanti motivi c'è infatti quello che, nell'intera area mineraria di Rio Marina, essa è localizzata (in depositi industrialmente sfruttabili) solo in pochissimi cantieri la maggior parte dei quali è esaurita da anni.

L'unica cosa certa è che, in ogni caso, la Ematite di Rio Marina rimarrà nella storia della Mineralogia e Cristallografia del mondo intero in ragione della eccezionale bellezza dei campioni che qui, fino ad alcuni anni fa, venivano trovati.

ILVAITE: Formula: Ch $\text{CaFe}^{++}\text{Fe}^{+++}(\text{HO.O.Si}_2\text{O}_7)$ = Peso Sp.: 4,02 = Durezza: 5 ÷ 6. Cristallizza nel sistema Rombico.

Questo minerale venne trovato intorno ai primi dell'800 contemporaneamente in due località elbane, ovvero al Capo Calamita (nei pressi di Capoliveri) e vicino al porticciolo di Rio Marina (alla pendici del Monte Fico).

Quando essa fu studiata ed ufficialmente riconosciuta come una nuova specie, gli fu attribuito il nome di Ilvaite («Ilva» era infatti l'antico nome dell'Isola d'Elba) in onore del fatto che qui, per la prima volta, era stata trovata.

Nei pressi del porticciolo riese, l'Ilvaite si trovava (attualmente infatti non è più reperibile) in bellissimi cristalli prismatici di colore nero brillante, spesso associati tra di loro a

formare dei gruppi cristallini famosi in tutto il mondo; tanto che sono presenti nelle vetrine dei più importanti musei.

ADULARIA: Formula Ch.: $K(AlSi_3O_8)$ = Peso Sp.: 2,55 = Durezza 6. Cristallizza nel sistema Monoclinico.

La formula chimica attribuita a questo minerale è esattamente (eccettuate poche tracce estranee) quella dell'Ortoclasio, di cui la prima ne è una importante varietà.

L'unica cosa che però fa differire questi due materiali è la forma cristallina che assumono; l'Ortoclasio infatti si presenta in cristalli tabulari o prismatici mentre l'Adularia, a causa dell'eccessivo sviluppo di qualche faccia del cristallo, rispetto alle altre, può assumere una approssimata forma pseudorombica.

Da un punto di vista topografico possiamo dire che l'Adularia è reperibile quasi esclusivamente nel cantiere «Valle Giove», forse il più grande ed importante in assoluto dell'intera area mineraria riese.

In questo cantiere l'Adularia si presenta in cristalli bianchimadraperlacei con una apparente forma di rombo le cui dimensioni raggiungono talvolta il centimetro; essa è sempre associata ad Ematite scagliosa e Pirite microcristallina.

QUARZO: Formula Ch.: SiO_2 = Peso Sp.: 2,65 = Durezza 7. Cristalli a nel sistema Trigonale.

Anzitutto bisogna prescindere dal fatto che il Quarzo è praticamente sempre presente in ogni affioramento minerario come minerale secondario, sia in cristalli che sotto forma di ammassi amorfi e che, quindi, esso è una tra le specie più comuni in natura.

Detto questo si può affermare che anche a Rio Marina, il Quarzo è stato trovato e si trova tutt'ora, con una certa facilità sia allo stato amorfo che quello cristallino.

Bisogna però fare una distinzione precisa in quanto esso può essere trovato in due località distinte negli immediati paraggi di Rio Marina in due altrettanto distinte varietà.

Nella miniera di Rio Marina propriamente detta esso è reperibile in quasi tutti i cantieri esistenti in cristalli bianchi o lattei che raggiungono anche i 3-4 cm.; questi sono spesso associati ad altre specie come Pirite ed Ematite.

Nei pressi della Torre di Rio Marina (ed in prossimità dunque del giacimento ove venne trovata la Ilvaite) vi è altresì un banco mineralizzato ad Hedembergite che è attraversato da vene mineralizzate di Quarzo «Prasio».

Il Quarzo «Prasio» (verde) deve il suo colore particolare alle inclusioni di microcristalli di Hedembergite sulla quale, come si è detto, si è formato.

GOETHITE: Formula Ch.: FeOOH = Peso Sp.: 4,3
= Durezza: 5-5,5. Cristallizza nel sistema Rombico.

Anche per questo minerale vale il discorso fatto in precedenza per il Quarzo poiché pure la Goethite è un tipico minerale accessorio di tutti i giacimenti ferrosi e metalliferi in genere.

Essa si presenta raramente in microscopici cristallini di qualche mm. di lunghezza, assai più frequentemente essa è reperibile in croste od aggregati mammellonari il cui colore va dal giallo-ocra al nero.

Talvolta, in assenza di altri materiali ferrosi da trattare, la Goethite viene estratta e lavorata industrialmente in quanto contiene una percentuale in Ferro aggirantesi sul 30 per cento.

BLENDIA: Formula Ch.: ZnS = Peso Sp.: 3,9-4,2
Durezza: 3,5-4. Cristallizza nel sistema Monometrico.

E' una specie che si rinviene assai raramente nell'area di Rio Marina ed in quantitativi anche molto limitati; essa pertanto non può essere considerata un minerale sfruttabile da un punto di vista industriale anche se la percentuale in Zinco è parecchio elevata.

La Blendia, di Rio Marina, riveste soltanto una importanza ed un interesse esclusivamente mineralogico-scientifico.

Il luogo del ritrovamento di questo minerale può essere praticamente circoscritto soltanto al cantiere «Falcacci», ubicato approssimativamente tra il cantiere «Bacino» ed il cantiere «Valle Giove».

La Blendia qui si presenta in cristalli di color bruno-nerastro, spesso geminati, che si rinvengono isolati e privi di matrice ma che, talvolta, è pure possibile reperire associata alla Pirite in campioni molto belli ed interessanti.

FLUORITE: Formula Ch.: CaF_2 = Peso Sp.: 3,2 = Durezza: 4
Cristallizza nel sistema Monometrico

E' una specie mineralogica assai rara da trovare qui a Rio Marina ma non per questo da un punto di vista scientifico è meno importante degli altri minerali sopra elencati.

Essa si trova molto sporadicamente solo in certi livelli del cantiere «Valle Giove» in alcune cavità costituite da Ematite pulverulenta e Pirite pentagododecaedrica.

La Fluorite di Rio Marina si rinviene solitamente in piccoli cristalli cubici un pò rastremati agli spigoli le cui dimensioni generalmente oscillano tra i 2 mm. e i 15 mm.; il suo colore è generalmente bianco latteo senza alcuna trasparenza.

Abbiamo così concluso quella che è la sommaria descrizione delle specie mineralogiche più importanti rinvenute, nel corso dei secoli, nella zona di Rio Marina ma bisogna

citare almeno alcune tre le numerossissime altre specie che qui sono state reperite e che, per i più svariati motivi, non sino così celebri e ricercate come le precedenti.

Tra tutte citiamo le seguenti:

ADAMITE: Formula Ch.: $Zn_2(OH)AsO_4$ = Peso Sp.: 4,3
= Durezza: 3,5

Cristallizza nel sistema Rombico. Trovata al cantiere Rossetto.

ANGLESITE: Formula Ch.: $PbSO_4$ = Peso Sp.: 6,3 = Durezza 3.

Cristallizza nel sist. Rombico. Trovata al cantiere Rossetto.

ARSENOPIRITE: Formula Ch.: $FeAsS$ = Peso Sp.: 5,9-6,2
= Durezza: 5,5-6.

Cristallizza nel sist. Monoclino. Trovata alla Torre del Rio.

BERAUNITE: $Fe_6(OH_5)(PO_4)6H_2$ = Peso Sp.: 2,9
= Durezza: 2,5.

Cristallizza nel sist. Monoclino Trovata nella Tare di Rio.

BISMUTINITE: Formula Ch.: Bi_2S_3 = Peso Sp.: 6,8-8-7,2
= Durezza: 2.

Cristallizza nel sist. Rombico. Trovata al cantiere Falcacci.

CERUSITE: Formula Ch.: $PbCO_3$ = Peso Sp.: 6,5
= Durata: 3.

Cristallizza nel sist. Rombico. Trovata al cantiere Rossetto.

COPIATITE: Formula Ch.: $(FeMg)Fe^{+++}_4(OH)(SO_4)_3 \cdot 2OH \cdot O$ = Durezza: 2,5-3

Cristallizza nel sit. Monoclino. Trovata al cantiere Bacino.

COBALTITE: Formula Ch.: $CoAsS$ = Peso Sp.: 6,3
= Durezza: 5,5.

Cristallizza nel sist. Monometrico. Trovata alla Torre del Rio.

U.«.(

GALENA: Formula Ch.: PbS = Peso Sp.: 7,5 = Durezza 2-2,5

Cristallizza nel sistema Monometrico Trovata al cant. Rossetto.

HEDEMBERGITE: $CaFe(SiO_3)_2$ = Sp.: 3,6 = Durezza 5-6.

Cristallizza.:ec

HEDEMBERGITE: $CaFe(SiO_3)_2$ = Peso Sp.: 3,6 : Durezza 5-6

Cristallizza nel sist. Monoclino. Trovata alla Torre di Rio.

PICKERINGITE: $MgAl_2(SO_4)_4 \cdot 22H_2O$ = Sp.: 1,8
= Durezza: 1,5

Cristallizza nel sist. Monoclimo. Trovata al cant. Vigneria.

PIRROTNA: Formula Ch.: FeS Sp.: 4,6 = Durezza 4

PIRROTNA: Formula Ch.: FeS Sp.: 4,6 = Durezza 4

Cristallizza nel sist. Esagonale. Trovata alla Torre di Rio.



Il museo dei minerali — Si trova raccolto in un vasto locale al terzo piano del Comune. Biglietto di ingresso lire 500, orario dalle 9 alle 12, dalle 15 alle 18 nei giorni feriali; nei festivi ore 9 - 13, valido fino a tutto settembre.

Alle pareti: sbizzo del piano di escavazione della miniera di ferro di Rio Marina con tre indicazioni a penna ed una nota; una carta della concessione in scala la 1: 10.000 per Ha 11.317.500; una carta della concessione in scala da 1 : 10.000 (confine del 1924) Ha 7.470.300. In un angolo, busto in gesso del cavaliere Vincenzo Mellini Ponce de Leon (Rio Marina 1819 - Livorno 1897), direttore delle miniere dal 1861 al 1891, sindaco di Rio Marina (1886 - 1897). I minerali appartenenti ad una collezione privata, sono distribuiti in 24 bacheche numerate (ma non disposte progressivamente) su tre piani (alto, medio e basso). Ogni pezzo è schedato col proprio nome, la composizione chimica ed il luogo di provenienza.



Escursione a Cavo — La strada che da Rio Marina conduce a Cavo prosegue verso detta frazione a mezza costa con su una parte le dorsali montagnose piene, nella zona più vicina all'abitato del capoluogo, di terrazze in rosso ferrigno, sull'altra la scogliera scoscesa con il mare azzurro, a tratti tinto dagli scarichi dei minerali. Mentre dopo le cave il monte prosegue lussureggiante di macchia sempre verde, protetta dai venti di tramontana, impenetrabili e per i folti licheni, dalla parte opposta il panorama marino si sussegue con una continuità di sequenze di incanto fra piccole insenature e spiagge di sabbia e scogli: davanti Palmaiola e Cervoli. Rade le abitazioni quasi sempre rurali, appena percepibili all'occhio, nascoste sotto costa da piante selvatiche dominate dalla ginestra e dal pino mediterraneo.

La strada è l'asse portante dello sviluppo territoriale, peraltro molto contenuto a vantaggio del panorama che mantiene intatta la sua originalità. E' la via più importante perché collega i due principali centri del territorio. (Il sistema viario della città di Rio Marina è assai semplice, come crediamo di avere già fatto capire). La strada di cui si parla nasce in Porto Azzurro, percorrendo nel tratto prima di Rio Marina, territori collinari appartenenti, quelli di levante al comune di Rio nell'Elba e quelli a ponente al comune di Rio Marina che, praticamente, ha inizio quasi sotto Porto Azzurro. La estremità nord della città ha un'altra strada collinare detta della Parata che percorre, quasi in tutta la sua lunghezza, il territorio di Rio nell'Elba. Nella parte sud della città c'è soltanto il tratto che conduce e termina ad Ortano. Per raggiungere Punta alle Cannelle, che si trova all'altra estremità, occorre usare una strada privata alle falde del monte Arco.

Proseguendo verso Cavo, si raggiunge prima Capo Pero. Una deviazione sulla destra scende sino ad una goletta sul mare. Qui si trovano i *resti di due forme di fusione* di epoca pre romana. Si tratta di strutture a pianta circolare evidentemente appartenenti alla parte permanente del basso-forno. Anche la zona circostante è caratterizzata dalla presenza di scorie derivanti dalla fusione. Tracce del medesimo tipo si trovano più innanzi nei pressi della punta del Fiammingo.

Cavo si trova adagiato lungo una ampia baia sulla quale discende la strada che arriva sino quasi a Capo Castello. All'ingresso della baia sotto monte un modesto edificio con una targa marmorea in ricordo di una breve sosta ivi fatta da Garibaldi, probabilmente per rifornirsi prima di proseguire la rotta verso il sud. L'abitato ha una struttura semplice con poche strade che si inoltrano verso la parte collinare dove si trovano isolate ville residenziali. Il resto delle abitazioni protende verso il mare. Al centro la piccola darsena con una banchina capace di farvi attraccare traghetti ed aliscafi. Dal centro della frazione si raggiunge in un batter d'occhio la radice di capo Castello. Qui si trovano i resti di una *Villa Romana*, presumibilmente costruita fra il I secolo a.C. ed il I d.C. in una splendida posizione antistante la costa piombinese.

Si tratta di pochi brandelli, sufficienti, però, per una ricostruzione fedele dell'antica costruzione. Essa era divisa in due parti: quella signorile situata sul promontorio e la parte rustica a sud nell'adiacente promontorio di Capo di Mattea. Attualmente tutta l'area è occupata da costruzioni moderne che hanno incorporato i resti dell'abitazione romana. Salendo verso il modesto culmine di Capo Castello, si notano sei terrazze di origine archeologica, purtroppo rimaneggiate in epoche successive. Da esse appaiono alcuni muri romani fra gli edifici nuovi. Al culmine, dove è stata costruita la villa Mazza-Hemmeler, nell'interno dell'edificio, si vedono avanzi di mosaico. Non potendo accedere nell'interno della villa privata, è possibile avere un'idea della zona archeologica lungo la strada che sale fino alla costruzione. Vi si notano alcuni muri di terrazzamento est-ovest ed altri perpendicolari nord-sud con qualche resto di mosaico e tracce di cisterne o conserve di acqua. Altri resti si notano più a nord, verso la Cala Frugoso davanti all'isola dei Topi.

E' facile capire che la villa romana riceve l'acqua da una conserva sul sovrastante colle del Lentisco, posta a mezza costa verso ovest. Ivi erano raccolte le acque che provenivano dal Monte Grosso. La costruzione idrica è visibile in tre camere con intonaci impermeabili situate nello scantinato di una casa moderna (Villa Carolina). Vi si può arrivare percorrendo una strada sterrata che sale il suddetto colle tra il centro della frazione e la radice del promontorio di Capo Castello. I resti sono ben conservati. Oltre alle ricordate camere è visibile ad est, la scala di accesso ad un piccolo edificio che sovrastava la cisterna, ormai distrutto, descritto, sul finire del secolo scorso, da Vincenzo Mellini che oltre ad essere il direttore delle cave era anche uno attento studioso di archeologia. La costruzione romana, probabilmente, deve essere stata abbandonata verso la fine dell'impero. Successivamente rimaneggiata se n'è quasi persa la linea architettonica originaria. Sul finire del XIX secolo erano abbastanza conservati i resti ripetutamente visitati dal Mellini la cui costruzione è oggi indispensabile per avere un'idea di quanto è stato perduto. (*v. di Vincenzo Mellini le Memorie storiche dell'Elba* dove della villa romana di Cavo si trova una pianta e la indicazione delle seguenti misure: metri 88x44).

Come è stato detto, la strada asfaltata termina sul promontorio di Capo Castello ai piedi di una magnifica pineta a poca distanza dall'isola dei Topi, quasi congiunta alla terra ferma. E il punto più accosto al continente. Da Capo Castello è possibile proseguire, ma meno agevolmente, fino a Capo Vita, che è la punta più meridionale dell'isola, mentre da Capo Castello un'altra strada sterrata porta alle pendici del Lentisco, rigogliose di una splendida macchia mediterranea che le fiancheggiano.

Escursione ad Ortano — La frazione di Ortano è riconosciuta come la spiaggia più importante di Rio Marina. Si trova nella parte opposta di Cavo a nord di Rio Marina. Si raggiunge percorrendo la strada di Porto Azzurro, deviando sul-

la sinistra prima del bivio per Rio nell'Elba, uscendo da Rio Marina.

I recenti insediamenti, intensificati negli ultimi anni, hanno trasformato alquanto la originaria bellezza del luogo che, si faceva notare per la sua splendida solitudine e per la vegetazione purtroppo in grande parte andata persa recentemente per un disastroso incendio.

Itinerari consigliabili: il Santuario della Madonna di Monserrato — Si esce da Rio Marina per Porto Azzurro. A circa un chilometro e mezzo dalla suddetta località si prende la strada a destra (un cartello indica la via) diretta al santuario. Si percorrono ancor circa mille metri in una strada impervia, tortuosa costeggiata da piccoli cipressi. Qui occorre abbandonare l'auto e proseguire a piedi. Lo scenario è splendido con un fronte di monti ripidi, selvaggi; passando fra massi di quarzo si sale per una scalinata a larghi gradini di cemento. Dopo circa dieci minuti di questo cammino ci troviamo di fronte al Santuario che sta sopra ad un ripiano isolato. E' recinto da una piccola piazzetta e da un basso muro. La parte antistante alla chiesa costruita nel 1768. La facciata ha un portale sovrastato da un architrave curva, interrotta; la cupola ha lo stile secentesco; l'interno di pareti nude tinte in vernice grigia sotto la quale appaiono tracce di pittura. L'altare maggiore in marmo con l'immagine di una Madonna nera copia di quella esistente nel santuario spagnolo del Monserrat. L'autore è ignoto. In sagrestia numerosi ex voto. Fu costruito nel 1606 a spese del governatore di Portolongone e di Piombino, generale Giuseppe Ponce de Leon e da lui lasciato ai monaci di San-Agostino. Nel 1653 furono sostituiti da un religioso e quando l'isola nel 1816 passò sotto Firenze il santuario che nel frattempo era stato abbandonato fu affidato al comune. La strada che vi conduce fu tracciata nel 1856 dall'ingegnere Vincenzo Mellini.

Itinerari consigliabili: l'Oratorio di San Felice a Felo — Prendiamo la strada che porta a Porto Azzurro. A circa cinque chilometri da detto paese sul lato destro si trova un ripido viottolo in salita che va percorso fino in fondo. Dopo cinque minuti si arriva all'Oratorio. Della costruzione non ci sono che pochi ruderi. Secondo il solito Mellini le dimensioni dell'edificio erano le seguenti: metri 4,08 x 6,08. L'ingresso presumibilmente si trovava sul lato ovest dove ci sono tracce di mura sbrecciate che circoscrivevano l'ambiente. Sul fondo le vestigia di una porta murata con un architrave in legno. Si nota anche qualche traccia dell'abusive in un breve tratto di basso muro. Sul lato sud una modesta costruzione a due piani. Chiesa di epoca pisana (secolo II). Oggi di proprietà privata.

Itinerari consigliabili: Chiesa del Padreterno, detta della Santissima Trinità o dello Spirito Santo (per la visita chiedere al custode che abita in un casa vicina). — Partendo verso Porto Azzurro, si lascia a destra la strada che va a Rio nell'Elba per trovare quasi subito in un piccolo colle sulla sinistra al termine di un corto sentiero la Chiesa del Padreterno.

Facciata con un portico a tre arcate in stile barocco, opera, probabilmente, costruita nei primi anni del secolo XVIII. Sulla porta, immagine dello Spirito Santo. Due finestre, poste sui lati hanno la volta a sesto acuto. A destra c'è una piccola torre. Interno con volta ad arco interrotto; altare maggiore, con due colonne in marmo nero tratto dalle cave di Santa Caterina; stile barocco. Sovrapposto un quadro secentesco con l'immagine del Padreterno e sopra la scritta «immensus, summus, trinusque, perennis et verus». Sotto lo Spirito Santo in forma di colomba, più in basso Gesù crocifisso. Nelle pareti laterali, lapidi sepolcrali con epigrafi. La chiesa è citata negli statuti del 1400. Vi si recavano i magistrati di Rio dopo le elezioni per prestarvi giuramento. Evidentemente il tempio, nel corso dei secoli, ha subito molte modificazioni fino ad assumere uno stile prevalentemente barocco.

Itinerari consigliabili: il laghetto Terranera. — Subito dopo Rio Marina in direzione sud-ovest ad un chilometro circa dalla città, sulla sinistra si trova questo singolare laghetto.

E' probabile che il lago si sia formato in seguito alla escavazione di una collinetta di materiale ferroso. Ha le acque caratteristiche per il colore verde giallastro, ricco di anidride solforosa; vi si trovano giacimenti di ematite e lamelle brillantissime nei dintorni.

Itinerari consigliabili: Grassera — Da Cavo in direzione di Rio nell'Elba a circa due chilometri da questo paese abbandoniamo la strada per salire a sinistra lungo un sentiero. Dopo cinque minuti circa di cammino si arriva sul luogo dove sorgeva l'antica Grassera prima di essere distrutta dai Turchi. Di tale paese non rimangono che poche tracce di mura costituite di grossi sassi. Nei pressi ci sono anche i ruderi della chiesa romanica di San Quirico. Era una dei primi edifici religiosi protomedievali: mura perimetrali circondate da un alto zoccolo esterno; accennato appena l'abside originale. Sembra che il paese nel mediovo fosse un modesto agglomerato privo di mura, messo sotto il dominio dei Pisani come hanno dimostrato i ritrovamenti archeologici. Venne distrutto nel 1534 dai Turchi del Barbarossa e successivamente da quelli di Dracut nel 1553-1554. Probabilmente il paese venne abbandonato poco dopo quell'episodio.

Itinerari consigliabili: Monte Giove — A tre chilometri da Rio nell'Elba sulla strada che da Cavo porta costà, sulla sinistra c'è una piccola radura con una casa abbandonata. Da qui occorre proseguire a piedi lungo un cammino tortuoso e poco praticabile con ai lati alberi di basso fusto e molti rovi. Si sale sempre sempre sulla sinistra del colle del quale si raggiunge la vetta dopo circa mezz'ora. Questa è la cima del Monte Giove di Rio alto 352 metri. Vi si trovano i ruderi imponenti di una fortezza. A sinistra c'è un arco in parte crollato. Di fronte, la parete nord della parte principale dell'edificio; un pò più a destra un'altra rovina a guisa di colonna. Intorno grosse pietre cadute dalla fortezza. Sul lato sud esistono i resti di un ponte levatoio. Il retrostante muro è a scarpata ed ha, a

quattro metri di altezza, una grossa cordonatura. Sempre su questo lato ci sono anche gli avanzi di una torre. La fortezza venne inalzata da Giacomo III Appiano nel 1459. Fu conquistata dal Dragut e gli abitanti di Grassera che vi si erano rifugiati vennero fatti prigionieri e trasferiti sulle navi barbaresche. Dopo tale episodio fu presidiata dagli elbani e da loro ceduta agli spagnoli nel 1603. Assediata dai Francesi nel 1646 fu costretta a capitolare. Nel 1650 tornò in mani spagnole. Fu fatta demolire nel 1708 dal generale spagnolo Pinerel durante la guerra contro i tedeschi, ritenendo che gli elbani evessero prestato il loro aiuto alle truppe nemiche.

Alla guida della amministrazione durante questo secolo si sono alternate le seguenti persone. Dal 1814 al 1815 avanti la proclamazione del Comune, ci fu il primo esperimento di autonomia con il *Maire* Giuseppe Taddei, nominato dall'imperatore Napoleone I.

Nel 1882, l'avvocato Vincenzo Lugaresi, regio delegato straordinario; 1882-1886, Oreste Del Buono; 1886-1887, Vincenzo Mellini; 1887-1894, Lorenzo Cignoni; 1894-1895, Carlo Giagnelli; 1895-1898, ingegnere Giovanni Taddei Castelli; Giungno - Settembre 1898, Mamante Fabbri, regio commissario straordinario; 1898-1914, Carlo Giannoni; 1914-1920, Antonio Tonietti; 1920-1923, Antonio Carletti.

I Podestà: 1923-1930, Dante Leonardi; 1930-1940, Giuseppe Canovaro; 1940-1944, Giuseppe Pagnini

1944 Edilio Nardelli, commissario straordinario; 1944 Antonio Carletti, sindaco nominato dalla Autorità militare Francese; 1944-1945, Guido Nuti, sindaco nominato dal Governo militare alleato; 1945-1946, Spirito Guidetti, Commissario prefettizio.

1946-1947, Lorenzo Mellini; 1947-1951, Alfonso Marianucci; 1951-1956, Amilcare Taddei; 1956-1960, Onorevole Erisia Gennai Tonietti; 1960-1964, Onorevole Erisia Gennai Tonietti; 1964-1966, Ragioniere Fiorenzo Chiesa; 1966-1967, Dottore Commendatore Patrelli, commissario Prefettizio; 1967-1972, Onorevole Erisia Gennai Tonietti; dal 1972, Elvio Diversi.

Tanti ne sono passati dalla proclamazione del Comune, durante i quali la vita dei Riesi si è svolta in modo forse meno tumultuoso del periodo precedente, ma caratterizzato da un susseguirsi di tensioni sociali che hanno reso la esistenza degli abitanti altrettanto aspra e difficile. E' stata certamente un'epoca di dure prove per gente abituata a vivere lavorando nelle cave 14 ad anche 16 ore al giorno.

I limiti di questo lavoro non consentono una ricostruzione degli avvenimenti che hanno caratterizzato il secolo. Il suo scopo non lo consentirebbe, essendo quello di fornire soltanto alcuni elementi caratterizzanti il territorio riese per meglio interpretarne, attraverso la chiave degli avvenimenti coinvolgenti la popolazione, strutture urbane e predisposizioni naturali. Ci limiteremo, quindi, a qualche esempio, certi di rimanere nel tema e fornire al lettore utili elementi di valutazione.

Nella prima parte abbiamo cercato di fare capire il ruolo formativo della civiltà del lavoro. Ora, diciamo che il susseguirsi di lotte sociali di questi ultimi cento anni è stata una grande scuola di vita nella quale la maggioranza dei Riesi ha imparato a conquistare e difendere la propria autonomia. Questi sono gli elementi portanti di una civiltà e di una cultura popolare che distingue la città di Rio Marina e, pur così giovane, le dà con un ruolo di responsabilità civile nella storia d'Italia.

Come abbiamo detto la miniera ha sempre condizionato la vita della città dove anche oggi si fa sentire, malgrado il ritmo di lavoro nelle cave sia stato interrotto.

Così, i principali avvenimenti sono stati determinati dallo sviluppo delle escavazioni, dalle tecniche adoperate, dalla progressività dei traffici di minerale. Alla fine del secolo scorso una piccola borghesia di professionisti ed intellettuali, nata dall'assieme del lavoro nelle caviere, mosse i primi timidi passi verso l'autonomia della frazione con un successo finale raggiunto dopo alcuni anni nel 1881 preceduto da una tenace resistenza della burocrazia statale. Appena dopo, la vita di Rio Marina venne messa in allarme dal rinnovo del contratto di affitto delle «regie miniere dell'isola». Come era consuetudine in ogni circostanza simile, la fatidica scadenza venne anticipata da una seria minaccia ai posti di lavoro. Era una tattica usata dai concessionari per ottenere il rinnovo, senza riguardi per i lavoratori.

Il capitolato di appalto venne perfezionato e pubblicato nel 1897 dopo un lungo periodo di tensione sociale. La nuova convenzione stabiliva che la durata di affitto sarebbe cessata nel giugno del 1917. Furono i quaranta anni più importanti della storia di Rio Marina, durante i quali con i progressi delle tecnologie di escavazione, che permettevano uno sfruttamento intensivo delle risorse minerarie, progredì anche la organizzazione dei salariati insieme con la presa di coscienza dei loro diritti mentre si acuirono contrasti di classe. Si verificò così, un netto progressivo divario fra una società povera ed una privata, esportatrice di ricchezze, accumulatrice di beni, specialmente durante la guerra coloniale libica ed il conflitto mondiale del 1915-'18.

L'episodio più drammatico di questi quarant'anni fu certamente lo sciopero del 1911. L'agitazione era stata preparata da precedenti di origine politico sociale che avevano coinvolto la società riiese, prevalentemente proletaria.

Innanzitutto la penetrazione delle idee socialiste che aveva determinato la nascita di una prima organizzazione operaia ed un maggior agguerrimento della forza d'urto proletaria. Il così detto socialismo rivoluzionario era stato preceduto dalla propaganda anarchica che aveva fatto presa in parecchie coscienze. Nel 1909 c'era stata una ventata repressiva e molti aderenti erano stati costretti ad emigrare, altri erano stati chiusi nel carcere duro di Portoferraio. L'8 gennaio 1911, mentre si stava svolgendo una fase delicata della agitazione, che scoppierà circa un mese dopo, morì nel capoluogo isolano Pietro Gori.

Agli inizi del secolo, alle organizzazioni anarchiche e socialiste, si era unita anche una rete di associazioni religiose - politiche con la evidente mira di esercitare sul paese la loro influenza. Nel 1904 nacque il circolo democratico cristiano «Crostóforo Colombo» (il nome è un chiaro avvertimento ad un programma indirizzato prevalentemente alla gente minuta di mare). La nascita della Lega Generale del Lavoro venne dopo.

Nel frattempo la società subiva un progressivo processo di impoverimento e di proletarizzazione. Le paghe minime erano quelle dei marinai (circa 60 lire mensili); gli operai di miniera e degli altiforni guadagnavano quasi il doppio (circa 153 lire), ma erano ancora retribuzioni di fame specialmente se confrontate con la grave crisi monetaria iniziata nel 1907. Significative quelle dei ceti bassi medi (una maestra guadagnava poco più di un marinaio, circa 83 lire) mentre i guadagni maggiori si registravano fra i liberi professionisti. E' presto detto quali fossero le naturali alleanze alla vigilia della grande agitazione del 1911. Essa scoppiò il 2 luglio 1911, continuando fino all'11 novembre sotto la preminente maggioranza degli anarco-sindacalisti.

Appena cominciato l'anno, era stato formato un Consorzio siderurgico-minerario che includeva anche la Società Elba e

la Società Ilva. Il riassetto degli impianti, conseguente alla concentrazione di capitali, nei piani della direzione consortile prevedeva il ridimensionamento degli organici con il quale ci sarebbe stata una falciatura dei posti di lavoro con gravi conseguenze per l'economia povera della città. La scintilla fu provocata da un episodio minore, accaduto negli altiforni del capoluogo elbano. Cinque giorni dopo entrarono in sciopero le miniere di Rio Marina, seguite a breve distanza dagli operai delle acciaierie di Piombino.

In continente la situazione era controllata dalla Confederazione Generale del Lavoro, ma sull'isola i centri della agitazione erano divisi fra le organizzazioni socialiste, il sindacalismo cattolico delle Leghe bianche e quello anarchico. Pertanto il movimento era indebolito da questa divisione che permise lo sbarco di un nutrito gruppo di crumiri provenienti da Genova provocando aspri scontri con la forza pubblica e l'esercito. La manovra ordita dal padronato non riuscì, tuttavia dopo gli episodi di violenza a cui dette seguito, i sindacalisti furono propensi ad un compromesso che fu respinto durante un referendum che si tenne a Capoliveri il 13 ottobre, dopo circa tre mesi di sciopero. Ma la vittoria dell'ala oltranzista precedette di poco più di un mese la tragica capitolazione, i cui drammatici termini possono essere letti da chiunque visiti la sala consiliare del Comune dove alle pareti sono visibili tre importanti documenti relativi a quell'episodio. Il primo è un bando firmato dalle R.R. miniere nel quale sono riassunte le condizioni per la presa del lavoro. Su 3.600 operai impiegati prima dell'agitazione, 1.000 venivano licenziati, mentre su 100 velieri addetti, prima, al trasporto del minerale in continente, ben 57 erano soppressi. Le paghe calavano da 6 lire a 4,50 giornaliere; i cottimi erano aboliti.

Il secondo documento riguarda la azione dei comuni durante l'agitazione. Anche in questo caso si manifestò un altro punto di debolezza a svantaggio dello schieramento degli scioperanti. Allorché si avanzò la ipotesi di una commissione a cui doveva essere affidato il difficile compito di mediare la vertenza sorsero inconciliabili divergenze sulla sua composizione riguardo la rappresentanza operaia. Infatti, mentre il comune di Piombino era della opinione che la Confederazione del Lavoro rappresentasse le unità del fronte sindacale, non furono dello stesso avviso gli altri amministratori elbani, quasi tutti di estrazione politica diversa di quella dei colleghi continentali. L'episodio, apparentemente marginale, appare, a distanza di parecchi anni un fatto determinante com'è confermato dal terzo documento: una breve lettera del segretario della Camera del Lavoro dove si ammoniscono i rappresentanti degli enti locali che comunque la commissione doveva essere di pieno gradimento della massa organizzata dei salariati.

Il disastroso esito del conflitto sociale lasciò una situazione tesa e prossima ad esplodere di nuovo. Nel 1914, infatti, ci fu un'altra agitazione fra i minatori e trasportatori riesi, la cui asprezza è documentata dallo sconsiderato at-

tentato di cui fu vittima l'allora direttore delle miniere Vincenzo Mellini. Nel 1919, la situazione lasciata dalla guerra, durante la quale si erano accumulati ingenti ricchezze con i sovrarprofitti, andò progressivamente deteriorandosi fino alla mobilitazione popolare. Questa volta la repressione fu immediata, specialmente a Rio Marina dove vennero fatte numerose perquisizioni domiciliari durante le quali furono effettuati arresti e sequestrato numeroso materiale di propaganda.

L'anno dopo ci fu la mobilitazione contro il caro vita mentre incominciavano a circolare le prime voci sugli scandali finanziari che avrebbero irrimediabilmente compromesso le miniere e le acciaierie del Consorzio. L'assieme di queste circostanze coincideva con la scadenza del contratto di affitto durato 40 anni. Fino alla convocazione dei comizi elettorali per il rinnovo delle amministrazioni locali, i vecchi consigli elbani generalmente si erano mossi in senso favorevole alla proroga dopo essere stati assicurati dalla direzione delle miniere che sarebbe stato pagato ancora il diritto «di ponte», una tassa che costituiva la entrata più importante dei modesti bilanci comunali. Ma l'esito delle elezioni, nel frattempo, aveva mutate alcune situazioni locali col passaggio dei comuni ad amministrazioni diverse dalle precedenti. Conseguentemente cambiarono anche i pareri circa la proroga, mentre la vittoria delle forze popolari allargò enormemente lo spazio alle idee socialistiche facendo sorgere fra i salariati cooperative per la gestione dei trasporti di materiale ferroso.

Nel novembre del 1920 a Rio Marina alcuni operai si costituirono una società cooperativa cui fu messo nome «Cooperativa Mineraria Elbana», con il relativo statuto, in atto rogato da un notaio locale. A tutti questi fenomeni sociali va aggiunta la situazione del mercato, la caduta della domanda ed il milione ed oltre di tonnellate di materiale escavato rimasto invenduto sulle spiagge di Rio Marina. Questa volta la agitazione si concluse in maniera più soddisfacente (23 dicembre 1920). Il risultato dipese dalla migliore organizzazione operaia e dalla tattica dell'onorevole Giolitti tendente a riassorbire parte del malcontento politico con qualche concessione. Furono aumentate le paghe avvicinandole al caro vita, mentre fu liquidato il periodo della occupazione. Fu questo il vantaggio maggiore ottenuto dato il carattere politico assunto dalla occupazione che era stata una specie di espropriazione proletaria dei mezzi di produzione, ma ci fu la rinuncia alle idee di autogestione. In compenso fu riconosciuta la Commissione Interna il cui funzionamento in miniera era uguale a quello degli stabilimenti siderurgici; la Commissione era composta da un numero massimo di nove persone delle quali due rappresentavano Rio Marina ed una Cavo.

Subito dopo la situazione economica nazionale peggiorò, mentre la vittoria popolare nelle elezioni politiche aveva cominciato a provocare le prime reazioni eversive. Man-

cava il pane; nel marzo 1921 fu necessario un rigoroso contingentamento dei cereali con grande disagio della popolazione minuta sulla quale incombeva la minaccia della disoccupazione. Il 1° settembre il Consiglio di Amministrazione dell'Elba decise di licenziare 1.000 minatori. La questione dell'affitto non era stata ancora chiusa. La concessionaria chiedeva una proroga di quattro anni alla esportazione del minerale giacente, mentre una clausola del contratto stabiliva che al termine della convenzione quanto era stato scavato e non ancora esportato passasse al demanio. Evidentemente i concessionari con la proroga della esportazione puntavano a continuare lo sfruttamento delle cave a condizioni migliori, contando sulle conseguenze psicologiche del licenziamento di massa. Il provvedimento si era accavallato con la trattativa sui cottimi collettivi. Nel frattempo, per venire incontro alla massa dei senza lavoro, si invocavano opere pubbliche. La situazione sboccò in un altro sciopero locale, questa volta di evidente natura difensiva per mantenere i posti ed il livello dei salari. Terminò con disastro perché vennero licenziate 181 persone, aprendo con questo una tragica realtà di fame per gli abitanti.

Nel frattempo nella borghesia locale era nato un gruppo fascista che, alla fine dell'anno, compì la prima azione, sloggiando i Massoni dalla loro sede. Siamo anche alla vigilia dello scioglimento del Consiglio Comunale. Qualche mese dopo nella relazione fatta davanti la nuova assemblea eletta con metodi intimidatori e con l'assoluto spregio della libertà di voto, il commissario ricordava l'aiuto dato al nuovo ordine dalla «parte sana ed intellettuale», e il suo decisivo apporto all'abbattimento della amministrazione democratica. Nel ripercorrere la storia dal settembre 1922 al giugno del '23 si elencavano anche i provvedimenti assunti, vale a dire il licenziamento del personale e la diminuzione delle paghe e dei salari.

Finalmente nel '24, ci fu l'annosa conclusione del contratto, anticipata, ancora una volta, dal licenziamento di ben due terzi e caratterizzata da paghe di fame. Concluse le trattative rapidamente, fu assunto soltanto il 60 per cento dei licenziati.

Cessato il periodo della economia bellica, dopo la Liberazione, le cave vennero faticosamente riaperte da prima sotto la gestione della Ferromin quindi dell'Italsider. Ma dopo un periodo di sfruttamento, spesso non controllato, non programmato, intensivo e senza preoccupazione per gli aggiornamenti tecnologici si arriva alla crisi attuale, cresciuta con il progressivo degrado delle lavorazioni fino alla cessazione. Contro questo si sta svolgendo l'azione di un Comitato di difesa del lavoro, creato attorno gli enti locali, ancora una volta protagonisti della ripresa produttiva. La polemica dei comuni e l'azione da essi concordata con le organizzazioni politiche e sindacali riguarda la duplice manovra di fare cessare ogni residua attività estrattiva sostituendola con le

attività terziarie e trasformando in zone preminentemente turistiche anche i territori minerari. La manovra riguarda particolarmente la zona di Rio Marina dove si lavora ancora in alcune cave. La tesi della concessionaria, agli inizi del 1977 puntava quasi esclusivamente sull'esaurimento delle risorse del sottosuolo. E' stato dimostrato, con abbastanza facilità, l'errore di tale calcolo; presumibilmente era una supposizione soltanto, empirica ed affrettata. A tale punto la Concessionaria ha parlato di impurità contenute nel minerale, dannose, come è stato detto, oltre che al processo siderurgico anche sotto il profilo ecologico. Ma è stato dimostrato che le stesse impurità esistono in minerali che continuano ad essere estratti in miniere estere e tuttavia impiegati in Germania, Unione Sovietica, Turchia, America del sud. Indubbiamente il mercato del terzo mondo offre qualche vantaggio economico, ma un tipo di sfruttamento di tale genere può cessare da un momento all'altro, senza contare l'aggravio della importazione sulla bilancia commerciale e dei pagamenti. Mai come oggi il contrasto di opinioni ha assunto risvolti politici. Le opinioni tecniche, ancorché facilmente confutabili, lasciano comunque il passo alle volontà politiche di organizzare la vita della comunità o in senso diametralmente opposto a quello tradizionale del lavoro e della produzione (anche se i Riesi non nascondono che la loro città non è seconda a nessuna altra per le stupende bellezze che essa offre), o continuando la tradizione produttiva. Questa seconda ipotesi è l'obiettivo principale del Comitato di difesa, stretto attorno la amministrazione comunale, mentre stanno per scadere i primi cento anni di autonomia locale.

POPOLAZIONE RESIDENTE NEL COMUNE DI RIO MARINA

1901	4.121	1911	4.783	1921	4.601
1931	4.093	1936	3.893	1951	3.533
1953	3.625	1954	3.658	1955	3.655
1956	3.701	1957	3.699	1958	3.657
1959	3.268	1960	3.543	1961	3.613
1962	3.486	1963	3.393	1964	3.321
1965	3.225	1966	3.159	1967	3.104
1968	3.008	1969	2.971	1970	2.905
1971	2.671	1972	2.629	1973	2.591
1974	2.535	1975	2.478	1976	2.426
1977	2.436	1978	2.420	1979	2.408

IL PORTO

LOCALIZZAZIONE E STRUTTURE

Rio Marina è un ridente paese di moderna costruzione situato in una piccola insenatura chiusa da rocce rossegianti sulla costa orientale dell'Isola d'Elba.

L'abitato che conta circa 2.400 abitanti è il principale centro elbano dell'industria mineraria del ferro, ma da tempo si è aperto anche al turismo.

Il porticciolo, dominato da un torrione con torre merlata ed orologio, ha un intenso traffico commerciale per i trasporti del minerale di ferro estratto dalle miniere della zona. Durante la stagione estiva ospita numerose imbarcazioni da diporto. Venendo dal mare Rio Marina appare come un gruppo di case alle falde di alture di colore rossastro, al di sopra delle quali si scorge una parte del vicino abitato di Rio nell'Elba.

Individuiamo più da vicino il porticciolo di questo borgo elbano, esaminandone le caratteristiche peculiari.

Situato a 42° e 48' di lat. Nord ed a 10° e 25' di long. Est, esso dista, per la rotta più breve, 8 miglia nautiche dal Portovecchio di Piombino, 4,5 miglia da Porto Azzurro e 3,5 miglia da Cavo, altro piccolo porto che ricade sotto il territorio comunale di Rio Marina. Per quanto si riferisce alle notizie meteo, è collegato sulle onde medio-corte, 1888 Khz, con chiamate ogni 6 ore, con Civitavecchia Radio. E' fornito di tre radiofari, due aeronautici ed uno marittimo, tutti continui ed è infine collegato, sempre continuamente, attraverso la frequenza di 2182 Khz e sul canale 16 in VHF, con la radio costiera di Civitavecchia.

Il porticciolo, che ha l'imboccatura rivolta al Nord, è delimitato verso questa direzione da un pennello a scogliera ed a Levante dal Molo Foraneo a tre gomiti, al centro del quale si erge uno scoglio denominato Scoglietto, che è sormontato dalla Torre merlata.

Le imbarcazioni da diporto devono ormeggiarsi alla Banchina dei Voltoni, lungo il primo braccio del molo principale verso la radice, ed al banchinamento centrale dello stesso molo, denominato Cala di Levante, in un tratto lungo circa 70 m.

Il rimanente banchinamento del molo foraneo è riservato alle navi di linea. I fondali alle banchine sono intorno ai 6,50 metri, in seguito ai recentissimi lavori di approfondimento dei medesimi; in corrispondenza del moletto di attracco delle navi traghetto, si raggiungono anche i 9 metri.

Il porticciolo offre un sicuro rifugio da tutti i venti, ad eccezione del Grecale e del Greco Levante. Poiché, peraltro, i venti dominanti in questa zona sono quelli del 1° quadrante, la struttura portuale risulta essere sufficientemente sicura e protetta.

Le più grosse mareggiate dipendenti da Scirocco e da Libeccio provocano al massimo un pò di risacca.

L'ampiezza del bacino portuale raggiunge i 35.000 mq., offrendo, quindi, una discreta operatività.

Il molo è protetto, nella parte esposta ai marosi, da una scogliera frangionde, realizzata con massi naturali.

Il moletto di testa, quello cioè riservato alle navi traghetti, e della cui utilità non sarà mai sufficientemente detto, è un «massiccio in muratura» su colonne di massi artificiali in conglomerato cementizio, ovverosia del tipo a parete esterna verticale, protetto dalla scogliera frangionde di cui si diceva, a massi naturali.

C'è da dire a proposito di questo moletto, peraltro, che deve ritenersi insufficiente, come dimostra lo spostamento, anche se lieve, cui va soggetto a seguito di violente mareggiate.

L'ultima di esse, abbastanza recente, ha maggiormente evidenziato questo spostamento, anche a causa del fondo antistante la testata, prevalentemente fangoso, appoggiata a circa 10 metri, con vicinissimi fondali a — 15.

La classificazione del porticciolo si rifà al R.D. 12-2-1888, n. 5263, che lo indica come porto di 2^a categoria, 2^a classe, 1^a serie.

Attualmente esso è considerato «Porto regionale», ossia sotto il diretto controllo della Regione Toscana.

Oltre alle caratteristiche murarie vere e proprie, il porticciolo offre altre attrezzature, indispensabili per il ricovero dei natanti, quali alcune prese d'acqua al centro della banchina dei Voltoni (primo braccio del molo verso la radice). A 250 metri dal porto c'è un distributore di carburante e sempre nelle immediate vicinanze dello scalo, si trovano rivendite di olii lubrificanti, di gas in bombole e di gas combustibili, oltre che, ovviamente, negozi di generi commestibili. Si trovano sul porto anche un piccolo cantiere per modeste riparazioni agli scafi, un'officina per riparazioni di lieve entità ai motori, uno scalo d'alaggio. Vi è, invece, mancanza di gru e di pontoni.

Il porto usufruisce del servizio degli ormeggiatori e vi ha sede un centro nautico, denominato Centro Velico Elbano.

La storia del porto di Rio Marina, per quanto si riferisce alla evoluzione del suo piano regolatore, è alquanto annosa, datandosi dal 1907, quando ne fu stilata la prima stesura. In base a tale piano fu costruito l'attuale molo di sopraflutto con configurazione ad «L» che distaccandosi dalla riva si attesta all'isolotto denominato «Scoglietto».

Successivamente e senza che ciò fosse previsto dal piano, venne costruito, negli anni '40, un breve tratto di moletto, che distaccandosi con direzione Nord-Nord Est dallo scoglietto, realizzava la logica prosecuzione del molo già realizzato e decisa-

mente quello denominato Cala di Levante.

In periodi ancor più successivi, l'apposita Commissione preposta allo studio, redazione ed aggiornamento dei piani regolatori dei porti marittimi nazionali esprimeva il proprio parere favorevole alla approvazione di una variante al piano regolatore, la quale veniva approvata con un D.M. del 1956. Essa prevedeva:

- 1 — prolungamento del moletto di testata di ulteriore tratto di m. 36 in maniera da realizzare un banchinamento di metri 60 circa, onde consentire l'accosto delle navi traghetto;
- 2 — l'estirpazione, fino a fondali di m. 4, della secca esistente nello specchio acqueo portuale.

Questa variante è stata effettivamente realizzata dell'Ufficio del Genio Civile, Sezione di Livorno, prima che le opere marittime di cui al D.P.R. 15-1-1972, n. 8 passassero alle competenze regionali.

Ma l'entrata in servizio, nel porto di Rio Marina, delle navi traghetto ha evidenziato alcune esigenze operative per cui venne ravvisata, nel 1963, la necessità di dare maggiore funzionalità al moletto di testata proponendo «l'ampliamento dell'opera esistente mediante la creazione di una nuova banchina avanzata, rispetto alla preesistente, ed allineata con il filo della piccola banchina antistante lo Scoglietto».

Delle opere previste dal piano regolatore e dalle successive varianti risultano tuttora da costruire il moletto di sottoflutto e l'ampliamento del moletto di testata.

Come abbiamo avuto modo di accennare sopra, il D.P.R. 15-1-1972, n. 8 ha trasferito alle competenze regionali il Porto di Rio Marina.

Un'apposita indagine tecnica commissionata all'uopo ha evidenziato una carenza funzionale ed una inadeguatezza delle strutture tali da sminuire anche se non impedirlo, il servizio richiesto dai traffici marittimi, sia nelle operazioni di imbarco e sbarco, sia nello stazionamento in porto.

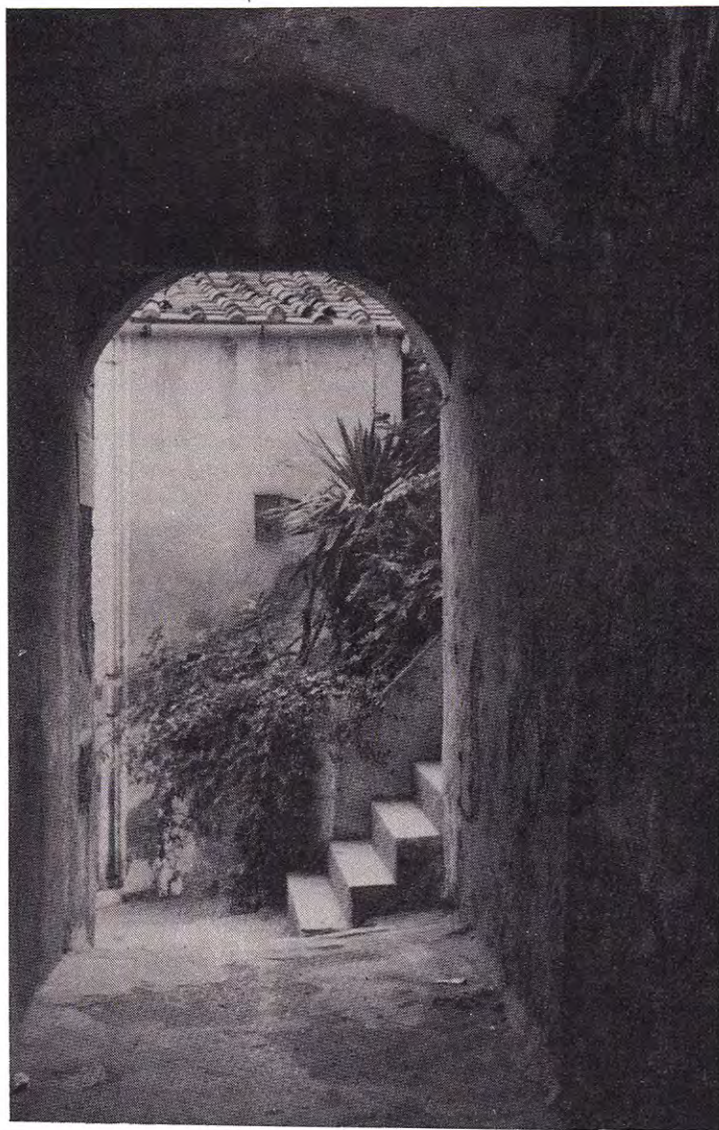
Peraltro, oltre agli interventi di ordinaria manutenzione, necessari alla conservazione delle opere esistenti, sono stati programmati lavori atti a dare, senza alcuna innovazione rilevante, l'adeguata e richiesta capacità operativa a quelle banchine esistenti che denunciavano tale deficienza sia per insufficiente dimensionamento, sia per precarietà statica.

Tali lavori urgenti sono stati indicati nell'ampliamento e consolidamento della Calata di Levante, e nell'ampliamento della Calata dei Voltoni.

Le due opere, finanziate con fondi regionali, hanno notevolmente facilitato le operazioni portuali e, specie dopo che la prima è stata ultimata, si sono facilitati gli accessi ed i passaggi degli automezzi di qualsiasi portata in transito da e per i traghetti. Anche la seconda opera è in avanzatissima fase di ultimazione.

A conclusione di queste brevissime note sulle strutture fisiche del porto di Rio Marina, può essere affermato che la si-

tuazione attualmente induce ad un ragionevole ottimismo, senza peraltro che non sia tenuta nella debita considerazione quanto è emerso dagli studi specificatamente commissionati e che prevedono, al fine di poter considerare lo scalo elbano come una struttura, oltreché sicura anche produttivamente positiva, ulteriori ed indilazionabili lavori, fra i quali il consolidamento e l'ampliamento del moletto di attracco delle navi traghetto.



LA QUANTIFICAZIONE DEI TRAFFICI

Il movimento delle merci nel Porto di Rio Marina presenta, in rapporto alla sua ampiezza, una buona articolazione merceologica con una netta prevalenza degli imbarchi sugli sbarchi.

Allo sbarco, la merce è costituita essenzialmente da macchine e veicoli che rappresentano il 95 per cento degli arrivi.

Malgrado l'esiguità del traffico, è avvertita anche in questo comparto una tendenza alla crescita, specie fra il 1977 e il 1978, anni nei quali il movimento si è praticamente raddoppiato.

Ben più consistente il movimento di imbarco strettamente legato alla produzione mineraria anche se presenta discontinuità e alternanze di un certo rilievo sia fra gli anni presi in esame sia per le diverse voci merceologiche.

Fino al 1976, ad esempio, le derrate alimentari ed i cascami per la metallurgia costituivano insieme oltre il 95 per cento del traffico in partenza ma da quell'anno tali voci sono andate praticamente annullandosi in probabile connessione con l'andamento delle miniere locali.

Contemporaneamente si è assistito ad una buona crescita dei minerali greggi, manufatti e materiali da costruzione che ha mantenuto il complesso dell'imbarco ad un livello discreto.

In ogni caso, il movimento di imbarco viene a subire, dal 1972, un progressivo decremento fino al minimo del 1977 e con sintomi di ripresa nell'anno successivo.

La netta predominanza degli imbarchi rispetto al complesso dei traffici ha nettamente condizionato anche l'andamento generale delle merci fino a fargli risentire un identico andamento. Anche in questo comparto verificiamo quindi un massimo di movimentazione nel 1972 (425 mila tonnellate) ed un minimo nel 1977 (119 mila tonnellate) con una leggera ripresa nel 1978 (più 12 mila tonnellate).

Il movimento passeggeri nel Porto di Rio Marina presenta indici in netta ascesa, sia allo sbarco che all'imbarco, praticamente costanti per tutti gli anni '70 presi in esame.

Fa eccezione il periodo intorno all'anno 1975 (critico per molti aspetti di natura generale) nel quale assistiamo ad un arresto della tendenza, puntualmente riaffermata però negli anni successivi.

Questa tendenza ha portato, in otto anni, quasi al raddoppio del traffico passeggeri con una cifra assoluta di tutto rispetto, anche per porti di maggiore ampiezza.

Il dato generale del 1978 (ultimo disponibile) si attesta oltre le 68 mila unità, ripartite in modo assai equilibrato tra arrivi e partenze.

A 3,5 miglia da Rio Marina si trova Cavo un altro porticciolo che, per quanto accessibile solo a natanti fino a 3 m. di immersione, mediante un pontile lungo m. 155, consente l'attracco della motonave del servizio di linea e dell'aliscafo.

E' fornito di rifornimento acqua e carburanti e banchina nonché di servizio ormeggiatori. Presenta anche buona ricettività alberghiera con tutti i servizi essenziali.

Anche questo scalo presenta un movimento passeggeri non trascurabile, che, nei primi anni '70 superava addirittura largamente quello di Rio Marina.

Dal 1970 al 1975, si è assistito ad una sostanziale riconferma del dato complessivo che si aggirava intorno alle 45 mila unità annue ma nei tre anni successivi si può notare un trend di crescita assai deciso che ha portato al risultato di 69 mila passeggeri nel 1978.

Assai equilibrato anche in questo caso il rapporto imbarco-sbarco, con una leggera prevalenza del secondo comparto.

E' appena il caso di sottolineare come, nell'insieme, il porticciolo di Cavo e il Porto di Rio Marina, presentino un movimento passeggeri che sfiora le 140 mila unità annue rendendo un servizio essenziale al traffico turistico che rappresenta tanta parte delle risorse economiche dell'Isola d'Elba.



Crediamo che si debba tener conto che l'Isola d'Elba ormai è un'isola che vive economicamente nel turismo ed ha quindi l'esigenza non di adattare i porti turistici in senso lato, ma di far sì che i suoi porti offrano sempre a coloro che vengono dall'Italia e dall'estero le condizioni ottimali di cui abbisognano.

Quindi la Regione si deve far carico di questa nostra richiesta, di questa nostra necessità. D'altronde dobbiamo riconoscere che la Regione, fino ad oggi, ha assolto il suo compito in modo serio e non soltanto per il porto di Rio Marina, ma per quanto riguarda il problema del trasporto passeggeri da e per l'Elba.

Con queste parole il Sindaco di Rio Marina, Elio Diversi, in occasione della Conferenza Regionale sui Porti della Toscana, organizzata a Livorno nel gennaio del 1978, poneva giustamente l'accento sulla necessità che anche i porti così detti minori, turistici e non, abbiano la giusta rilevanza nel piano regionale per la creazione di un sistema portuale toscano.

Il Sindaco, in quell'occasione, si autodefinì un pò «il parente povero» forse perché gli accenti più importanti della Conferenza sembravano riservati ai porti maggiori, quali Livorno, Piombino, Viareggio e Marina di Carrara: certo è come egli sottolineò che sarebbe quanto meno strano se dopo anni di lotte, di battaglie, di tutti i lavoratori e delle organizzazioni democratiche dell'Isola ci si trovasse di fronte ad una perdurante insufficienza di infrastrutture incapaci di ricevere nuovi traffici, nuove linee, nuove navi.

In effetti i traffici della portualità regionale, e quindi anche di Rio Marina, possano e debbono essere risolti attraverso una efficiente programmazione che faccia perno su quello che viene ormai definito «sistema portuale»: questo deve essere inteso come complesso di infrastrutture propriamente portuali e infrastrutture viarie, ferroviarie e aree di stoccaggio e manipolazione, un complesso organico quindi, articolato su alcuni porti di primaria importanza e da definirsi, quindi, di preminente interesse nazionale.

Ma perché di sistema portuale si possa parlare, occorre che in esso trovino giusta collocazione con funzioni di complementarietà e di integrazione, i porti minori, la cui rilevanza non è peraltro da definirsi inferiore, proprio in quanto facenti parte di un complesso organico, e per i quali è pure pertanto necessario provvedere ad impegnare risorse finanziarie secondo criteri che attengano ad un processo razionale di integrazione portuale sulla base di precisi criteri di priorità.

Per quanto riguarda, in particolare, il ruolo di complementarietà, lo stesso non va ricondotto ad una rigida definizione di specializzazioni, ma deve ricercarsi nella duttilità organizzativa e funzionale che consenta di dirottare i traffici da un polo di interscambio all'altro in relazione alle esigenze specifiche ed alle opportunità operative, e quindi di realizzare un utilizzo ottimale di tutte le risorse, ivi comprese quelle del territorio.

In altre parole, nel quadro della programmazione nazionale, i così detti scali minori non devono essere in alcun modo sottovalutati in tutte le loro potenzialità, siano quelle turistiche, siano quelle industriali o quelle commerciali, tenendo conto che in molti casi, come per Rio Marina, si è in presenza di una polivalenza di funzioni nessuna delle quali può essere sacrificata, in quanto intimamente legata a diverse attività economiche del territorio interessato.

In questo senso ci pare di condividere pienamente l'impostazione che in materia marittimo portuale debbono essere congiuntamente visti sia gli aspetti tecnici che economici, per cui le condizioni di un porto non vanno considerate soltanto da un punto di vista tecnico ma da quello più in generale delle funzioni che i porti stessi svolgono in relazione all'economia ed all'assetto del territorio.

Intorno ai porti, come quello di Rio Marina, gravitano larghi interessi economici e occupazionali, determinati dalle attività industriali, da quelle commerciali e da quelle turistiche: sono proprio queste ultime a far sì che le strutture portuali divengano il completamento essenziale delle altre strutture di ricezione e di servizio del settore terziario, con le quali si fonde in misura non più valutabile separatamente: tanto più questo è vero nel caso di Rio Marina che ha alle spalle, oltre che l'importantissima presenza delle miniere, una realtà territoriale essenzialmente turistica per la quale le funzioni di approdo turistico costituiscono elemento fondamentale ed essenziale di integrazione economica.

Il ruolo del porto di Rio Marina nel sistema portuale toscano è quindi un ruolo polivalente legato alle vocazioni del suo retroterra immediato e di tutta l'Isola d'Elba, ma anche ad una collocazione non marginale rispetto all'intera portualità della Regione: le sue funzioni sono, pertanto, di segno primario per l'Isola d'Elba e di complementarietà rispetto agli altri porti, siano essi di competenza dello Stato o della Regione.

MOVIMENTO PASSEGGERI DEL PORTO
DI RIO MARINA

ANNI	SBARCO	IMBARCO	TOTALE
1970	15.885	17.351	33.236
1971	17.963	20.305	38.268
1972	19.854	24.200	44.054
1973	21.266	25.964	47.230
1974	21.592	44.495	66.087
1975	22.695	25.820	48.515
1976	21.525	25.290	46.815
1977	21.205	28.580	49.785
1978	32.421	35.875	68.296

MOVIMENTO PASSEGGERI DEL PORTO DI CAVO

ANNI	SBARCO	IMBARCO	TOTALE
1970	22.048	24.342	46.390
1971	22.058	24.739	46.797
1972	23.344	25.034	48.378
1973	22.952	21.927	44.879
1974	20.750	20.976	41.726
1975	24.872	27.297	47.169
1976	33.436	33.370	65.806
1977	30.745	30.766	61.511
1978	35.214	33.829	69.043

MOVIMENTO DELLE MERCI IMBARCATE NEL PORTO DI RIO MARINA

(Tonn.)

Anni	Derrate alimentari e foraggiere	Minerali e cascami per la metallurgia	Minerali greggi o manufatti e materiali da costruzione	Macchine, veicoli, manufatturati e transazioni speciali	Altre merci	Totale merci imbarcate
1970	—	200.945	45	1.297	—	202.287
1971	186.407	84.810	16	2.034	2	273.269
1972	186.201	233.197	1.867	1.957	1	423.223
1973	184.996	130.472	4.615	2.083	—	322.166
1974	136.796	73.697	6.715	2.253	4	219.465
1975	139.190	48.683	11.223	3.162	7	202.265
1976	81.103	108.277	10.566	2.257	13	202.166
1977	—	73.486	33.405	2.172	8.142	117.205
1978	3	4.502	118.511	3.496	6	126.515

MOVIMENTO DELLE MERCI SBARCATE NEL PORTO DI RIO MARINA

(Tonn.)

Anni	Prodotti ag. e anim. vivi	Derrate alimentari e foraggiere	Prodotti metallurgici	Minerali o manufatti e materiali da costruz.	Prodotti chimici	Macchine, veicoli, manifattu- rati e transazioni speciali	Altre merci	Totale merci sbarcate
1970	—	3	322	135	78	1.074	11	1.765
1971	100	10	131	89	70	1.350	—	1.750
1972	86	20	16	197	68	1.765	—	2.152
1973	97	12	28	54	53	1.670	—	1.914
1974	59	10	7	53	47	1.565	—	1.741
1975	115	8	45	84	33	2.260	—	2.545
1976	117	14	9	49	7	2.400	—	2.596
1977	76	9	13	47	62	2.086	—	2.293
1978	86	34	7	22	60	4.295	1	4.505

TIPO - LITO O. DEBATE & F. - LIVORNO

ERRATA

Sotti anziché *sotto* - pagina 13, 5^o rigo

Pagina 14 dal rigo 26 al rigo 28 intendesi fra parentesi la frase che inizia con la parola *forse* e termina con la parola *Cosimo*

Pagina 14 leggesi 1636

Goffa anziché *coffa* - pagina 18, 8^o rigo

Pagina 23, leggesi Giuseppe Petri

Poveva anziché *poteva* - pagina 27, 38^o rigo

Albani anziché *elbani* - pagina 29, 2^o rigo

Pagina 42, dal secondo capoverso sino alla fine, intendesi impaginato in coda al capitolo «I cento anni della autonomia»

Il capitolo «I minerali di Rio Marina» è stato curato dall'esperto Luigi Casagrande