

Dalla riattivazione dei servizi nel dopoguerra ai giorni nostri

di Giancarlo Molinari

Terminata la seconda guerra mondiale, nel fare i conti con le perdite subite, si profilò in tutta la sua drammaticità lo stato in cui versava il settore delle comunicazioni marittime.

La Navigazione Toscana, che conservava l'appalto delle linee di collegamento dell'Arcipelago Toscano, era ridotta in ginocchio per la perdita, nel conflitto, dell'intera flotta di sei unità.

Anche al naviglio mercantile su scala nazionale erano stati inflitti duri colpi e la Navigazione Toscana, non trovando di meglio, poté riattivare ufficialmente i servizi, il 1° maggio 1945, con le due piccole motobarche *Alba* e *Assunta*.

“Furono viaggi disagiati i primi — ricorda Pietro Catanzaro — effettuati con natanti scoperti che esponevano i passeggeri ai rigori del tempo e non erano scevri di pericoli per la non rara presenza in quei mari di mine vaganti”.

Vennero successivamente noleggiate altre unità che potevano essere recuperate sul mercato le quali contribuirono, seppure piuttosto lentamente, al ripristino delle comunicazioni reso ancor più difficoltoso dallo sfacelo in cui versavano gli scali di Portoferraio e di Portovecchio a Piombino a causa dei massicci bombardamenti cui erano stati sottoposti.

Fra le unità noleggiate ricordiamo la motonave *Vittoria* di modeste dimensioni che rimase nelle linee per oltre otto anni; la motonave *Patriota* che venne utilizzata per soli cinque mesi dal 24 gennaio al 18 giugno del 1946. Naufragò tragicamente nel canale di Corsica fra il 28 e il 29 settembre 1952 con nove componenti dell'equipaggio.

Vennero i piroscafi *Lussino* di 121,74 TSL e *Limbara* di 410 TSL. Quest'ultimo venne subito ribattezzato *bighellone* per l'estenuante lentezza delle sue traversate. Fu adibito, soprattutto, alla linea settimanale Livorno-Elba ma non incontrò grossi favori tanto è vero che in taluni alberghi dell'Elba, lo riferiscono le cronache, circolava la raccomandazione scritta: “non partire giovedì che c'è il *Limbara*”.

Una significativa tappa nella ripresa dei collegamenti fu rappresentata dall'ingresso in servizio, nel dicembre 1947, della motonave *Pola* di 451,30 TSL.

La venuta del *Pola* fu salutata con entusiasmo dagli Elbani che vi intravedevano l'inizio della fine dello stato di emergenza.

Si trattava di “una bella barca, veloce, comoda, stabile al mare, capace di trasportare circa 500 passeggeri e alcune automobili”. Fu noleggiata dalla soc.



Il piroscafo *Limbara* detto *Bighellone*

Istria di Trieste ed inserita nella linea Portoferraio-Cavo-Piombino dove rimase prevalentemente.

Nell'ottobre del 1948 il *Pola* venne inviato per lavori a Trieste e sostituito temporaneamente dal piroscafo *Gennargentu* di 498,79 TSL, noleggiato dalla soc. Tirrenia.

Simile al *Limbara*, il *Gennargentu* venne subito ribattezzato *affumicatore* per le dense nubi di fumo che sprigionava il suo fumaiolo e come il *Limbara* era lento, privo di qualsiasi comodità e pertanto assolutamente inadatto al trasporto dei passeggeri.

L'assenza del *Pola* fu subito avvertita e si profilò anche l'idea che non sarebbe ritornato nelle linee. Si può immaginare a distanza il putiferio che scatenò tale ipotesi peraltro scongiurata col rientro in servizio della nave a fine anno.

Le diverse acquisizioni di navi per la flotta, anche se a nolo e il potenziamento delle linee di esercizio per quanto graduale e non sufficientemente adeguato alle esigenze del momento, non furono atti unilaterali della Navigazione Toscana o del Ministero della Marina Mercantile. Furono il frutto di grosse e continue battaglie condotte nel contesto delle iniziative adottate per la globale ristrutturazione socio economica che ha interessato l'Elba in tutto il dopoguerra.

Ricordiamo che alla distruzione dello stabilimento siderurgico di Portoferraio e alla scelta politica nazionale di non riattivarlo, era seguita una crisi terribile. Tutto l'assetto economico su cui si era sorretta l'Elba nella prima metà del '900, crollò improvvisamente.

Con la chiusura degli Alti Forni vennero meno anche le altre attività minori ad essi collegate, comprese

I COLLEGAMENTI MARITTIMI DELL'ARCIPELAGO TOSCANO



La M/n Pola

quelle commerciali e molta gente conobbe la fame e la disperazione.

Si rese, quindi, necessario ricercare una fonte economica alternativa verso la quale orientare tutte le risorse e questa fu individuata nel *turismo*.

Fra le infrastrutture da realizzare o da potenziare per l'attuazione del nuovo progetto di sviluppo, le comunicazioni marittime occupavano, ovviamente, un posto di primo piano. Nella loro direzione furono rivolte incessanti azioni di stimolo da parte delle pubbliche amministrazioni locali e di istituzioni e associazioni fra cui l'A.P.E. (Associazione Progresso Elbano) sorta il 23.5.1946, che prelude alla costituzione dell'E.V.E (Ente per la Valorizzazione dell'Isola d'Elba) avvenuta con legge n. 101 del 23.2.1952.

Le numerose istanze scaturite trovarono una prima

concreta risposta con l'acquisizione, da parte della Navigazione Toscana, di due corvette canadesi opportunamente riadattate per i traffici con le isole.

La prima ad entrare in linea fu il *Porto Azzurro*, di 918 tonnellate, che compì il viaggio inaugurale Porto-vecchio di Piombino - Portoferraio il 26 novembre 1950 al comando del cap. Alfredo Foresi.

L'avvenimento ebbe il carattere della solennità e a fare gli onori di casa c'erano il presidente della Navigazione Toscana comm. Carlo Cameli, la moglie Marcella che faceva da madrina e i figli avv. Francesco e Luigi. Fra gli ospiti: funzionari del Ministero della Marina Mercantile, autorità civili e militari dell'Elba e di Piombino e il Prefetto di Livorno.

La seconda corvetta, anch'essa di 918 tonnellate, venne in un primo momento ribattezzata *Rio Marina* e poi *Portoferraio* non essendo stato possibile chiamarla *Elba* in quanto risultava iscritta una nave omonima al compartimento di Livorno. Si trattava del bastimento costruito nel cantiere Elba di Bagnaia creato da Beppino Cacciò (sull'attività del cantiere vedi *Lo Scoglio* n.12).

Il *Portoferraio* subì i lavori di riadattamento nel cantiere della soc. industrie navali meccaniche Spezzine di La Spezia ed effettuò il viaggio inaugurale Livorno-Portoferraio, al comando del cap. Giuseppe Cova, il 6 marzo 1951.

Anche l'ingresso delle corvette venne salutato con una certa soddisfazione dagli Elbani sebbene non mancassero le critiche soprattutto per le operazioni di imbarco degli automezzi che avveniva, come nel *Pola*, con l'ausilio dei picchi di carico e attraverso manovre



L'ex corvetta canadese Portoferraio

I COLLEGAMENTI MARITTIMI DELL'ARCIPELAGO TOSCANO

lente e laboriose. Una difficoltà, questa, che verrà risolta solo con l'entrata in servizio delle navi traghetto.

Il *Porto Azzurro* e il *Portoferraio* rappresentavano la prima quota della flotta di proprietà che la Navigazione Toscana aveva in animo di ricostituirsi. Per gestire un programma più articolato occorreva comunque la garanzia di una convenzione a lunga scadenza che consentisse la possibilità di accedere a finanziamenti adeguati.

La nuova convenzione ventennale con la Navigazione Toscana, che si aggiudicò l'appalto dei servizi in un'asta pubblica, fu stipulata a Roma il 23.11.1953 ed entrò in vigore il 13 gennaio 1954.

L'appalto fu la conseguenza della emanazione della tanto attesa legge 5 gennaio 1953 n. 34 dalla quale gli Elbani si aspettavano, per la verità, un trattamento più adeguato e che, invece, venne a porre le comunicazioni marittime dell'Arcipelago Toscano in uno stato di inferiorità rispetto al periodo precedente il conflitto mondiale. In sostanza non tenne conto delle nuove esigenze determinatesi dalla continua crescita del movimento commerciale e turistico.

Limitandosi a codificare una situazione di fatto esistente, la legge confermò le quattro linee già in esercizio contro le sei attivate prima della guerra e il numero delle corse che andò a prevedere apparve subito limitato rispetto alle reali necessità soprattutto nel periodo da novembre a maggio.

In seguito la percorrenza sulle linee verrà adeguata all'incremento del volume dei traffici e del movimento passeggeri. Sulla linea 2 Portoferraio-Cavo-Piombino la 3ª corsa giornaliera verrà istituita tutto l'anno dal 1º ottobre 1962 mentre prima era solo a carattere stagionale.



Caricamento di un'auto a bordo del *Porto Azzurro*



26.2.1956 varo della M/n *Aethalia* nei cantieri di Riva Trigoso a Genova

La Navigazione Toscana, che nel frattempo (dicembre 1953) aveva acquistato la M/n *Pola*, si anticipò di un anno e mezzo sulla scadenza prevista dal capitolato d'appalto per il piano di armamento e mise in servizio, nel luglio 1954 sulla linea dell'isola del Giglio, la nuova motonave *Aegilium* di 284,47 TSL che andò a rappresentare la quarta unità della flotta ricostituita.

Ormai premevano i tempi per la realizzazione della seconda nave prevista dalla convenzione sulle linee per l'Elba. Aspettare il 1958, come stabilito, non era più possibile e significava eludere un bisogno che si faceva sempre più pressante.

Le statistiche sul movimento dei passeggeri e delle merci riferivano dati in continua ascesa: dalle 3754 tonnellate di merci traggiate con le sole navi della Navigazione Toscana nel 1946 si era giunti alle 17.500 tonnellate del 1954; dai 91.944 passeggeri trasportati nel 1946 la misura era salita ai 380.000 del 1954.

Anche alla luce di tali considerazioni, vennero affrettate le scadenze per la costruzione, ex novo, di una nave traghetto capace di trasportare parecchie auto e numerosi passeggeri in una volta.

Si giunse, così, a domenica 26 febbraio 1956 per l'appuntamento tanto atteso allo scalo n.3 dei cantieri del Tirreno di Riva Trigoso a Genova dove alle 11 era previsto il varo della motonave *Aethalia* appositamente costruita per i collegamenti dell'isola d'Elba, in particolare per quelli della linea A2. Si trattava della prima nave-traghetto nella storia della navigazione progettata per il trasporto di autoveicoli e mezzi pesanti.

Le caratteristiche della nave tennero conto dell'esigenza di imprimere un'accelerazione allo sviluppo dei traffici marittimi ai quali stava per accostarsi con le sue 1306,23 tonnellate di stazza lorda, coi suoi 65 metri di lunghezza e 12,80 di larghezza e con la potenza di 2054 cavalli capaci di imprimere una velocità di 15 miglia. Era in grado di trasportare circa un migliaio di passeggeri, 60 automobili a pieno carico e anche pullman e autocarri.



I COLLEGAMENTI MARITTIMI DELL'ARCIPELAGO TOSCANO



Aliscafi in arrivo a Portoferraio
A dx la Freccia del Mediterraneo

L'*Aethalia* entrò in servizio nella linea Portoferraio-Cavo- Piombino il 1° agosto 1956 dopo il viaggio inaugurale compiuto cinque giorni prima.

Il beneficio che ne derivò in termini di miglioramento dei trasporti fu notevole tanto è vero che le statistiche registrarono subito un innalzamento di valori. Dai 5538 automezzi trasportati nel 1955, si salì agli 8386 del 1956 e agli 11.538 del 1957 e così a salire di anno in anno.

L'*Aethalia* è la nave che sarà più amata dagli Elbani anche quando l'avvento di più moderne unità la relegheranno ad un ruolo ausiliario e del tutto marginale. Essa contribuirà fattivamente al miglioramento delle condizioni economiche dell'isola con lo smistamento di enormi masse turistiche e sarà anche la nave che resterà più a lungo in servizio. Verrà infatti messa in disarmo il 23 dicembre del 1988 dopo oltre 32 anni di attività.

A Portoferraio, per consentire un attracco idoneo all'*Aethalia*, costretta inizialmente ad usare il precario pontile n.3 (ex Ilva), ne fu costruito uno apposito che venne intitolato alla memoria del magg. Giuseppe Massimo e inaugurato il 10 maggio 1959.

Due anni dopo venne risolta anche l'annosa questione del raccordo ferroviario fra la stazione di Piombino e il porto.

Nel frattempo c'erano stati avvicendamenti ai vertici della Navigazione Toscana per la morte del presidente comm. Carlo Cameli (18.8.1959) e per quella precedente (21.12.1957) del vice presidente avv. Francesco Cameli. A loro erano succeduti Luigi e Raffaele Cameli, rispettivamente presidente e amministratore delegato della società.

Sotto la gestione di questi ultimi la flotta venne potenziata con un traghetto derivato dalla trasformazione di una nave svedese al quale venne dato il nome di *Rio Marina*.

La nuova unità aveva una staza lorda di 352,40 tonn. e una capacità di trasporto di 30 auto e 250 passeggeri. Fu immessa nelle linee subito dopo il viaggio inaugurale compiuto il 27.5.1962 al comando del cap. Fulvio Tesi di Marina di Campo.

L'ingresso del *Rio Marina* fu accolto tutt'altro che con soddisfazione perché le caratteristiche del "modestissimo battello adatto alle gite domenicali lungo i fiordi scandinavi" provocarono una delusione generalizzata.

Cominciò intanto a farsi largo una iniziativa privata che si propose l'obiettivo di occupare gli spazi lasciati vuoti dalla società convenzionata il cui intervento appariva sempre meno adeguato ai bisogni. Tale iniziativa trovò nell'elbano Domenico Lorenzi l'artefice più qualificato.

Al Lorenzi, cui faceva capo anche il servizio delle autolinee dell'isola d'Elba, vanno ascritte le più importanti realizzazioni di questi anni.

Lo troviamo già impegnato col comm. Ferruccio Lazzi di Firenze nelle crociere turistiche estive della motonave *Asso di cuori* iniziate nel 1956 e proseguite dalla soc. Turismare di Portoferraio la quale, nel 1960, istituì pure un servizio giornaliero estivo di motoscafi veloci da Portoferraio a Piombino e viceversa.

Domenico Lorenzi, che impegnò molti capitali propri per favorire sempre più lo sviluppo turistico ed economico dell'isola d'Elba, fu direttore della soc. Aliscafi del Sud che il 6 giugno 1964 iniziò un regolare servizio di collegamenti nella linea Viareggio-Livorno-Isola d'Elba-Piombino-Bastia e viceversa con l'aliscafo *Freccia del Mediterraneo*.

Gli aliscafi, per la verità, avevano già fatto capolino all'Elba, senza particolari sviluppi, il 6 agosto 1962 per determinazione di una società di navigazione di Roma.

La società Aliscafi, che intanto aveva cambiato polo alla propria denominazione, da "Sud" a "Nord" e che poi si sarebbe trasformata nella Società Tosco Sarda di Navigazione, già all'inizio del 1965 esercitava sulla linea Portoferraio-Piombino affiancando alla *Freccia del Mediterraneo* altri aliscafi fra i quali ricordiamo la *Freccia dell'Elba* e la *Freccia della Versilia*.

La Società Tosco Sarda di Navigazione, della quale è presidente lo stesso Domenico Lorenzi, il 9 aprile 1966 immette sulla linea Portoferraio-Piombino la nave traghetto *Maria Maddalena* di appena 298 tonnellate, capace di trasportare 185 passeggeri e 20 autovetture a una velocità di 13 nodi orari.

Per il diffuso colore nero del suo scafo, in parte alleggerito da rifiniture e scritte bianche, la piccola nave



La M/n Maria Maddalena ribattezzata Calimero
con le insegne della NAV.AR.MA.

I COLLEGAMENTI MARITTIMI DELL'ARCIPELAGO TOSCANO



29.1.1967: a bordo dell'Isola d'Elba durante il viaggio inaugurale. Da sin.: il vice prefetto dell'Elba Bonaventura Patrelli-Campagnano; la sig.ra Donatella Lorenzi; l'arciprete di Portoferraio Don Pietro Berti; il comandante della Capitaneria di Portoferraio Walter Lucani; il comandante della nave Carlo Figliomeni; l'amministratore unico della SAR.E.NA. Domenico Lorenzi; il comandante del Battaglione allievi Guardia di Finanza di Portoferraio magg. Enzo Selvaggi; la signora Vittorina Mitrano in Libotte e, ultimo a dx in primo piano, il comandante in seconda della Capitaneria di Portoferraio Giorgio Libotte.

venne subito ribattezzata *Calimero* e come tale è ancora ricordata anche con una certa simpatia che le è derivata dalla spigliatezza con la quale affrontava le mareggiate al comando del cap. Michele Sirabella che per questo si guadagnò il simpatico appellativo di "temerario del canale".

Il 1967 fu un anno di svolta nella storia delle comunicazioni marittime dell'Arcipelago Toscano.

Si era costituita all'Elba la soc. SAR.E.NA. (Sardegna Elba Navigazione) di cui era amministratore unico l'infaticabile Domenico Lorenzi. La SAR.E.NA. mise in servizio, all'inizio dell'anno, la nave traghetto *Isola d'Elba* di 499,43 TSL con un garage di 450 mq che poteva accogliere da 60 a 70 auto o 7 autotreni.

L'*Isola d'Elba* effettuò il viaggio inaugurale il 29 gennaio 1967, madrina la consorte di Domenico Lorenzi signora Donatella. Entrò in servizio nella linea Portoferraio-Piombino il 1° febbraio.

Nel luglio 1967 i vertici della Navigazione Toscana decisero di cedere il pacchetto azionario ad un gruppo armatoriale privato e della nuova società che conservò la ragione sociale "Navigazione Toscana", divenne amministratore delegato e direttore generale lo stesso Lorenzi. La nave *Isola d'Elba* dal 1° agosto prese i colori e le insegne della N.T..

In quell'anno un'altra società era entrata in concorrenza nelle linee elbane. Si trattava della NAV.AR.MA. (Navigazione Arcipelago Maddalenino), con sede a Cagliari, che il 13 aprile 1967 mise in servizio fra Portoferraio e Piombino la nave traghetto *Elba Prima* di 474 tonnellate, 60 metri di lunghezza,

10,52 di larghezza, in grado di trasportare fino a 60 auto e i camion fino a 4 metri di altezza.

All'*Elba Prima* la NAV.AR.MA., che esercita tuttora anche sulle linee elbane, affiancò la *Maria Maddalena* acquistata dalla soc. Tosco Sarda di navigazione e l'*Elba Ferry* ex *Luigi Rizzo*.

A potenziare la flotta della Navigazione Toscana vennero le navi traghetto *Città di Piombino* di 499,85 TSL che effettuò il viaggio inaugurale il 15.3.1969 e *Flaminia Nuova* di 2196 TSL che il viaggio inaugurale lo compì il 29.2.1971.

La *Flaminia Nuova*, oggi *Capo Bianco*, fu immessa nella linea di Livorno.

Il 20 giugno 1971 la soc. S.N.A.V. di Messina, subentrata alla Tosco Sarda di navigazione che aveva cessato la sua attività, iniziò un proprio servizio di aliscafi con la *Freccia del Sole*.

A metà degli anni "70" ed esattamente il 19 maggio 1975, viene emanata la legge n.169 sul riordinamento dei servizi marittimi postali e commerciali a carattere locale. È la legge che dà il via alla costituzione di una società pubblica di navigazione a carattere regionale di cui fa parte, col 51 per cento delle azioni, la soc. Tirrenia del gruppo Finmare.

La nuova società pubblica si chiama TOREMAR (Toscana regionale Marittima), ha sede a Livorno e dal 1° gennaio 1976 ha sostituito la Navigazione Toscana per l'esercizio ventennale dei servizi marittimi con le isole della Toscana.

Il resto è storia di oggi.

(I precedenti servizi sono apparsi su LO SCOGLIO n.ri 18, 19 e 20)

□