

I COLLEGAMENTI MARITTIMI DELL'ARCIPELAGO TOSCANO

La "NAVIGAZIONE TOSCANANA" dalla sua costituzione alla seconda guerra mondiale

di Giancarlo Molinari

Abbiamo accennato la volta scorsa (vedi *Lo Scoglio* n°18), al fallimento dell'Armatore Carlo Allodi cui erano affidati i servizi marittimi dell'Arcipelago Toscano e all'avvicendamento, nella gestione, dei F.lli Orlando titolari dell'omonimo Cantiere Navale di Livorno.

Il monopolio di tali servizi fu assunto dagli Orlando "per evitare il pericolo che la sede d'armamento di queste linee fosse trasportata in un altro porto, con danno evidente della classe marinairesca livornese" come loro stessi vollero puntualizzare in una lettera agli equipaggi dei piroscafi nel corso di una agitazione sindacale.

Deve essere stata sicuramente quella necessità a determinare la scelta degli Orlando perché la situazione in cui versavano i collegamenti marittimi con le isole dell'Arcipelago Toscano nel 1913, non era tale da invogliare investimenti profittevoli nella sua direzione.

Dal 5 settembre 1912 la conduzione dei servizi era in mano al curatore fallimentare della Compagnia Allodi, Cav. Giuseppe Bertani ed era assicurata con piroscafi 'antidiluviani' capaci anche di perdere il timone in alto mare come accadde all'*Alessandro Volta* in navigazione fra Portolongone e Marina di Campo.

È vero e lo abbiamo ricordato, che per rimodernare la flotta l'Allodi fece costruire tre nuove unità — il *Cappellini*, il *Guerrazzi* e l'*Elba II* — proprio nei Cantieri Orlando di Livorno ma non poté utilizzarle a causa del fallimento. Cosicché si trovavano ancora in attività i vetusti piroscafi che Allodi aveva ereditato dalla Navigazione Generale Italiana: oltre all'*Alessandro Volta*, il *Giglio*, il *Giannutri*, il *Conte Menabrea* e il vecchio *Elba*.

La critica, spesso aspra, che veniva mossa da ogni parte ai servizi marittimi, ridotti ormai in uno stato



L'On. Dario Cassuto che svolge un ruolo di primo piano nella vertenza dei trasporti marittimi

definito "miserevole e pericoloso", si collegava innanzitutto alle condizioni dei piroscafi ormai logori dall'età, mal sicuri e assolutamente inadeguati a rispondere alle maturate esigenze del traffico e del movimento dei passeggeri.

Tale critica non risparmiava le tariffe ritenute eccessivamente onerose e si rivolgeva anche all'annosa questione dello sbarco a Piombino sulle cui difficoltà ci siamo soffermati nel servizio precedente.

Il malcontento era così largamente diffuso nell'opinione pubblica elbana che fu necessaria la costituzione di un "Comitato Cittadino pro servizi marittimi".

Si trattava di un "Comitato permanente di agitazione" sorto a Portoferraio il 4 maggio 1913 sotto la Presidenza del dott. Ettore Guani e composto da oltre cento "autorevoli cittadini" fra i quali: l'avv. Giuseppe Gasparri, Vice Presidente; Michele Strina, Segretario; avv. Leone Damiani, Sindaco di Portoferraio; avv. Mario Colivicchi; conte Giulio Pullè; Frediano

→



VOLKSWAGEN
Audi

Luciano VANNUCCI

Officina Autorizzata 284/1268

57037 PORTOFERRAIO (LI)
Loc. Carpani - Tel. (0565) 92323

I COLLEGAMENTI MARITTIMI DELL'ARCIPELAGO TOSCANO



I piroscafi 'Cappellini', 'Guerrazzi', 'Elba II' pronti per il varo nel Cantiere Orlando di Livorno

Frediani; Luigi e Antonio Daddi; Antonio Imparata; Michele Boni; dott. Iacopo Broccardi; Ernesto Del Bono; gen. Leopoldo Lambardi; Bellom Ottolenghi; prof. Gino Cestari; Alfredo De Pasquali; i Direttori dei giornali *Ilva*, *Corriere dell'Elba*, *Araldo*.

Il Comitato, anche per il livello di rappresentatività sociale di molti suoi membri, riuscì ad amalgamare in una comune azione di lotta le rivendicazioni più disparate e già nell'imponente comizio pubblico dell'11 maggio poté registrare la partecipazione attiva dei

Sindaci dei Comuni Elbani, dei Presidenti dei vari Circoli, Società Operaie, Congregazioni di Carità, Parroci e numerose altre adesioni fra le quali fanno spicco quelle del cav. Ugo Ubaldo Tonietti e quella dell'On. Dario Cassuto.

L'On. Cassuto, Deputato del 1° Collegio di Livorno, giocherà un ruolo molto importante nei rapporti col Governo e col Parlamento per la causa dei trasporti marittimi anche se non riuscirà ad ottenere tutto quello che richiede. →



I piroscafi 'Cappellini' e 'Cortellazzo' in navigazione nel Canale di Piombino

I COLLEGAMENTI MARITTIMI DELL'ARCIPELAGO TOSCANO



Il varo del piroscafo 'Elbano Gasperi' a Genova il 24 aprile 1928

È dovuta a lui l'elevazione, per legge, della velocità da 10 a 12 miglia orarie nella linea Portoferraio-Piombino, che rappresentò un risultato di tutto rilievo.

Il Cassuto si farà anche portavoce di una richiesta più ardita: quella della istituzione della terza corsa giornaliera Portoferraio-Piombino. Non riuscirà ad ottenerla perché non lo consentivano le condizioni dello scalo a Piombino non potendovi pernottare il piroscafo.

La terza corsa giornaliera, dopo alcuni esperimenti, sarà una realtà soltanto dal 1° aprile 1958.

Il Comitato troverà concreto sostegno alla propria azione anche in uno sciopero dei marittimi scaturito in concomitanza con l'assunzione dei servizi da parte dei Flli Orlando ai quali rivendicano miglioramenti economici e migliori condizioni di lavoro.

Lo sciopero termina il 25 luglio 1913 e la ditta dei

Flli Orlando & C mette in servizio, lo stesso giorno, il nuovo piroscafo *Alfredo Cappellini* che, salpato da Livorno, effettua un giro isole fra la Gorgona, la Capraia, Pianosa e l'Elba.

Assieme al "bellissimo ed elegante piroscafo dall'inarrivabile confort — come enfaticamente si espresse la *Gazzetta Elbana* — la benemerita ditta Orlando ha voluto coronare l'opera propria modificando e riducendo le tariffe dei noli e dello sbarco delle merci".

Sembrava, dunque, che le cose si fossero aggiustate, o meglio, incanalate per il verso giusto, ma non fu così.

In agosto i Consigli Comunali di Portoferraio, Marciana Marina, Portolongone e Marciana si dimisero in massa per protestare contro l'immissione nella linea Portoferraio-Piombino del nuovo piroscafo *Elba II*.

I COLLEGAMENTI MARITTIMI DELL'ARCIPELAGO TOSCANO



Il piroscafo 'Andrea Sgarallino' sotto una coltre di neve

La drastica decisione va collegata al fatto che fra le promesse avute da Roma per risolvere la vertenza sui collegamenti marittimi, c'era la garanzia che il servizio postale fra Portoferraio e Piombino dovesse essere effettuato da piroscafi capaci di percorrere 12 miglia all'ora e l'*Elba II* non era in grado di raggiungere tale velocità.

Ma l'ostilità verso l'*Elba II*, come del resto, almeno inizialmente, verso il *Cappellini* e il *Guerrazzi*, andava ricercata nella sventurata circostanza del loro varo che trascinò molte polemiche mettendo in discussione, soprattutto, la loro stabilità.

Era accaduto, infatti, che al momento del varo, previsto per tutti e tre i piroscafi nella stessa giornata del 5 maggio 1912, capitarono incidenti del tutto impreveduti. Il *Guerrazzi*, appena sceso in mare, si reclinò sensibilmente sul lato destro a causa dello spostamento del centro di gravità per mancanza di zavorra. L'*Elba II* e il *Cappellini* rimasero "inchiodati" nello scalo a rotaie per via della ruggine a taluni meccanismi, tanto è vero che l'*Elba II* poté essere varato sol-

tanto il giorno dopo mentre il *Cappellini* il mese successivo.

L'*Elba II* potrà tornare sulla linea bigiornaliera Portoferraio-Piombino, col suo fardello di polemiche, nel novembre 1914 dopo opportune modifiche per aumentarne la velocità. Vi resterà poco tempo perché verrà venduta allo Stato.

Nel 1914 viene costituita la "Società Anonima di Navigazione Toscana" della quale fu primo Presidente l'ing. Giuseppe Orlando il quale manterrà la carica fino alla sua morte, nel 1926.

La prima guerra mondiale sorprende la "Navigazione Toscana" mentre è ancora in atto la ristrutturazione dei servizi. Le unità della flotta verranno trasformate in navi ausiliarie e da guerra e impegnate in varie missioni. Ricordiamo quella del *Cappellini* nei Dardanelli e lungo le coste dell'Asia Minore e del *Guerrazzi* nelle acque della Tripolitania.

Nel dopoguerra ricominciano le agitazioni della popolazione elbana che reclama e pretende la riattivazione dei collegamenti allo stato in cui si trovavano "ante bellum".

La lentezza con la quale verranno ripristinate le linee di collegamento fra le isole e il continente, va ricercata nel recupero al servizio dei piroscafi requisiti e, soprattutto, nella mancanza di carbone.

"Un sensibile cambiamento si era, però, verificato nella situazione dei servizi marittimi italiani" — scrive Pietro Catanzaro nel suo saggio sulla storia della N.T. — ed anche la Navigazione Toscana si trovò di fronte a nuove necessità. I piroscafi erano ormai troppo piccoli; nuove linee erano reclamate per fronteggiare le esigenze dei traffici e delle popolazioni".

Si resero, perciò, necessari ulteriori accordi e nuove condizioni di esercizio che furono fissate, nel 1925, in una nuova convenzione che confermò la gestione dei servizi marittimi per l'Arcipelago Toscano alla "Navigazione Toscana" per altri venti anni e le venne, altresì, imposto "un vasto piano di nuove costruzioni al fine di rinnovare, entro un tempo relativamente breve, l'intera flotta sociale".

Nel 1920 era stato intanto varato, nel Cantiere Or-



PIZZERIA

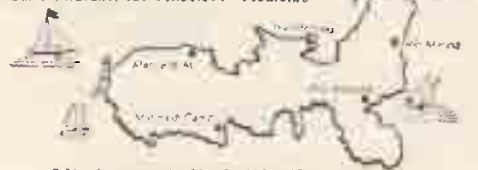
Snack Bar TAVOLA CALDA

Self-service

bar elba

di Tani Sauró

Via Carlo Pisacane, 120 Tel. 30.594 - Piombino



Vini speciali dell'Elba

ELETTRICA PAOLINI & C. SAS

CEMENTERIA CASACCIA

Portoferraio

Tel. 917.591

Elettrodomestici - Radio TVcolor

IGNIS•CANDY•REX
SABA•SIEMENS•CONSTRUCTA

I COLLEGAMENTI MARITTIMI DELL'ARCIPELAGO TOSCANO



La motonave 'Giuseppe Orlando'

lando di Livorno, durante l'occupazione operaia, il piroscalo *Cortellazzo* al quale, inizialmente, fu dato nome *Somarello* dal maestro Pietro Mascagni.

I vari più attesi furono comunque, nel 1928, quello del piroscalo *Elbano Gasperi* costruito nel cantiere 'Odero' di Genova e, nel 1930, quello del piroscalo *Andrea Sgarallino*.

Lo *Sgarallino* fu, invece, costruito a Livorno con gli stessi criteri e la medesima impostazione dell'*Elbano Gasperi* del quale fu considerato gemello, seppure in edizione riveduta e corretta.

Il 9 marzo 1930, sempre nei cantieri di Livorno, viene varato il piroscalo *Dino Leoni* e il 22 ottobre 1936 entra in servizio nella linea Portoferraio-Piombino, al comando del Cap. Ernesto Astarita, la motonave *Giuseppe Orlando* costruita negli stessi cantieri.

Pur non possedendo dimensioni eccezionali (misurava 64 metri circa di lunghezza e 10 di larghezza) la motonave *Orlando* è stata allestita utilizzando le più

moderne tecnologie a disposizione in quei tempi. L'apparato motore, ad esempio, assicurava alla nave la velocità di 15 nodi. Tutti i servizi di bordo erano elettrificati con alimentazione a corrente continua a intensità costante, generata da metadinamo.

"Nel frattempo le azioni sociali erano passate in proprietà alla Soc. Terni di Roma — riferisce Catanzaro — che affidò al Cap. Giuseppe Conti, solerte Direttore della Società e valente cultore di problemi marittimi, la completa tutela degli interessi sociali".

Con la flotta di sei unità: *Cappellini, Guerrazzi, E. Gasperi, D. Leoni, Sgarallino* e *Orlando* la "Navigazione Toscana" vede completato il programma che si era prefissato e può proseguire con minore preoccupazione, rispetto agli inizi, la sua attività.

Ma la seconda guerra mondiale è alle porte e sarà causa della distruzione di tutta la flotta.

Vedremo come, la prossima volta. □

MERCATINO DELLA BIANCHERIA
E DELLA MAGLIERIA INTIMA

IL BIANCONE

da Sabatino

Località CONCIA DI TERRA — PORTOFERRAIO

IL LIBRAIO

Classici e Novità

Libreria succursale del Touring Club Italiano

CALATA MAZZINI, 9 - PORTOFERRAIO - TEL. 917135

«Convio alla mano, appuntamento in miniera»

di Massino Scoperto

Apronunciarne i nomi con speciale fervore — Cala Seregola, Civetta, Polveraio, Vigneria — tornano in mente di colpo le più belle “Storie di Rio”, ambientate dallo scrittore Luigi Berti proprio fra le “cave”, ossia le diverse posture della miniera del ferro. E prende slancio, netta e chiara, la gloria dell’Elba, legata all’attività estrattiva da tempi ignoti e pur cuciti a doppio filo rosso della fatica e del sangue, per campare la vita e difendere un privilegio di potenza, ambito e insidiato. È bene ricordarlo, alla fine del secolo scorso “travagliavano pe’ le’ ripe” ancora mille e trecento minatori, con una produzione di 450.000 tonnellate annue. Ribaltati antichi principi, mutate le necessità, cambiate le prospettive, i terreni di coltivazione e di sfruttamento sono stati uno ad uno abbandonati, sicché al giorno d’oggi un centinaio di famiglie soltanto vive sullo smercio dei silicati di magnesio, a Rio Marina, richiesti dall’industria siderurgica per abbassare la temperatura dei forni. Tuttavia qui sussistono le uniche riserve strategiche di minerale ferroso del nostro paese, stimate tra 15 e 18 milioni di tonnellate.

E se un’emergenza restituisse all’attività valori economici accettabili, i cantieri dovrebbero essere riaperti con insospettata rapidità. Anche su tale esigenza, nemmeno troppo fantasiosa, riposa la filosofia del progetto che intendiamo esporre ai lettori, chiacchierato da anni ma abbastanza estraneo alla coscienza collettiva, non ostante le aspirazioni in tinta verde che fanno spicco nella cultura contemporanea. Alludiamo al concetto di Parco Minerario da creare al più presto su tre aree distinte dell’Elba, nel versante orientale. Un disegno ambizioso, a testimoniare vocazioni insopprimibili, tradizioni radicate, risorse naturali ed umane tutt’altro che esaurite. Un Parco inteso come organismo pulsante e articolato, capace di recepire i bisogni di una domanda eterogenea: espressi da fasce sociali con interessi specifici, magari di basso profilo turistico, da soddisfare quindi attraverso strutture complementari di segno opposto, dal Centro Congressi al luogo di ristoro attrezzato, allo spogliatoio decoroso sull’arenile isolato. Ma procediamo con ordine, seguendo un tracciato che chiarisca la strategia di fondo, le risorse finanziarie, le forme di gestione, gli investimenti previsti, l’insediamento globale. Va subito detto che il “Progetto Parco” è caldeggiato dalla Comunità Europea, dalla Regione Toscana, dalla Comunità Montana dell’Elba e Capraia e dai co-



muni minerari dell’isola. Esso traduce in termini ragionevoli una proposta da realizzare con strumenti adeguati, politici e tecnici, volta a recuperare un territorio privilegiato di 460 ettari nei comuni di Rio Marina, Rio Elba e Capoliveri. Il piano, che ha già richiesto un forte impegno professionale nella fase di studio, viene portato avanti da un gruppo ristretto di specialisti (due urbanisti, un ingegnere minerario, un consulente finanziario) e coordinato da Roberto Garavini, personalità d’indiscusso prestigio. L’idea-forza insiste sulla necessità di arginare il regresso ambientale, altrimenti inevitabile, favorito dalla scomparsa della realtà mineraria, con sofferenze culturali evidenti e spreco intollerabile di risorse originali. L’altra condizione primaria l’abbiamo rammentata, mantenere cioè giacimenti ed impianti in stato di efficienza per una eventuale congiuntura di politica economica che imponesse la ripresa dell’attività estrattiva. Lo schema esecutivo prevede la pubblica proprietà del comprensorio individuato, mentre lascia una larga autonomia di gestione alla struttura amministrativa, dovendo quest’ultima “puntare sul profitto come strumento di sviluppo e d’investimento”. Con il rigetto di ogni tentazione demagogica la Società così organizzata affiderà ad un comitato scientifico la scelta dei programmi, orientati sul mercato e ispirati alla flessibilità della sua dinamica. Il supporto fisso sarà “assolutamente minimo”, il personale avrà quasi tutto il contratto di lavoro a scadenza stagionale. Reso

LO SCOGLIO È L’ELBA E L’ELBA È LO SCOGLIO

CONVIO ALLA MANO, APPUNTAMENTO IN MINIERA



Miniera di Cala Seregola

operativo, il Parco garantirà un'attraente combinazione d'iniziative, abilmente dosate e integrate. Dalla fase di ricerca è emerso che lo sfruttamento di quarzite e calcare, impiegati nel calcestruzzo, sarebbe competitivo e potrebbe occupare una ventina di operai. L'asso nella manica, da giocare con meditata perizia, sembra però un altro e consente di guardare al futuro con una carica di ottimismo, avendo sbaragliato almeno sulla carta la temibile concorrenza straniera, segnatamente quella tedesca di Bochum, esclusa da questa opportunità. Che consiste, alle spicce, nel principio del "fai da te" applicato disinvolatamente alla miniera, senza dubbio l'aspetto più innovativo dell'intero disegno. Con gli stessi visitatori, studiosi e collezionisti, impegnati nella cerca e nello scavo per soddisfare l'antica passione, "minatori" in prima persona nel-

le zone libere, selezionate e sorvegliate da un apposito servizio. Poi, alternativa godibile all'offerta di maggior richiamo — quella dello "scavo controllato", appunto — la ricca gamma delle variabili dipendenti, come gli itinerari didattici, i sentieri panoramici, gli scorci fotografici suggeriti, l'incanto di edifici imponenti e di macchinari fuori uso, ormai obsoleti. Infine il Museo, a riassumere l'evoluzione costante della tecnica mineraria nei secoli, con una sezione alloggiata nel pozzo del Ginepro, 55 metri sotto il livello del mare.

L'enorme patrimonio del Parco, inquadrato nella sua consistenza mineraria, boschiva, faunistica e marina, classificato in rapporto alle linee d'intervento ed alle aree di rispetto e di tutela, sarà messo a disposizione delle duecentomila persone che visitano ogni an-

CONVIO ALLA MANO, APPUNTAMENTO IN MINIERA



Miniere di Rio Albano

no le ville napoleoniche, usate come termine di paragone: con un flusso minimo di venticinquemila unità, riferito invece agli attuali permessi d'ingresso ai cantieri dell'Italsider. Le spese di avviamento, coperte con i fondi assegnati dallo Stato alla Regione Toscana, si aggirano sui cinque miliardi e comprendono le infrastrutture diffuse, viabilità interna, piazzole di sosta, segnaletica. Il Centro Congressi assorbirà altri quindici miliardi, da reperire mediante accordi di gestione col capitale privato. Costo d'esercizio, un miliardo e settecento milioni, imputabile largamente alla voce "Personale": 14 dipendenti stabili, 21 stagionali. Le entrate figurano calcolate in bilancio sulla presunta vendita dei biglietti d'accesso, senza escludere a priori cespiti straordinari, come sponsorizzazioni, lasciti, piccolo commercio di minerali e di oggetti ricordo.

La mappa delle miniere promette due circuiti di notevole suggestione, assestati su Rio Marina e Capoliveri: i giacimenti di pirite, ematite, ilvaite, quarzo, blenda, fluorite dispersi nel rigoglio della macchia mediterranea, lecci, lentischi, corbezzoli, che abbrac-

ciano imparziali storiche rovine e pezzi rari di archeologia industriale. Chiudiamo l'argomento, svolto con le notizie fornite dall'ufficio stampa regionale, così come l'abbiamo aperto, elencando le "cave" tanto care agli elbani: Bacino, Piè d'Ammone, Antenna, Falcacci, Valle Giove, Le Conche, Calendozio, Fornacelle, Vallone, Punta Rossa, Macei Basso, Macei Alto, Albaroccia, Nuova Zona, Calamita, Ginepro, Sassi Neri.

Se son pietre, sbucheranno: d'accordo. L'appuntamento resta fissato all'"Antenna Vaticano", prima o poi. Colazione al sacco, solite scatolette? Neanche a pensarci, vogliamo scherzare; panierina di fibra vegetale col rituale "convio" dei "cavatori" isolani, invece: gurguglione, sburrita, schiaccia briaca, vino nero di famiglia...

"Storie di Rio" che si ripetono, col sapore delle cose buone di una volta, tutte nostrali: il Brasile trionfa altrove, a scanso d'equivoci, avvertiva malizioso e beato Geno Pampaloni in un perfetto articolo di mil-lanta anni fa.

□



"DISCO ROSSO" Abbigliamento — Confezioni

NUOVO PUNTO VENDITA — Loc. SAN GIOVANNI

PORTOFERRAIO

Volete lo SCOGLIO a CASA?

L'abbonamento annuale 4 numeri con scadenza stagionale (con eventuali supplementi) costa £.15.000 e potrà iniziare da qualsiasi momento. Per l'estero £.20.000.

Potete pagare come volete: in contanti, con assegno o vaglia diretto a «Lo Scoglio» caselle postali n. 11 e 19 - 57037 Portoferraio. Il versamento su C/C postale n. 10719573 dovrà essere intestato a Aulo GASPARRI, Casella postale 19 - 57037 Portoferraio.