

Due “Flower” sul mare toscano

Le corvette “Portoferraio” e “Porto Azzurro” che hanno scritto la storia della navigazione isolana

*di Giampaolo Mattera**

Con la fine della seconda guerra mondiale, la “Navigazione Toscana”, società sovvenzionata concessionaria del servizio marittimo dell'arcipelago toscano, si ritrovò senza alcun bastimento da poter rimettere in linea, perché tutte le sue navi erano andate perdute o erano state irreparabilmente danneggiate durante il conflitto, per le cui esigenze le stesse unità erano state requisite nel 1940/41 dalla Regia Marina per svolgere servizi ausiliari.

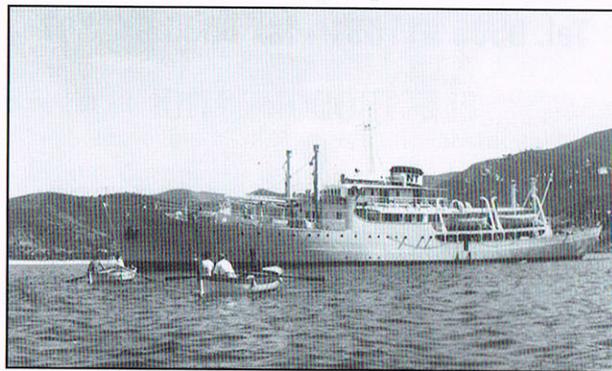
In particolare si trattava della motonave “Giuseppe Orlando” (838 tsl) costruita nel 1936 nel cantiere Orlando di Livorno adattata a nave salvataggio aerei e perduta davanti a Tripoli nel 1941, del piroscalo “Elbano Gasperi” (742 tsl) e del similare “Andrea Sgarallino”, ambedue messi in servizio come posamine, dei piroscali “F.D. Guerrazzi” e “Alfredo Cappellini” (637 tsl) e del più piccolo “Dino Leoni” (514 tsl), i quali, dotati di armamento e requisiti solo temporaneamente, rimasero in linea nell'arcipelago toscano per svolgervi gli essenziali servizi di collegamento tra la terraferma e le isole per il trasporto di passeggeri, posta, merci fino all'occupazione tedesca dopo l'armistizio dell'8 settembre 1943.



*Il piroscalo F.D. Guerrazzi in servizio sulle linee dell'arcipelago toscano prima e durante la Seconda Guerra Mondiale
(Foto Cantiere Orlando)*

Nei primi tempi del dopoguerra i servizi marittimi nell'area dell'arcipelago toscano furono svolti provvisoriamente e in modo precario con mezzi navali tra i più disparati (motovelieri, motobarche, piccoli rimorchiatori e così via) di volta in volta noleggiati dai vari armatori nazionali della Navigazione Toscana che potevano ancora disporre di qualche piccolo bastimento adatto allo scopo. Dato che i cantieri navali in quel periodo faticavano a risorgere dalle distruzioni della guerra, per risolvere il problema dei collegamenti con le isole l'armatore genovese Cameli (che dal 1942 era divenuto il maggior azionista della Navigazione Toscana), verso la fine del 1948 concretizzava l'idea di ricorrere al mercato del *surplus* militare statunitense dove, tra i molti tipi di mezzi navali posti in vendita, esisteva un'ampia gamma di scelta.

L'attenzione cadde sulle corvette del tipo “Flower modificato” di costruzione canadese, che la Marina degli Stati Uniti aveva disarmato nel 1945 e che erano ora disponibili per essere acquistate a prezzi giudicati convenienti. Si trattava di robuste unità da poco più di mille tonnellate di dislocamento, il cui impianto propulsivo consisteva in una macchina alternativa a vapore a quattro cilindri (uno di alta, due di media e uno di bassa pressione) alimentata da due caldaie a tubi d'acqua a tre corpi e azionante un'elica destrorsa a tre pale. Tale apparato motore, di sicuro funzionamento e di semplice conduzione e manutenzione, poteva assicurare una velocità massima di 16,5 nodi, addirittura eccellente rispetto alle necessità (anche se poi questa velocità non fu mai raggiunta durante il loro impiego, nel rispetto delle clausole della “Convenzione governativa”). La scelta cadde su tre ex corvette, l'“Haste” (cambierà nome in “Porto Azzurro”), l'“Alacrity” (sarà battezzata due volte, prima con “Rio Marina”, infine con “Portoferraio”), infine “Prudent” (che sarà una volta raggiunta l'Italia, e mentre era ancora all'arsenale di La Spezia, acquistata dalla Marina Militare e cambierà nome in “Staffetta”).



Marina di Campo – Due barche per il trasporto dei passeggeri accostano al Porto Azzurro nell'estate del 1952

La prima corvetta fu varata il 22 agosto 1942 con il nome di “Mandrake”, poi ribattezzata “Haste”. Fu presa in consegna da un equipaggio dell'Us Coast Guard il 6 aprile 1943. Aveva svolto servizio di scorta convogli tra

Terranova e i Caraibi, alternando periodi di pattugliamento antisommergibile al largo delle coste di New York. Posta in disarmo il 3 ottobre 1945 a Charleston (South Carolina), nel settembre 1947 era passata in carico all'Us Maritime Commission per l'alienazione. La seconda corvetta, l'“Alacrity”, fu acquistata dalla Marina degli Stati Uniti ancora scalo di costruzione il 6 gennaio 1942. Fu varata il 4 settembre e presa in consegna da un equipaggio dell'Us Navy il 10 dicembre. Dopo vari collaudi e soste per lavori e trasferimenti, nel luglio 1943 era stata armata a Boston con equipaggio dell'Us Coast Guard, iniziando poco dopo un periodo di addestramento al termine del quale era stata assegnata al servizio di scorta convogli tra New York e Guantanamo (Cuba). Nel settembre 1944, nell'area dei Caraibi, incappò insieme con altre unità navali in un violento uragano che sollevò onde più di 13 metri, delle quali una abbatté il fumaiolo e provocò lo spègnimento dei fuochi della caldaia. Ciò nonostante la corvetta poté successivamente raggiungere una base dell'Us Navy con gravi danni, ma senza alcun ferito a bordo. Dopo i necessari lavori di ripristino aveva ripreso il servizio di scorta convogli tra gli Stati Uniti e Cuba fino al maggio 1945, quando iniziò a espletare missioni di vigilanza antisommergibile lungo la costa orientale americana, operando da Staten Island, da New York e poi da Charleston. Qui era passata in disarmo il 4 ottobre 1945 per essere poi trasferita sempre a Charleston alla War Shipping Administration per l'alienazione.

Dopo il perfezionamento delle formalità di acquisto delle corvette avvenuto all'inizio del 1949 e durante le quali venne formalizzata l'acquisizione da parte dell'armatore Cameli anche di una grossa nave cisterna tipo “T 2” (ribattezzata “Montallegro” da 10.448 tsl), furono inviati a Charleston gli equipaggi sufficienti alla condotta di due soli navi. Ciò in quanto era stato ritenuto dispendioso armare immediatamente tutti e quattro i bastimenti, cosicché per il loro trasferimento dalla costa orientale degli Stati Uniti in Italia fu escogitato un sistema di rimorchi. La petroliera “Montallegro” avrebbe rimorchiato una corvetta; mentre una corvetta avrebbe



Il Porto Ferraio fotografato da bordo del Porto Azzurro

rimorchiato una delle sue gemelle. Fu ovviamente una navigazione lenta e perigliosa a causa della bassa velocità e del cattivo tempo incontrato in pieno oceano Atlantico che provocò continue rotture di cavi di rimorchio con notevoli peripezie per ristabilire, una volta cessate le avverse condizioni meteo, i collegamenti con i bastimenti che nel frattempo erano andati alla deriva, mettendo più volte alla prova l'abilità marinaresca dei comandanti e degli equipaggi. Dopo il loro arrivo in Italia, le corvette furono sottoposte a opportuni lavori per trasformarle in navi da trasporto per passeggeri e merci sulle linee dell'arcipelago toscano. Nel frattempo, l'armatore Cameli cambiò i loro nomi. “Porto Azzurro” per l'ex “Haste” e “Rio Marina” per l'ex “Alacrity”. Questa designazione suscitò vivaci protesta sulla stampa locale perché il nome del capoluogo dell'Elba, Portoferraio, non era stato assegnato a nessuna delle nuove unità. Per cui la Navigazione Toscana decise di accontentare la cittadinanza di Portoferraio, modificando il nome previsto e mettendo così a tacere il disappunto dei riomarinesi con la prospettiva dell'acquisto sul mercato dell'usato, nei paesi del nord Europa, di un piccolo traghetto cui assegnare il nome di “Rio Marina”, cosa che in effetti avvenne alcuni anni dopo.

(continua nel prossimo numero)

**Giampaolo Mattera, comandante per molti anni sulle navi della Toremar, ha ricostruito la storia di due ex corvette “Portoferraio” e “Porto Azzurro” (la terza, appartenente alla stessa classe, passò di competenza alla Marina militare, la “Staffetta”, impiegata come idrografica) di tipo “Flower” britannico, di costruzione canadese acquistate nel secondo dopoguerra negli Stati Uniti e impiegate nei collegamenti marittimi tra le isole dell'arcipelago toscano e il continente. L'articolo è stato pubblicato sulla rivista “Storia militare”, n. 162 del marzo 2007 e oggi, per gentile concessione dell'autore, riproposto per i lettori dello “Scoglio”.*