

I COLLEGAMENTI MARITTIMI DELL'ARCIPELAGO TOSCANO

Dalla Società "Rubattino" alla "Navigazione Toscana"

di G. Molinari

Ancora oggi, nonostante i collegamenti marittimi con l'Elba siano assicurati da navi moderne, ben stabilizzate, non è scomparsa del tutto quella paura del rollio e dei "tonfi" che un tempo, in caso di mare agitato, induceva non pochi passeggeri a rinviare l'imbarco o, se obbligati da forza maggiore, a salire lo scalandrone del piroscalo come se si avviassero al patibolo.

Eppure nomi come il *Montecristo*, il *Cappellini*, l'*Elbano Gasperi*, il *Dino Leoni* richiamano alla memoria di molti i "tempi epici" nei quali i trasporti dell'Arcipelago erano affidati a piccole navi al comando di "lupi di mare" che dopo aver trascorso gran parte della loro vita nei traffici oceanici venivano destinati ai servizi delle isole minori affinché potessero godere di un relativo riposo dopo le fatiche di tanti anni di lunga navigazione", come riferisce Pietro Catanzaro nel suo saggio sulla storia della "Navigazione Toscana". Certi di far cosa gradita ai lettori, riteniamo utile ripercorrere talune tappe di quei "tempi epici" che hanno inciso notevolmente sulla storia e sul costume delle Comunità isolane.

All'indomani dell'Unità d'Italia, il servizio postale marittimo per l'Arcipelago Toscano era gestito dalla "Società Rubattino" di Genova che fu la prima società italiana di navigazione.

Faceva capo al patriota Raffaele Rubattino, quello stesso che fornì il piroscalo *Cagliari* a Pisacane per la sfortunata impresa che lo portò a Sapri e il *Lombardo* e il *Piemonte* a Garibaldi per la spedizione dei Mille.

La Società Rubattino inaugurò il servizio nelle isole con il piroscalo *San Giorgio* che ritirò ben presto per sostituirlo con il *Roma*, il *Virgilio*, il *Dante* che effettuavano una corsa giornaliera da Portoferraio a Piombino la mattina e da Piombino a Portoferraio il pomeriggio; una corsa settimanale da Livorno a Portoferraio con ritorno il giorno successivo e collegamenti pure settimanali, fra le isole.

Ma se il patriota Rubattino è riuscito a lasciare un buon nome nella storia del Risorgimento, altrettanto non può dirsi in quella dei nostri trasporti marittimi.

Infatti le lagnanze e le proteste per il "cattivo" servizio offerto dalla sua società non sono state poche. Valga ad esempio questa che stralciamo dal giornale locale "Il Pensiero" del 24 agosto 1862: "... i battelli la *Roma*, il *Virgilio*, il *Dante*, bei nomi invero ma pesantemente collocati e, per sopraggiunta, legni già

SERVIZI POSTALI MARITTIMI SOCIETÀ RUBATTINO



DA LIVORNO A PORTOFERRAIO E VICIENZA

SERVIZIO SETTIMANALE

LINEA DELL'ARCIPELAGO TOSCANO

PARTENZE

ARRIVI

LIVORNO ... ore 1.00	GENOVA ... ore 10.10
GIARDINA ... " " 11 "	CAPRAIA ... " " 1.00
CAPRAIA ... " " 1.30 p.	PORTOFERRAIO ... " " 4.30 "
PORTOFERRAIO ... ore 2.00	PIOMBINO ... Giovedì ... 8.40 p.
MARSA ... " " 3. "	PIOMBO ... " " 2.20 p.
SAN GIUSEPPE ... " " 3.30 p.	PORTOFERRAIO ... " " 3.10 "
PORTOFERRAIO Venezia ... ore 8.00	CAPRAIA ... Venerdì ... 11.30 p.
CAPRAIA ... " " 11.30	GIARDINA ... " " 1.30 p.
GIARDINA ... " " 2.00	PIOMBINO ... " " 2.40 "

LINEA DIRETTA

PARTENZE

ARRIVI

LIVORNO ... ore 1.00	PORTOFERRAIO ... ore 1.00
PORTOFERRAIO ... ore 1.00	LIVORNO ... ore 1.00

DA PORTOFERRAIO A PIOMBINO E VICIENZA

SERVIZIO BISETTIMANALE

PARTENZE

ARRIVI

PORTOFERRAIO ... ore 9.30	PIOMBINO ... ore 11.30
PIOMBINO ... " " 1.30	PORTOFERRAIO ... " " 3.30

Questo l'orario delle navi della "SOCIETÀ RUBATTINO", pubblicato dal "Corriere dell'Elba" dell'epoca. Fu Nino Bixio, eletto deputato al parlamento, a promuovere la convenzione con lo Stato per il servizio postale effettuato tra il continente e l'arcipelago toscano. Il contratto prevedeva una sovvenzione di 21 lire per lega marina percorsa in ogni viaggio di andata e ritorno.

condannati come inabili alla navigazione dall'ammiraglio di Genova su i quali partendo la mattina da Livorno giungesi a sera a Portoferraio e così laidamente sono tenuti che per quanto forte stomaco uno si abbia, difficilmente potrà adattarsi a prendervi cibo e per vecchiezza di tali immondizie sono ripieni che un viaggiatore adagiandosi per poco in una delle cosiddette cucciette corre pericolo, come è avvenuto, di conarsi pé di delle feste, tantochè moltissimi passeggeri

I COLLEGAMENTI MARITTIMI DELL'ARCIPELAGO TOSCANO



hanno preferito il disagio della traversata da Portoferraio a Piombino con una barca a vela, a tutte le attrattive e le dolcezze procurate loro dai Socj Rubattino".

Nel 1881 la società Rubattino si fuse con quella di Ignazio Florio, figlio di quel Vincenzo che, fra le molte iniziative, impiantò il noto stabilimento del maresciallo.

La "Florio & Rubattino" mantenne il monopolio di tutti i servizi sovvenzionati italiani e diede subito vita alla "Navigazione Generale Italiana".

La flotta impegnata ad espletare il servizio di collegamento in quel periodo era costituita da "minuscole e vecchie navi a carbone" i cui nomi erano: *Giglio, Elba, Alessandro Volta, Giannutri, Conte Menabrea*, definito dal Corriere Toscano "raspamota". A proposito del *Conte Menabrea* avevamo già riferito, in un numero precedente, dell'episodio occorso al Fucini il quale si trovò a dover affrontare una furiosa mareggiata in una delle sue frequenti scampagnate all'Elba. Soffrì tanto che appena rimise piede a terra si rivolse verso la nave con questa espressione: "mena, mena pure Brea, ma me non mi meni più!"

Anche l'*Elba* non scherzava in termini di rollio e "tonfi" visto che alle sue "cure" veniva raccomandato dal Corriere dell'Elba (29.5.1898) un giornalista concorrente entrato in polemica col periodico locale: "noi nutriamo una speranza, un poco assassina, in opposizione all'indole nostra più contemplativa che feroce, quella che egli (l'altro giornalista) abbia lo stomaco debole per navigare, come ci pare aver sentito dire e che presto si trovi nell'assoluta necessità di capitare fra noi, s'imbarchi a Piombino con mare placidissimo ed in Canale trovi poi una maretta gagliarda, gagliarda, sempre crescente ed allora affideremo ai rollamenti e ai tonfi del piroscampo *Elba* la vendetta di Robinson Crusò..."



Arriva il "MONTECRISTO"

I COLLEGAMENTI MARITTIMI DELL'ARCIPELAGO TOSCANO



Il piroscafo "ARGENTARIO"

Sui disagi provocati ai passeggeri una buona parte l'hanno sempre svolta le operazioni di imbarco e sbarco a Piombino spesso oltremodo difficili seconda la natura dei venti.

Della precarietà del porto di Piombino ci parla anche Giuseppe Conti dal giornalino di bordo del personale Toremar "Il Draghetto" di cui è fondatore e vice aimatore:

"A Piombino come rifugio precario esisteva già Portovecchio ma le navi, secondo la meteorologia quotidiana, andavano a sbarcare merci e passeggeri a

"Marina" (sotto piazza Bovio) servendosi di navicelli spinti a remi... oppure a Baratti sempre servendosi di traghetti precari e pericolosi. Solo nel 1900 Portovecchio venne riconosciuto di 1^a categoria nazionale in virtù del volume di merci in transito. Ancora oggi Portovecchio rimane un porto "ingessato" senza sbocchi, con quel difetto di carenza di attracchi estivi e la terribile risacca quando soffiano i venti di scirocco e mezzogiorno". E sempre a proposito del porto di Piombino va evidenziato che ancora oggi è un problema irrisolto perchè alla poco felice posizione si ag-



Il piroscafo "F.D. GUERRAZZI"

I COLLEGAMENTI MARITTIMI DELL'ARCIPELAGO TOSCANO



Il piroscafo "A. CAPPELLINI"

giunge la totale inadeguatezza delle infrastrutture a terra che non sono davvero commisurate all'enorme movimento turistico che lo coinvolge per l'isola d'Elba per parecchi mesi all'anno. Senza trascurare poi la desolante e squallida ospitalità che offre specie nei mesi invernali al passeggero costretto a sostarvi anche per le lunghe ore d'attesa.

La Navigazione Generale Italiana mantenne la gestione dei servizi marittimi fino alla metà del 1910 quando, a seguito di una ristrutturazione su scala nazionale, fu deciso di rendere autonome le gestioni locali.

Fu così che i servizi dell'Arcipelago vennero affidati, per asta pubblica, all'armatore Carlo Allodi di Livorno che ritenne utile potenziare la flotta rilevata alla Navigazione Generale Italiana, con unità di maggior tonnellaggio. Commissionò la costruzione di tre navi al cantiere dei f.lli Orlando di Livorno ma non riuscì ad utilizzarle perchè fallì e cessò ogni sua attività nel 1913, dopo soli tre anni.

"I fratelli Orlando si trovarono così in possesso di tre piccole navi che, per le loro speciali caratteristiche — scrive Catanzaro nel suo saggio — non avevano alcuna possibilità di impiego in traffici diversi da quelli

per i quali il giovane Luigi Orlando le aveva progettate. Non restava dunque altra via di scelta che rilevare la gestione dei servizi dell'Arcipelago sostituendosi all'Allodi nei confronti dell'Amministrazione Statale".

Alle nuove unità della flotta, che nel frattempo erano state allestite, furono imposti i nomi di *F.D. Guerrazzi*, *Alfredo Cappellini*, *Elba II*. Ai vecchi piroscafi venne cambiato nome: il *Conte Menabrea*, divenne *Porto Santo Stefano*, l'*Elba* fu ribattezzato *Argentario*, il *Giglio* mutò in *Montecristo*.

Inizialmente la nuova gestione si denominò. "Servizi Marittimi dell'Arcipelago Toscano" e nel 1914 fu costituita la "Società Anonima di Navigazione Toscana" che manterrà il monopolio dei servizi fino al 1° gennaio 1976 quando subentrerà l'attuale "Torem".



Il "CAPPELLINI" all'attracco

Privatasi delle navi più vecchie e ormai inadeguate quali l'*Alessandro Volta* e il *Giannutri*, venduto ad altro armatore l'*Elba II*, la nuova Società poteva contare su una flotta di cinque unità: il *Cappellini* e il *Guerrazzi* di 637 tonn., l'*Argentario* di 200 tonn., il *Santo*

Stefano di 165 e il *Montecristo* di 471 tonn., quest'ultima era la più vecchia; fu costruita in Inghilterra nel 1862.

Con la Navigazione Toscana i collegamenti marittimi subirono un potenziamento notevole tanto è vero che già nei primi anni della gestione, finita la guerra, erano attivate ben cinque linee di esercizio, fra queste anche un giro isole bisettimanale che da Livorno toccava la Gorgona, la Capraia, effettuava il periplo dell'Elba e ancorava a Pianosa.

Sull'attività della Navigazione Toscana parleremo più diffusamente la prossima volta. □

Hôtel
Désirée

★ ★ ★ ★

Lido di Spartaia - 57030 PROCCHIO - Isola d'Elba
☎ 907.502/3 - Telex 590220