

Luigi Baggiani - Mauro Carrara

I COLLEGAMENTI MARITTIMI  
NELL'ARCIPELAGO  
TOSCANO



*(Isola d'Elba) - Portoferraio - Piroscafi postali in Darsena*

PIOMBINO  
SETTEMBRE 2016

LUIGI BAGGIANI - MAURO CARRARA

**I COLLEGAMENTI MARITTIMI  
NELL'ARCIPELAGO TOSCANO**

SETTEMBRE 2016

## INTRODUZIONE

Fra tanto e qualificato materiale, credo proprio che non sia stato semplice completare una sintetica esposizione relativa alla materia trattata: presentare, in poche pagine, il percorso storico e cronologico dei collegamenti marittimi con le isole dell'arcipelago toscano, e non solo. Iniziato alla metà dell'Ottocento con la prima nave alimentata a pale laterali e non da eliche, il traffico che ci interessa si è sviluppato seguendo le tecniche sempre nuove, progettate ed attuate per migliorare la navigazione e le condizioni di tutto ciò che ha interessato il settore.

Una ricerca fatta con passione e capacità che, pur nella sinteticità espressa, consegna all'interessato della materia, ma anche al semplice curioso, il sapere di un traffico marittimo di tutto rispetto, che interessa tuttora la costa alto tirrenica. Anche chi ha trascorso buona parte della propria attività lavorativa nel nostro porto, si troverà sorpreso nel conoscere quante e quali navi abbiano solcato il nostro mare nei collegamenti dell'arcipelago; una infinità di nomi sconosciuti, presentati con dovizia di particolari accompagnati dalle caratteristiche insite delle stesse imbarcazioni, come pure quelle gestionali e armatoriali.

Il tutto illustrato da una rilevante quantità di immagini, conosciute e non, patrimonio soltanto di chi in tanti anni si è dedicato alla ricerca e collezione di documenti, presentati anche per la prima volta. Ma questa ricerca non si limita alla sola presentazione di chi e cosa si è verificato nel traffico marittimo del nostro arcipelago; l'aver abbinato tale ricerca al servizio postale che le navi svolgevano con il loro navigare, credo sia l'espedito che qualifica tutto il contesto.

Dicevamo delle immagini, in bianco/nero e a colori, che risalgono al primo periodo trattato, affascinanti e romantiche le iniziali, uniche o introvabili delle tante navi che, penso, in pochi ne conoscessero l'esistenza. Per coloro i quali si sono dedicati alla collezione filatelica, sarà bello conoscere la sua evoluzione anche nella particolare applicazione a bordo delle navi: con i timbri e le loro varietà, le annotazioni delle navi, la loro classificazione postale, ed altre forme filateliche. Pensiamo a quanto tempo fu risparmiato nella consegna della posta, avvalendosi delle navi in servizio marittimo; lettere che in avanti impiegavano giorni prima di essere consegnate perché si avvalevano di barche o barconi lenti e senza un preciso orario di partenza e/o arrivo. Con il regolare servizio postale, la costa continentale e le isole furono collegate da servizi che, con le inevitabili varie incongruenze che potevano accadere, garantivano un contatto efficiente e costante.

La ricerca, storica e documentaria, delle imbarcazioni che si sono succedute nell'arco di quasi duecento anni, ma anche la presentazione dell'aspetto postale che ne deriva, concorre ad una maggiore conoscenza del particolare servizio dei collegamenti marittimi dell'arcipelago toscano.

## PREMESSA

Sono stati scritti fiumi di parole sui collegamenti marittimi nell'Arcipelago Toscano che è molto difficile trovare nuovi spunti di riflessione, fotografie o notizie che non siano state ancora pubblicate.

Da appassionato, come molti, della materia ed avendo un po' di materiale, mi è stato chiesto dal mio carissimo amico Mauro Carrara di scrivere un piccolo articolo sul tema.

Affrontare questo argomento, che copre poco meno di duecento anni di storia, dopo che è stato trattato da molti specialisti, è per me cosa veramente complicata, specie se è necessario sintetizzarlo in poche pagine, ma avevo il piacere comunque di tentare, trasportato dalla passione per la materia e dalla voglia comunque di dare un piccolo contributo senza pretesa alcuna.

Per mescolare un po' le carte ho deciso di mettere assieme l'aspetto documentale con quello meno conosciuto della storia postale, cercando di limitare al massimo il testo sul quale sinceramente non avevo spunti nuovi di riflessione. Ho quindi raccolto il materiale in mio possesso, ho fatto una scelta (non potendo pubblicarlo tutto per ovvi motivi di spazio) e l'ho integrato, per completezza di informazione, con altro materiale trovato su internet, cercando di ridurre al massimo l'utilizzo di fonti esterne a quanto in mio possesso.

---



## COLLEGAMENTI NELL'ARCIPELAGO TOSCANO



Già dal 1835, furono impiegati sulle rotte fra Livorno, Genova, Napoli e Marsiglia i primi piroscafi mercantili del Granducato di Toscana, il “Leopoldo II” ed il “Maria Antonietta”, assieme ai più piccoli “Romolo” e “Etrusco”. La buona riuscita di queste imbarcazioni portò alla necessità di disporre di una nave a vapore per permettere le comunicazioni fra i vari porti del litorale toscano. In risposta a questa esigenza, con Decreto del 20 febbraio 1845, il Granduca Leopoldo II, decise per la costruzione di un battello a vapore, “Il Giglio”; di questo progetto fu incaricato il regio ingegner Luigi Mancini, che, recatosi in Inghilterra, acquistò dall’industria Mondsley & Field di Londra due macchine a vapore della forza complessiva di 60 CV, con le relative ruote propulsive.

Il varo avvenne nei Regi Cantieri dei Quattro Mori in Livorno il 3 febbraio 1846.

La nave era un piroscalo in legno lungo 37,8 metri e largo 5,5 metri, con dislocamento di circa 250 tonnellate (la stazza essendo unità militare non venne indicata); l’armamento era composto da 4 cannoni in bronzo da battaglia del calibro di 6” e l’equipaggio era costituito da 27 uomini.



*Il postale “Il Giglio”*

Anche se iscritto come “nave avviso” della Marina militare, la maggior parte dello spazio, non era adibito agli armamenti, bensì predisposto per il trasporto di un centinaio di passeggeri, sul ponte e nelle cabine. Queste sistemazioni per i passeggeri, dal momento che il viaggio era piuttosto breve, risultavano poco confortevoli: la “sopracoperta” era riservata alla seconda classe dove un centinaio di persone venivano stipate con alcuni cuscini e coperte, mentre la “sottocoperta” era riservata alle persone più abbienti e le cabine erano dotate di letti e di riscaldamento. Anche se il viaggio era breve, spesso in inverno con il tempo avverso i passeggeri che viaggiavano sulla “sopracoperta” erano esposti al vento e alle onde.

Il primo comandante fu Luigi Basti (o Bassi) e l’inglese William Bell fu il direttore di macchina.

Nel tempo le caratteristiche dell’unità subirono varie modifiche e, anche per motivi di economia, l’armamento venne portato a due pezzi in bronzo da 80 mm. (in luogo dei 6 pezzi previsti nel progetto, poi ridotti a 4 di calibro di 6”).

Dall’11 settembre 1847 fu utilizzato prevalentemente nel servizio postale, passeggeri e merci fra Livorno, le isole dell’arcipelago toscano e l’Argentario.

Relativamente al servizio postale, la Soprintendenza Generale delle Poste dispose che il comandante del Giglio avrebbe dovuto provvedere anche al trasporto delle corrispondenze, senza per questo rinunciare ai mezzi ancora esistenti, tra i quali il servizio di "barca corriera" tra Portoferraio e Piombino. In questo modo i tempi di recapito della corrispondenza si ridussero notevolmente; per fare un esempio si deve tenere presente che, a metà dell'Ottocento, con i vecchi mezzi di trasporto (barche, diligenze), una lettera spedita dall'Isola d'Elba impiegava più di due giorni per arrivare a destinazione a Livorno; con l'utilizzo del piroscalo, invece, in una sola giornata veniva recapitata. Questo sistema ebbe un forte impulso quando dal 1° gennaio 1849 venne istituito il trasporto della posta sulla strada ferrata Leopolda Firenze-Livorno (notificazione 27 dicembre 1848 della Soprintendenza Generale delle RR Poste), cosicché la posta proveniente da Piombino e dall'Isola d'Elba veniva spedita da Livorno per Firenze e viceversa utilizzando i convogli ferroviari in luogo delle diligenze.



Due lettere che per la spedizione hanno usato la strada ferrata Leopolda: la prima da Firenze per Livorno del 20 luglio 1855 (la lettera D impressa nel bollo indica il convoglio); la seconda spedita da Livorno per Firenze il 9 ottobre 1856 (convoglio III)

Parte non ufficiale.

Firenze, 29. Dicembre.

Il Cav. Comm. GIUSEPPE PISTONI, Soprintendente Generale alle RR. Poste, ha fatto noto:

Che S. A. I. e R. si è degnata approvare che, a cominciare dal 1.° Gennaio prossimo, il servizio della Barca Corriera fra Piombino e Portoferraio, che facevasi finora tre volte la settimana, sia reso giornaliero, e così anche gli Abitanti dell'isola dell'Elba possano cambiare ogni giorno le loro corrispondenze col Continente.

In ordine alla Notificazione della Soprintendenza generale alle RR. Poste, del 3 Settembre decorso, relativa al trasporto delle corrispondenze tra Livorno Portoferraio e Porto S. Stefano, per mezzo del R. Piroscalo il Giglio, si deduce a notizia del Pubblico il nuovo seguente

**ITINERARIO**  
per il mese di Gennaio 1848.

**IL REGIO BATTELLO A VAPORE**  
**TOSCANO**  
**IL GIGLIO**

Partirà nel suddetto mese a ore 7 1/2 antimerid. indistintamente, tempo peristruale e dagli opposti Parti, cioè:

1. Da Livorno per Piombino e Portoferraio.  
2. Da Portoferraio per Piombino e Livorno.  
3. Da Livorno per Piombino, Follonica e Portoferraio.  
4. Da Portoferraio per Piombino e Livorno.

Notificazione 29 dicembre 1848 del servizio di Barca Corriera e avviso delle corse programmate per il mese di gennaio 1848 per il piroscalo Giglio

**STRADA FERRATA LEOPOLDA**

ORARIO delle partenze dal dì 23 Giugno 1856 fino a nuova pubblicazione.

	PER ANTIMERIDIANI				PER POMERIDIANI			
	II	A	I	III	II	N	D	III
Da Firenze . . . . .	4		6 15	10 30		1 10	4	8 10
» S. Donato . . . . .	4 30		7	10 45		1 45		8 35
» Signa . . . . .	4 50		7 30	10 55		2 5	4 25	8 55
» Montepopo . . . . .	5 10		7 50	11 15		2 25		9 15
» Empoli . . . . .	5 30		7 45	11 30		2 45	4 45	9 40
» S. Fiorino . . . . .			7 50	11 45		2 55		9 45
» S. Romano . . . . .	6 15		8 11	12 15		3 15	5 10	10 5
» S. Rocco . . . . .			8 25	12 30		3 30		10 20
» Pontedera . . . . .	6 30		8 35	12 45		3 45	5 30	10 35
» Cascina . . . . .	7 20		8 45	13 35		4 20		11 25
» Nervesa . . . . .	7 55		9 10	14 15		4 55		12 10
» Pian . . . . .	8 45	7 12	9 35			5 45	6	13 0
» Livorno . . . . .	9	7 45	9 45	11 20	3 35	6	6 30	13 30

	PER ANTIMERIDIANI				PER POMERIDIANI			
	II	E	D	III	A	III	N	II
Da Livorno . . . . .		6	8 15	11		4 15	6	8
» Pian . . . . .	4 50	6 55	8 45	11 25	3 30	4 45	6 15	8 30
» Nervesa . . . . .	5 10	6 45	8 45	11 45		5 5	6 35	
» Cascina . . . . .	6 30	6 55	8 55	12 10		5 25	7 10	
» Pontedera . . . . .	6	7 15	9 15	12 30		5 55	7 55	
» S. Rocco . . . . .		7 30		12 50		6 25		
» S. Romano . . . . .	6 30	7 35	9 35	13 35		6 50	7 50	
» S. Fiorino . . . . .		7 45		13 45		7 10		
» Empoli . . . . .	7 15	8 5	10	14 5		7 30	8 50	
» Montepopo . . . . .	7 35	8 45		14 15		8 55		
» Signa . . . . .	8 20	9 35	10 55	14 45		9 45	10	
» S. Donato . . . . .	8 35	9 45		14 55		10		
» Firenze . . . . .	9	9	10 45			10 15	10 50	

Strada Ferrata Leopolda  
Orario delle partenze dal 23 giugno 1856



“Il Giglio” fu una nave militarmente irrilevante, ma essendo l'unica nave disponibile di considerevoli dimensioni, si dimostrò adattissima ai compiti “tuttofare” cui fu destinata: servizi di collegamento postale, crociere, missioni militari, servizi di Stato ed anche servizio di soccorso a navi mercantili in difficoltà.

Il “Giglio” fu radiato dal naviglio da guerra nel 1879 e trasformato in nave cisterna.

*Regio Decreto del 22 maggio 1870 riguardante il personale che imbarcherà il Regio Piroscalo Giglio nella crociera lungo le coste orientali dell'Adriatico*


Nonostante tutto, relativamente al servizio fornito dal piroscalo non mancarono lamentele, infatti non potendo attraccare al vecchio porticciolo di Piombino, l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri veniva effettuato tramite appositi barconi esponendo, a seconda del tempo, i passeggeri al vento e alle onde.



*Il servizio di collegamento fra il Porticciolo di Piombino con i postali tramite barconi si protrasse fino a che il traffico passeggeri non fu dirottato verso il porto nuovo*



**VIAGGIO DI AMENITA'  
ALLE ISOLE  
D'ELBA, PIANOSA E GORGONA**



**SUL PACCHETTO A VAPORE SARDO  
DANTE**

*Nei giorni 15 e 16 corrente Agosto.*

L'Amministrazione di questo accreditato Vapore recasi a premura di far noto, che un viaggio di piacere avrà luogo da Livorno per le Isole d'Elba, Pianosa e Gorgona nei due giorni festivi 15 e 16 corrente giusta il seguente.

**ITINERARIO.**

Venerdì 14 Agosto a ore 9 di sera, partenza da Livorno per Portoferraio; tutto il sabato si resterà a Portoferraio, ove saranno appositi divertimenti, oltrechè i Signori passeggeri potranno così visitare Rio. Longone, la Villa Napoleone e quanto ivi sorge di bello.

Domenica 16 Agosto alle 5 di mattina partenza da Portoferraio per la Pianosa; durante questo tragitto si approderà per un paio d'ore solamente a Marciana.

Domenica 16 Agosto a ore 7 di sera, partenza dalla Pianosa per Livorno, ove si arriverà la mattina del Lunedì di buon'ora, dopo aver rilasciato per breve tempo all'Isola Gorgona.

**PREZZI.**

Per andata e ritorno, indistintamente F. 20 —  
Andata sola o solo ritorno, in qualunque destinazione. . . . . » 12 —

**AVVERTENZE.**

Le camere di prima classe ed i posti migliori saranno esclusivamente riservati alle Signore.

Vi saranno a Bordo cibi e bevande a prezzi discreti. Il Bastimento avrà larghe tende per riparare il sole.

I Biglietti d'imbarco si ottengono in Firenze a tutto il 15 corrente presso il Sig. L. Orcesi, Ufficio delle Diligenze lungo l'Arno N. 2055, ed in Livorno presso il raccomandando Agostino Guarnani via Grande N. 1225 secondo piano.

Viaggio di Amenità alle isole d'Elba, Pianosa e Gorgona sul pacchetto a vapore sardo Dante nei giorni 14, 15 e 16 agosto 1840

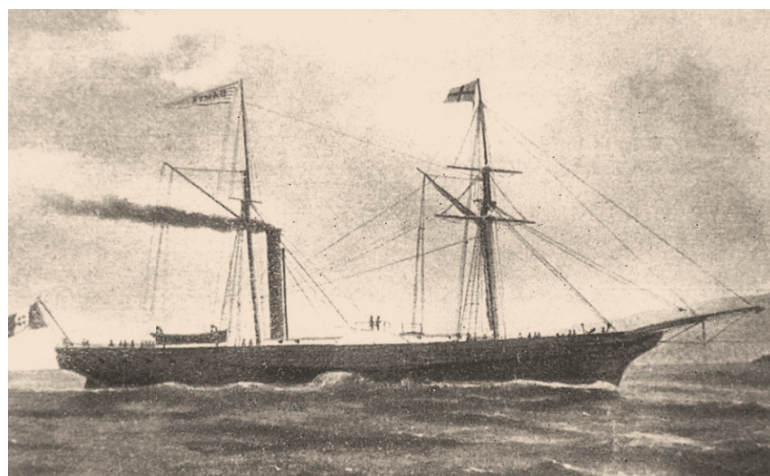
Intorno alla metà del XIX secolo si era soliti trovare sulla Gazzetta di Firenze e poi sul Monitore Toscano annunci di gite organizzate per l'Isola d'Elba tramite piroscafi a vapore quali il "Romolo", il "Dante", il "Toscano", e forse anche il "Maria Antonietta" che con il "Leopoldo II" veniva utilizzato sulla rotta Genova-Livorno-Civitavecchia-Napoli e viceversa.

Questi piroscafi facevano anche servizio postale verso i porti che toccavano sulla loro rotta.

Fino al 1891 l'utilizzo dei piroscafi per il trasporto delle corrispondenze era evidenziato generalmente da scritte sulle lettere come quella sotto riportata.



Lettera spedita da Livorno a Genova nel 1847; si nota in rosso il timbro "Via di Mare" e "par Dante" che indica il piroscapo utilizzato per il trasporto di tale corrispondenza



Il Dante

## SOCIETA' RUBATTINO



Con il Nuovo Regno d'Italia venne emanata la legge 13 aprile 1862 n. 551 che approvava la convenzione 21 novembre 1861 in cui si concedeva all'impresa di Raffaele Rubattino il servizio postale marittimo tra il continente, la Sardegna e l'Arcipelago Toscano.

Rubattino nacque a Genova il 18 ottobre 1810; ben presto rimase orfano e dovette subentrare nell'attività paterna di noleggiatore marittimo aiutato dallo zio materno Gio Batta Gavino. Nel 1840 costituì la compagnia di navigazione De Luchi, Rubattino e C. che iniziò l'attività con il piroscafo "Dante" e successivamente anche con il "Virgilio". Acquistò poi i piroscafi "Castore" e "Polluce", quest'ultimo



tristemente noto per essere colato a picco nel Canale di Piombino nella notte del 17 giugno 1841 dopo essere stato investito dal vapore "Mongibello". Nel 1842 la ragione sociale della compagnia fu rinominata in Società R. Rubattino e C. per la Navigazione a Vapore. Patriota convinto fornì nel 1857 il piroscafo "Cagliari" a Pisacane per quella che poi sarebbe passata alla storia come la spedizione di Sapri e nel 1860 il "Lombardo" ed il "Piemonte" a Garibaldi per la spedizione dei Mille. Morì a Genova il 2 novembre 1881.



*Immagine della partenza dei Mille da Quarto in cui si vedono benissimo i due vapori*

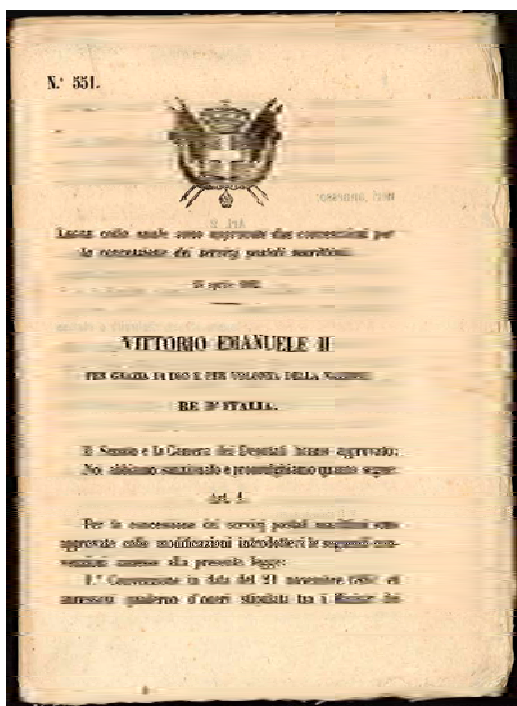


Secondo quanto indicato all'art. 4 della Convenzione il Rubattino poteva avvalersi dei piroscafi "Italia", "Sardegna", "San Giorgio", "Moncenisio" e "Cagliari". Il servizio iniziò con il viaggio inaugurale del "San Giorgio" da Livorno per Piombino e poi per Portoferraio.

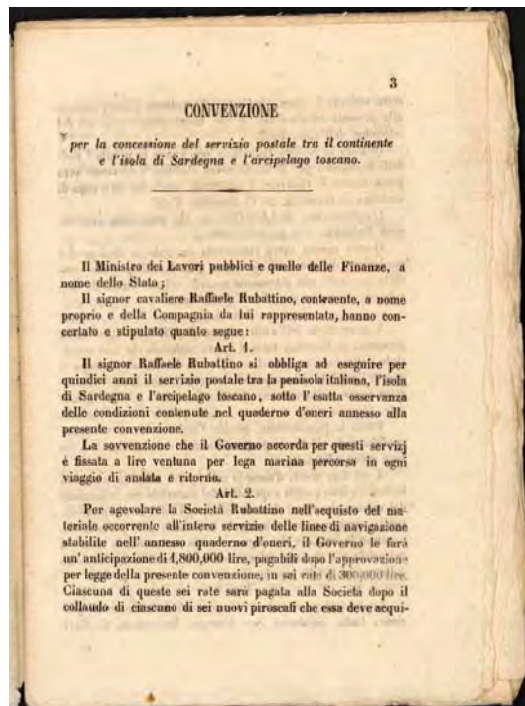
Art. 4.

La Società potrà valersi dei piroscafi che attualmente possiede: *Italia, Sardegna, San Giorgio, Moncenisio, Cagliari.*

Questi due ultimi però non saranno più ammessi se non pel servizio di costa, e da Terranova a Napoli, tosto che la Società avrà in pronto il nuovo materiale di cui è in obbligo di provvedersi a termini dell'art. 2 della presente convenzione. Le è però concesso di valersene come materiale di riserva in casi straordinari ed eccezionali.



Legge 13 aprile 1862 n. 551



Convenzione 21 novembre 1861



Due fatture di consegna di materiale della Società Rubattino: la prima a destra del 1879 è una consegna col piroscavo "Toscano" a Terranova; la seconda del 1881 è una consegna col "Piemonte" a Porto Torres

Il servizio offerto dalla Compagnia di Rubattino era veramente pessimo sia per l'inadeguatezza dei mezzi impiegati sulla linea Livorno – Portoferraio, sia per il troppo tempo impiegato (si deve considerare che la partenza avveniva la mattina da Livorno e l'arrivo alla sera a Portoferraio), sia per la sporcizia presente a bordo ed infine anche per il cibo veramente scadente.

In una lettera pubblicata sul giornale locale "Il Pensiero" del 24 agosto 1862 furono portate alla pubblica opinione le pessime condizioni che i passeggeri trovavano sui piroscafi della compagnia Rubattino.

Di seguito parte di questa lettera: "... i battelli la Roma, il Virgilio, il Dante, bei nomi invero ma pessimamente collocati e, per sopraggiunta, legni già condannati come inabili alla navigazione dall'ammiragliato 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 concinarsi pè di delle feste, tantochè moltissimi passeggeri 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".

In questa lettera sono riportati i nomi dei piroscafi impiegati dal Rubattino per i collegamenti nell'Arcipelago Toscano, ed erano: "Roma", "Virgilio" e "Dante", piroscafi che non risultavano nell'art. 4 della convenzione 21 novembre 1861, dove erano elencati invece i piroscafi che appartenevano all'armatore; si può quindi ritenere che il Rubattino avesse noleggiato altri piroscafi da altre compagnie.

Per avere una certezza della flotta del Rubattino è necessario aspettare il 1881, quando furono pubblicati per la prima volta nel Libro Registro del RINA i battelli a vapore.

Le unità di nuova costruzione che l'armatore genovese utilizzò nei collegamenti dell'Arcipelago Toscano furono i piroscafi "Alessandro Volta", "Elba", "Lombardia" e "Liguria", costruiti nel 1862 in Scozia ed in Inghilterra, con scafo in ferro e propulsione ad elica, cui seguirono nel 1865 il "Conte Menabrea", nel 1872 il piccolo "Piombino" di appena 22 tsl (tonnellate di stazza lorde) ed infine, nel 1875, il "Pianosa".

#### FLOTTA RUBATTINO (DOPO 1862)

<i>Nome</i>	<i>Anno di Costruzione</i>
Alessandro Volta	1862
Elba	1862
Lombardia	1862
Liguria	1862
Conte Menabrea	1865
Piombino	1872
Pianosa	1875

Con legge 15 giugno 1877 n. 3880 la Compagnia Rubattino vide rinnovate fino a tutto il 1891 le convenzioni postali per l'Arcipelago Toscano e la Sardegna. Nel contempo alla società Florio, che operava nell'Italia Meridionale furono concessi tutti i servizi di navigazione della Sicilia (fino a Malta e Tunisi) e quelli dell'Adriatico. Queste due compagnie avendo il monopolio delle linee sopra indicate, spesso si trovarono ad avere numerosi punti di contatto e talvolta agivano assieme; fu Domenico

Balduino, banchiere e direttore del Credito Mobiliare, nonché amico di Raffaele Rubattino e di Ignazio Florio, a promuovere la fusione delle due società.

  
**VAPORI POSTALI ITALIANI**  
DELLA  
**SOCIETÀ R. RUBATTINO E C. DI GENOVA**

**SERVIZIO POSTALE  
DELL'ARCIPELAGO TOSCANO**

Incominciando dal prossimo mese di Ottobre verrà attivato il Servizio Postale dell'Arcipelago Toscano col seguente itinerario:

**Partenze da Livorno**  
Per Piombino e Portoferraio ogni Domenica a ore 8 antimeridiane.  
Per l'Isola di Capraia, Portoferraio, Isola di Pianosa, Isola del Giglio e Santo Stefano ogni Mercoledì a ore 8 antimeridiane.

*La prima partenza avrà luogo col Vapore*  
**SAN GIORGIO**  
che partirà da Livorno Domenica 6 Ottobre a ore 8 antimeridiane per Piombino e Portoferraio.

**SERVIZIO POSTALE  
DELL'ISOLA DI SARDEGNA E TUNIS**

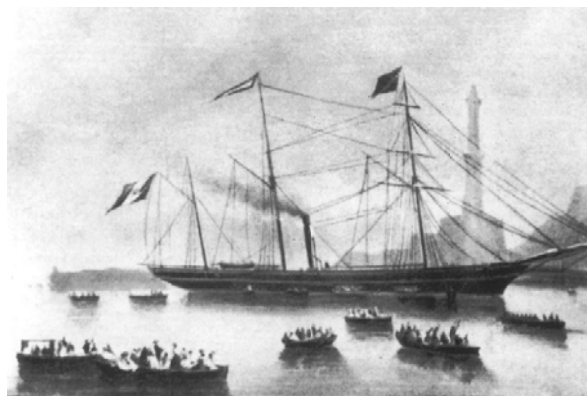
Per il prossimo mese di Ottobre avranno luogo da Livorno le seguenti partenze:  
Nei giorni 5 e 19 per Bastia, Isola della Maddalena Portoferraio a ore 8 antimeridiane.  
Nei giorni 11 e 25 per Cagliari e Tunis a mezzogiorno.  
Per ulteriori schiarimenti dirigersi in Livorno dal  
Recomandatario  
**Salv. Palau.**  
Ed in Firenze dall'Agente  
**Carlo Cecconi.**

1° ottobre 1861 – il “*Monitore Toscano*” n. 261. Avviso relativo all’attivazione del servizio postale dell’Arcipelago Toscano. La prima partenza con il *San Giorgio* sarà il 6 ottobre 1861 alle ore 8

**SERVIZI POSTALI ITALIANI**  **DELLA SOCIETÀ A. RUBATTINO**  
**E COMPAGNIA** **di GENOVA.**

ANDATA		RITORNO	
PORTI	PARTENZE ED ARRIVI	PORTI	PARTENZE ED ARRIVI
<b>Linea tra LIVORNO e PORTOFERRAIO (settimanale).</b>			
Livorno . . .	p. domenica . . . ore 10 » a.	Portoferraio . p.	lunedì . . . ore 8 » a.
Piombino . .	{a. id. . . . . » 3 » p.	Piombino . . .	{a. id. . . . . » 9 1/2 » a.
Portoferraio . a.	{p. id. . . . . » 3 30 p.	Livorno . . . .	{p. id. . . . . » 10 » a.
	{a. id. . . . . » 5 » p.		{a. id. . . . . » 3 » p.
<b>Linea dell'ARCIPELAGO TOSCANO (settimanale)</b>			
Livorno . . .	p. mercoledì . . . ore 8 » a.	P. S. Stefano . p.	giovedì . . . ore 8 30 p.
Gorgona . .	{a. id. . . . . » 10 40 a.	Portoferraio {a.	id. . . . . » 9 10 p.
Capraia . .	{p. id. . . . . » 11 » a.	Portoferraio {p.	venerdì . . . » 8 » a.
Portoferraio	{a. id. . . . . » 1 » p.	Capraia . . . .	{a. id. . . . . » 11 » a.
Portoferraio	{p. id. . . . . » 1 30 p.	Gorgona . . . .	{p. id. . . . . » 11 30 a.
Pianosa . .	{a. id. . . . . » 4 30 p.	Gorgona . . . .	{a. id. . . . . » 1 » a.
Pianosa . .	{p. id. . . . . » 5 » a.	Livorno . . . .	{p. id. . . . . » 2 » p.
Giglio . . .	{a. id. . . . . » 8 40 a.		
P. S. Stefano	{p. id. . . . . » 9 » a.		
	{a. id. . . . . » 1 30 p.		
	{p. id. . . . . » 1 40 p.		
	{a. id. . . . . » 3 » p.		

Orari della Società Rubattino in vigore dal 1° ottobre 1968



Il piroscalo Cagliari



I piroscali Lombardo (a sinistra) e Piemonte (a destra)



## NAVIGAZIONE GENERALE ITALIANA



Il 4 settembre 1881 venne siglato l'atto costitutivo della Navigazione Generale Italiana (NGI) in cui le società di Raffaele Rubattino e di Ignazio Florio si fondevano per creare una nuova compagnia in grado di fronteggiare la concorrenza internazionale.

In seguito a questa fusione, le linee postali dell'Arcipelago Toscano, non subirono sostanziali modifiche salvo che alcune navi furono rinominate: il "Lombardia" prese il nome di "Giglio", il "Liguria" divenne il "Giannutri".

### FLOTTA NAVIGAZIONE GENERALE ITALIANA

<i>Nome</i>	<i>Anno di Costruzione</i>
Alessandro Volta	1862
Elba	1862
Giglio (ex Lombardia)	1862
Giannutri (ex Liguria)	1862
Conte Menabrea	1865
Piombino	1872
Pianosa	1875

Nel periodo 1901-1904 il movimento passeggeri nei porti di Piombino e Portoferraio rimase abbastanza stabile (a Portoferraio il numero dei passeggeri passò da 20115 a 21177, mentre a Piombino da 22020 a 21833) ed era principalmente rappresentato da militari e detenuti che si spostavano dai carceri di Portolongone, Pianosa, Capraia e Gorgona, viaggiando con tariffe ridotte e riducendo il rendimento delle linee di trasporto marittimo.

Dal 1891 i piroscafi furono dotati di timbri con datario riportante il nome del piroscafo.

Le navi della flotta erano piccole e vecchie navi a carbone, il Conte Menabrea era chiamato dal Corriere Toscano "raspamota" ed è interessante ricordare l'episodio occorso al Fucini, il quale, amante dell'Elba, era solito effettuare la traversata per passare qualche giorno sull'isola. Un giorno durante una forte mareggiata soffrì così tanto, anche per la scarsa tenuta della nave, che, giunto a terra, esclamò: "mena, mena, Brea, ma me non mi meni più".

Anche il piroscafo Elba su "Iodato" per il suo rollio sul Corriere dell'Elba del 29 maggio 1898, in cui si legge: ".....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 piroscalo Elba la vendetta di Robinson Crusò.....”

Rimanevano inoltre evidenti, come si è detto in precedenza, i disagi per le operazioni di imbarco e sbarco a Piombino. Giuseppe Conti sul giornalino “Il Draghetto” riporta “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.....”

Di seguito alcune immagini, timbri postali e documenti dei piroscafi:



*Il Conte Menabrea a Porto S. Stefano del 9 agosto 1901*



*Il postale Elba a Piombino*



*Timbro postale a doppio cerchio con lunette rigate del piroscalo Pianosa del 27 giugno 1910*



*Timbro postale a doppio cerchio con lunette rigate del piroscalo Conte Menabrea del 9 agosto 1901*



Timbro postale a doppio cerchio con lunette rigate del piroscalo Elba del 10 febbraio 1900

Polizza

**NAVIGAZIONE GENERALE ITALIANA**

SOCIETÀ RIUNITE FLORIO E RUBATTINO

N.° DEL VIAGGIO: GENOVA, il 29/11 1889

È stato caricato dal Signor **GIO. BATA MOSSA** alla condizione retro descritta per conto e rischio di chi spetta, sul piroscalo **Alessandro Volta** per essere trasportato a **Cortina** ed al felice arrivo consegnato a **Giuseppe Baccaro** le mercanzie qui sotto descritte e numerate come appresso: il nolo pagato come da distinta.

DESCRIZIONE	QUANTITÀ	VALORE	VALORE
Cappe	24	240	
Barile	14	140	
Balle e casse	14	140	
ANNOVERAZIONE			
Polizza e Registro			
Spese amministrative			
Provvista d'incasso 2%			
<b>TOTALE GENERALE</b>		<b>520</b>	
Summa incassata			
Summa consegnata			
Rimborso			
<b>TOTALE da pagarsi a fidejussione</b>			
Viale per l'imbarche			

Polizza di assicurazione per il carico trasportato dal piroscalo Alessandro Volta a Tortoli del 1889

Linee Mediterranee

**NAVIGAZIONE GENERALE ITALIANA**

Società riunite FLORIO e RUBATTINO

COMPARTIMENTO DI GENOVA

Caricatore **G. B. Mossa**

Ordine provvisorio d'imbarco N.° **12207**

per **Alessandro Volta**

Piroscalo **Alessandro Volta**

Il Capo Servizio del Magazzino riceverà le seguenti merci:

Marche	Quantità	GENERE	Peso
720/100	1	balle cotone	322
720/100	1	"	252
G.B. 1889	1	"	328
			<b>902</b>

Documenti depositati dal caricatore...

Visto all'Ufficio Traffico...

IL CAPO SERVIZIO



Ordine provvisorio d'imbarco del 1891 sul piroscalo Alessandro Volta e ingrandimento del timbro apposto sul documento dalla Società N.G.I. (a sinistra)



*Navigazione Generale Italiana*  
(Società riunite Florio e Rubattino)

ROMA 25 Luglio 1906

SOCIETÀ ANONIMA  
CAPITALE L. 20.000.000  
Sede Sociale: GENOVA  
Compartimenti: GENOVA, PALERMO, NAPOLI, VENEZIA

DIREZIONE GENERALE  
N. 213

Ven. Confraternita della Misericordia  
Portoferraio Elba

Siamo possessori della pay. letter n. 20 aut. e per quanto la concessione n. 111 del 11 agosto 1904 N. 497 sia stata fatta in via eccezionale con validità limitata al 30 giugno u.s., pure per compiacere in via speciale per la domanda rivolta a chiedersi a Confermare per il 30 giugno 1906 dall'Agente di Rubattino la concessione sopra per il viaggio a navi postali dirette

P. P. Francescani Diretto

Aut. Min. 10529 - Roma

25.7.1905 la N.G.I. comunica alla Misericordia di Portoferraio che l'agenzia di Piombino è autorizzata, fino al 30 giugno 1906, a concedere ai Padri Francescani diretti all'Elba lo sconto del 50% sul biglietto

*Navigazione Generale Italiana*  
(Società riunite Florio e Rubattino)

COMPARTIMENTO DI GENOVA

11 4 Novembre 1889

UFFICIO RECLAMI E CONTENZIOSO

N. 748

Sig. Gio. Battista Mossa  
Piazza S. Sampaolo P. I.  
Genova

a grazia di 80 scorso mesel  
siamo disposti a pagarvi l'importo  
della consunzione  
G. M. 61 Botte 1 Pivo

ex sequitur  
purché ci rimettiate una dichiarazione  
invece dello spediente, firmata dal uf. agente  
in Sassari, dalla quale risulti che lo stesso  
risulta da ogni reclamo al riguardo.  
Distintamente Vi salutiamo col

Per il Direttore del Compartimento  
G. Campa

NB. Si prega nella risposta citare  
la data e V. e il numero.

NAVIGAZIONE GENERALE ITALIANA (Mod. 72)

UFFICIO CAPANNONI

N. d'Ordine 2550

Ricevuta di L. il. 4,95

Riceviamo da Signor G. B. Mossa  
Lire Italiane Quattro e 95/100  
per le seguenti Merci introdotte nei Capannoni.

Genova, li 16/11/1889

IL CAPO UFFICIO  
26.11.89

DISTINTA DI ESAZIONE			L. il.	
Diretti di Tonnata				4,95
Scario				
Imbarco				
Esito				
Altri diretti				
TOTALE L. il.				4,95

DISTINTA MERCI					
Marche	Numeri	N. dei colli	Specificazione delle Merci	Peso	Destinazione
		12	Colli molteni	675	Corona P.
		48	Colli m. di	1339	"
		1	Colli "	379	Colli "
		1	" "	312 1/2	Genova
Totale Colli					

Osservazioni

Due documenti della NGI non pertinenti i piroscafi che hanno viaggiato nell'Arcipelago Toscano, ma a testimonianza dei traffici marittimi che la compagnia aveva con la Sardegna: il primo dell'Ufficio Reclami e Contenzioso del Compartimento di Genova datato 4 novembre 1889; il secondo dell'Ufficio Capannoni, sempre del 1889, dove il Sig. Gio Batta Mossa aveva pagato 4,95 lire per il deposito di 69 colli di merce

## CARLO ALLODI

Nel 1909, la Navigazione Italiana non chiese la proroga per l'esercizio delle linee marittime ed il Ministero della Marina, il 20 novembre 1909, assegnò tramite asta pubblica le linee di navigazione postali nell'Arcipelago Toscano al livornese Cavalier Carlo Allodi, armatore di diversi piroscafi che esercitavano traffici di cereali e di merci varie sulle rotte Marsiglia-Genova-Livorno-Odessa.

Con convenzione sottoscritta il 23 aprile 1910 e approvata dalla legge 13 giugno 1910 n. 306, l'Allodi subentrò alla N.G.I., assumendo a partire dal 1° luglio 1910 l'esercizio delle linee marittime postali dell'arcipelago toscano.

Questi rilevò dalla Società N.G.I. gli obsoleti piroscafi "Alessandro Volta", "Conte Menabrea", "Elba", "Giannutri" e "Giglio" (il "Pianosa" fu ceduto e del "Piombino" si persero le tracce).



### FLOTTA ALLODI

<i>Nome</i>	<i>Anno di Costruzione</i>
Alessandro Volta	1862
Elba	1862
Giglio (ex Lombardia)	1862
Giannutri (ex Liguria)	1862
Conte Menabrea	1865

Il primo esercizio della gestione Allodi (1910-11) fu positivo, grazie ad un forte aumento di persone che si recavano all'Elba per lavorare nelle Miniere e ad un aumento nel movimento merci, ma nei due esercizi successivi (il secondo registrò una perdita di 36418 lire) la situazione divenne critica e l'Allodi non fu in grado di rispettare gli impegni presi nella convenzione del 23 aprile 1910, cioè di costruire tre nuovi piroscafi, e quindi il Tribunale civile e penale di Roma nel 1913 dichiarò nulla tale convenzione. A causa dei forti debiti contratti il Cavalier Allodi dovette dichiarare il fallimento. Il "Giannutri" e l'"Alessandro Volta" furono ceduti o venduti ad altri armatori. A lui subentrò in via provvisoria la "Servizi Marittimi Arcipelago Toscano" che rilevò i tre rimanenti piroscafi in attesa che fosse costituita una nuova società.



Porto di Livorno – piroscafi della Compagnia Allodi ormeggiati assieme ad altre imbarcazioni, si riconoscono per il simbolo della "A" su campo bianco disegnato sul funaiolo della nave

## NAVIGAZIONE TOSCANA

Il commendator ingegner Giuseppe Orlando, fortemente interessato ai tre nuovi piroscafi che l'Allodi aveva commissionato prima del fallimento ai suoi cantieri e cioè l'"Alfredo Cappellini", l'"Elba" e l'"F.D. Guerrazzi", costituì a Livorno il 29 giugno 1914 la società anonima "Navigazione Toscana", che subentrò nell'esercizio delle linee dell'Arcipelago alla compagnia provvisoria "Servizi Marittimi Arcipelago Toscano", secondo quanto definito nella convenzione sottoscritta il 20 giugno 1913 con validità 1° luglio 1913 per 12 anni fino al 30 giugno 1925.



Gli Orlando rilevarono la gestione dei collegamenti anche per evitare che subentrassero altri armatori e che le linee fossero destinate ad un altro porto con "danno evidente della classe marinaresca livornese", così come risulta da una lettera scritta agli equipaggi durante una agitazione sindacale.

Quando subentrò l'Orlando la situazione dei trasporti era a dir poco disastrosa. Dal 5 settembre 1912 la gestione era in mano al Cav. Giuseppe Bertani, curatore fallimentare della Compagnia Allodi e i mezzi erano da considerare ormai antidiluviani, si pensi che l'"Alessandro Volta", in navigazione fra Portolongone e Marina di Campo, perse il timone in alto mare. Il malcontento era così diffuso da portare alla costituzione di un "Comitato Cittadino pro servizi marittimi", sorto a Portoferraio il 4 maggio 1913.

Il Comitato si fece portatore dei problemi legati ai servizi marittimi e sostenne anche lo sciopero dei marittimi che si concluse il 25 luglio 1913, lo stesso giorno in cui entrò in servizio l'"Alfredo Cappellini".

Le tre nuove unità furono varate nel 1912 e più precisamente:

- "Alfredo Cappellini" (637,30 tsl): varo il 16 giugno 1912 e consegna il 13 luglio 1912;
- "F.D. Guerrazzi" (636,99 tsl): varo il 5 maggio 1912 e consegna il 17 maggio 1912;
- "Elba II" (411,57 tsl): varo il 6 maggio 1912 e consegna il 19 maggio 1912.

I nuovi piroscafi erano confortevoli ed eleganti ma al momento del varo ci furono inconvenienti che turbarono l'opinione comune.



*Da destra a sinistra: Guerrazzi, Elba e Cappellini pronti, nel Cantiere Orlando di Livorno, al varo (foto aprile 1912) ancora con l'insegna dell'Allodi sui fumaioli*

Il piroscafo "F.D. Guerrazzi" durante il varo sbandò a causa di uno spostamento della zavorra dovuto alla troppa velocità che la nave stessa aveva preso nello scendere in mare e lo scafo si inclinò sulla sinistra ed andò a cozzare nella banchina, mentre il "Cappellini" e l'"Elba II" rimasero bloccati sulle rotaie dello scalo a causa della ruggine che aveva rovinato i meccanismi. Ciò fece slittare il varo di un mese.



Si trattava di navi che erano state costruite con caratteristiche tecniche atte al solo trasporto nell'Arcipelago e che non potevano essere impiegate in altro modo. Anche per questo motivo, probabilmente, l'Orlando prese la decisione di sostituirsi all'Allori nella gestione di questi collegamenti. Con l'entrata in servizio dei tre nuovi piroscafi, le unità "Giannutri" e "Alessandro Volta" ormai vecchie, furono cedute all'armatore Ortensia Plessa, il vecchio "Elba" prese il nome di "Argentario", il "Giglio" fu rinominato "Montecristo" ed il "Conte Menabrea" divenne il "Santo Stefano". L'"Elba" fu venduto alla Regia Marina il 30 agosto 1915 e ribattezzato "Giannutri".



*Il Giannutri (ex Elba) fotografato a Gaeta*

#### FLOTTA NAVIGAZIONE TOSCANA

<i>Nome</i>	<i>Anno di Costruzione</i>
Argentario (ex Elba)	1862
Montecristo (ex Giglio, ex Lombardia)	1862
Santo Stefano (ex Conte Menabrea)	1865
Alfredo Cappellini	1912
Elba	1912
FD Guerrazzi	1912

Ecco, di seguito, alcune immagini delle unità della Navigazione Toscana e dei timbri postali che venivano apposti direttamente sul piroscafo dove era stato allestito l'ufficio postale.



*Porto S. Stefano - Panorama - Il Postale del Giglio*



*Portoferraio - Il Porto*

*L'Argentario a Porto Santo Stefano (a sinistra) – il Cappellini ed il Guerrazzi a Portoferraio (a destra)*



*Il Montecristo a Portoferraio*



*Postale in arrivo a Rio Marina (a sinistra) e al Cavo (a destra)*



*Postale in arrivo a Portolongone (a sinistra) e alla banchina della barriera del porto a Livorno (a destra)*



*Il Guerrazzi (a destra) - maggio 1915 Portoferraio: il Guerrazzi carico di cittadini destinati al servizio militare (a sinistra)*





Timbro datario a doppio cerchio con lunette del piroscalo Montecristo dell'11 dicembre 1915



Timbro datario a doppio cerchio con lunette del piroscalo Cappellini del 15 aprile 1927



Timbro datario a doppio cerchio con lunette del piroscalo Porto Santo Stefano del 5 maggio 1918



Timbro datario a doppio cerchio con lunette del piroscalo Argentario del 31 gennaio 1917



Timbro datario a doppio cerchio con lunette del piroscalo Guerrazzi del 18 luglio 1928



Durante la prima guerra mondiale il servizio venne mantenuto, anche se non regolarmente; alcuni piroscafi furono trasformati in navi ausiliare e saltuariamente impiegati in missioni di guerra (il "Cappellini" nei Dardanelli e il "Guerrazzi" in Tripolitania).

Timbro rettangolare di verifica per censura dal comando della Regia Nave Ausiliaria Guerrazzi

Dopo la Grande Guerra c'era necessità di riattivare i collegamenti con regolarità, ma le necessità dei traffici verso le isole avevano reso obsoleti i piroscafi in linea. C'era necessità di nuove unità e quindi fu rinnovata la convenzione alla Navigazione Toscana con l'impegno che questa avrebbe predisposto un vasto piano di costruzioni navali.

Intanto nel 1920 era stato varato, nei Cantieri Navali Orlando di Livorno, il piroscafo "Cortellazzo" (2464,26 tsl) che il maestro Pietro Mascagni chiamò "Somarello" che fu impiegato nel trasporto merci e passeggeri fino al 1927.



*Il Cortellazzo a sinistra con il Cappellini e a destra con il Guerrazzi*

I traffici aumentavano considerevolmente ed i piroscafi ormai non rispondevano più alle necessità, si rese necessario rimodernare la flotta. La Navigazione Toscana mise in linea nel maggio 1928 il nuovo piroscafo "Elbano Gasperi" (741,67 tsl) varato nel cantiere Odero di Genova. Successivamente nel luglio 1930 fu varato l'"Andrea Sgarallino" (730,58 tsl) e nel settembre 1930 il "Dino Leoni" (514,40 tsl), entrambi costruiti nei cantieri Orlando di Livorno. Con l'entrata in attività di questi nuovi piroscafi, i vecchi "Argentario" e "Santo Stefano" furono messi fuori servizio e successivamente demoliti.

#### FLOTTA NAVIGAZIONE TOSCANA (DOPO 1930)

Nome	Anno di Costruzione
Montecristo (ex Giglio, ex Lombardia)	1862
FD Guerrazzi	1912
Alfredo Cappellini	1912
Elbano Gasperi	1928
Andrea Sgarallino	1930
Dino Leoni	1930

Il 22 ottobre 1936 entrò in servizio anche la nuova motonave "Giuseppe Orlando" (837,85 tsl), prima unità non a vapore della società che portava il nome del fondatore della Navigazione Toscana. Per l'allestimento della nave furono utilizzate tutte le migliori tecnologie disponibili al momento ed un motore che permetteva la ragguardevole velocità di 15 nodi. Contestualmente fu disarmato e avviato alla demolizione il "Montecristo". Con queste sei unità il programma di rinnovamento della flotta era stato completato.

Nel frattempo, dal 4 aprile 1932, era attivo a Piombino lo scalo di Portovecchio. Da allora non ci fu più la necessità del trasferimento dei passeggeri con i barconi che per oltre mezzo secolo aveva creato

problemi allo scalo di Piombino. Per capire che cosa significasse per i passeggeri questa operazione, bisogna immedesimarsi per un attimo in quelle persone che sbarcando dal piroscampo saltavano nella barca che, pur rimanendo vicina alla nave, ondulava pericolosamente ogni qualvolta una persona scendeva e bisogna pensare che ogni barca poteva portare fino a dieci persone con i bagagli. Inoltre il tratto di mare da coprire era piuttosto lungo e, se il mare era mosso, non tutti reggevano di stomaco la situazione. D'inverno oltre al mare spesso agitato c'era il vento e la pioggia, tanto che i passeggeri spesso arrivavano a terra fradici e infreddoliti. Ma talvolta andava anche peggio come l'11 febbraio 1930 quando la barca si rovesciò con otto passeggeri a bordo. Considerato ciò, si deve aggiungere che per questo bellissimo servizio, il passeggero doveva pagare, oltre al biglietto della nave, anche un ulteriore pedaggio.

#### FLOTTA NAVIGAZIONE TOSCANA (DOPO 1936)

Nome	Anno di Costruzione
FD Guerrazzi	1912
Alfredo Cappellini	1912
Elbano Gasperi	1928
Andrea Sgarallino	1930
Dino Leoni	1930
Giuseppe Orlando	1936

Di seguito le immagini delle nuove unità e dei timbri postali impressi con i nomi dei vari piroscafi:



*Piroscavo Andrea Sgarallino in arrivo al porto di Piombino*



*Piroscavo Andrea Sgarallino nel porto di Portoferraio*



*Piroscavi Guerrazzi e Cappellini al molo Elba a Piombino*



*Piroscavo Cappellini a Piombino*





*Piroscalo Elbano Gasperi ormeggiato a Portoferraio*



*Piroscalo Andrea Sgarallino nel porto di Portoferraio*



*Motonave Giuseppe Orlando in navigazione*



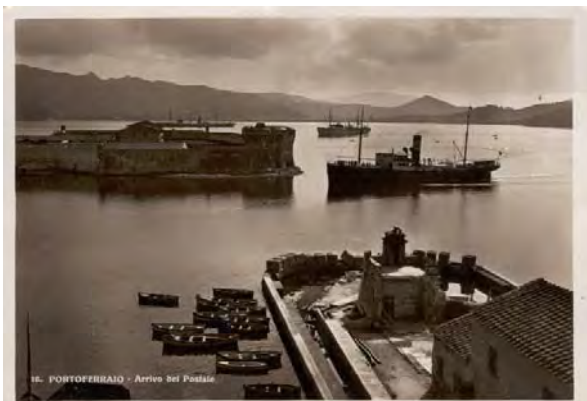
*Piroscalo Dino Leoni a Porto S. Stefano*



*Piroscali della Navigazione Toscana ormeggiati a Portoferraio*



*Piroscalo Andrea Sgarallino alla banchina della barriera del porto a Livorno*



18. PORTOFERRAIO - Arrivo del Postale



19. PORTOFERRAIO - Partenza del Postale

*Piroscali della Navigazione Toscana in arrivo (a sinistra) e in uscita (a destra) da Portoferraio*



Sgarallino a Portoferraio



Elbano Gasperi in partenza da Portoferraio



Timbro datario a doppio cerchio con lunette del piroscafo Sgarallino del 23 novembre 1937



Busta spedita a Firenze con timbro datario a doppio cerchio con lunette del piroscafo Elbano Gasperi del 23 agosto 1931



Cartolina postale spedita a Genova nel 1939 con timbro privato del Dino Leoni



Timbro datario a doppio cerchio con lunette della Mn. Orlando del 24 ottobre 1936 (due giorni dopo essere entrato in servizio)

Nel maggio 1940 i piroscafi "Andrea Sgarallino", "Elbano Gasperi" e "Giuseppe Orlando" furono requisiti dalla Regia Marina come navi ausiliare con le sigle rispettivamente di F.123, F.8, F.17.

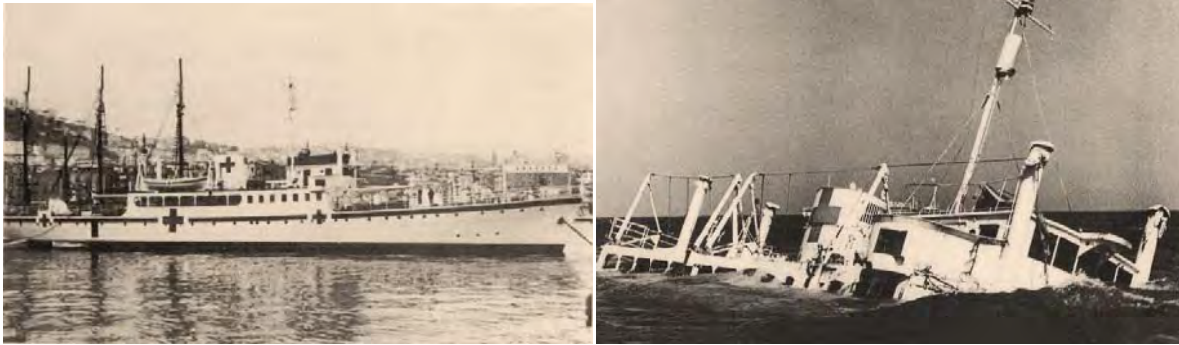
In seguito all'impiego delle principali unità della Navigazione Toscana nelle operazioni belliche, i collegamenti nell'Arcipelago rimasero in carico alle tre rimanenti unità e cioè il "Cappellini", il "Guerrazzi" e il "Dino Leoni" spesso affiancate da motovelieri o motopescherecci locali.

Il "Giuseppe Orlando", requisito il 19 maggio 1940, ed iscritto nel ruolo del naviglio ausiliario dello Stato, con la sigla M 1, fu destinato a compiti di posamine e di lotta ai sommergibili ed armato quindi con 50 bombe di profondità oltre alle due mitragliatrici e due cannoni da 75 mm., uno a poppa e l'altro a prua, ma svolse prevalentemente attività di posamine nelle acque dell'Elba al largo dell'Enfola assieme al



posamine ausiliario Elbano Gasperi. Nell'agosto 1940 la sigla cambiò in S 1 e la nave fu trasformata in nave per il soccorso ed il recupero dei piloti in mare con la conseguente eliminazione dell'armamento bellico e con l'installazione delle necessarie dotazioni mediche; terminati i lavori rientrò in servizio nel mese di dicembre 1940. A fine dicembre fu spostata in Africa prima a Bengasi e poi a Tripoli.

Alle 17.45 del 3 maggio 1941, mentre usciva dal porto di Tripoli, la Giuseppe Orlando urtò una mina ed affondò, lasciando emergere solo la parte del fumaiolo. Persero la vita 10 membri dell'equipaggio.



*Motonave Giuseppe Orlando: (a sinistra) trasformata come nave ospedale; (a destra) affondata, dopo aver urtato una mina, il 3 maggio 1941 all'imboccatura del porto di Tripoli durante un bombardamento aereo*

L'“Andrea Sgarallino” fu requisito il 16 maggio 1940 e fu armato con due cannoni da 75 mm., uno a prua e l'altro a poppa e con due mitragliatrici. Dopo l'armistizio dell'8 settembre 1943, quando l'Elba fu occupata dai tedeschi, i collegamenti con Piombino furono interrotti e alle banchine di Piombino si assieparono sempre più numerosi i militari ed i civili che volevano riabbracciare le famiglie. Il 21 settembre i Tedeschi permisero un primo viaggio allo “Sgarallino” che dopo averlo effettuato sostò nel porto di Piombino per ripartire la mattina successiva. Il 22 settembre il tenente di vascello Carmelo Gheri con a bordo circa 300 persone alle 8,30 partì verso Portoferraio; arrivato tra lo Scoglietto e la Baia di Nisporto fu silurato dal sommergibile inglese “HMS Uproar” che gli lanciò contro due siluri. Il piroscampo si spezzò in due e si immerse immediatamente. Solo quattro persone riuscirono a salvarsi.

Lo stesso giorno, colpito da alcune bombe, il piroscampo “Dino Leoni” affondò nel porto di Bastia in Corsica durante un'incursione aerea.



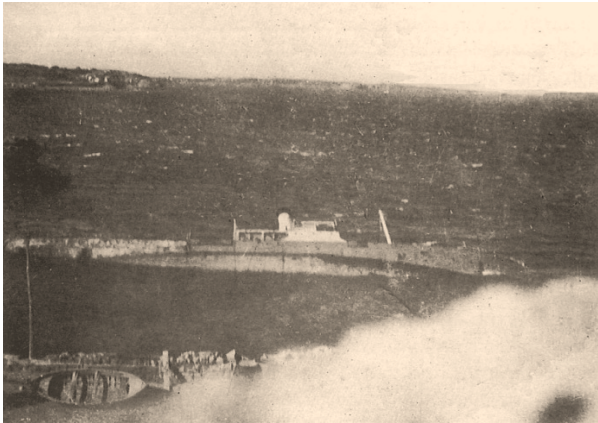
*Piroscampo Elbano Gasperi con livrea militare*

L'“Elbano Gasperi” fu catturato dai tedeschi il 9 settembre 1943 e fu affondato il 23 ottobre 1943 da tre motosiluranti statunitensi al largo di porto Santo Stefano.

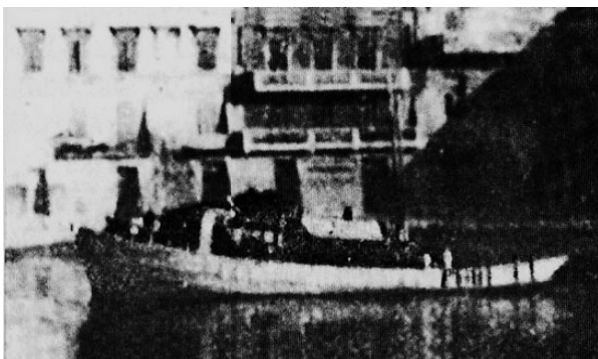
Anche il “Guerrazzi” ed il “Cappellini” furono presi dai tedeschi e spostati verso le coste liguri.

Il primo fu affondato dagli stessi tedeschi a Genova il 26 aprile 1945 il giorno prima dell'ingresso degli alleati in quella città.

Il secondo venne affondato il 7 ottobre 1944 a Imperia e utilizzato per ostruire il porto.



*Piroscafo G. Ingrao affondato il 30 gennaio 1944 a Pianosa*



*Il Vincere*

La Compagnia si trovò senza più alcuna nave dal momento che tutte le imbarcazioni erano state affondate o gravemente danneggiate. In difficoltà per i rifornimenti delle isole si tentò di rimettere in efficienza un vecchio piroscavo jugoslavo ex "Drava" che fu rinominato "Giovanni Ingrao" (199 tsl) che dal dicembre 1943 iniziò a collegare le isole dell'Arcipelago sotto bandiera bianca.

Purtroppo il 30 gennaio 1944, mentre sbarcava le provviste per i carcerati del penitenziario di Pianosa, fu attaccato ed affondato dall'aviazione alleata.

Dopo l'affondamento dell'"Ingrao" i collegamenti giornalieri fra Piombino e Portoferraio furono affidati al motopeschereccio "Vincere" (46,51 tsl) dell'armatore Oreste Costanzo di Porto S. Stefano. Era dotato di una mitragliatrice con cui i tedeschi ingaggiavano combattimenti con gli aerei alleati che lo attaccavano.

Durante uno di questi scontri, nel gennaio 1944, un passeggero morì ed altri rimasero feriti, i tedeschi decisero quindi di consegnare il "Vincere" al comune di Portoferraio.

Dopo alcuni mesi (maggio 1944) fu rilevato dalla Navigazione Toscana e continuò la sua opera fino all'affondamento che avvenne nel mese di giugno 1944 nella rada di San Giovanni a Portoferraio, dopo essere stato colpito da una cannonata sparata dai tedeschi da una batteria delle Grotte.

Con la perdita del "Vincere" i collegamenti si interruppero anche se molti privati elbani si adoperarono con le loro imbarcazioni ad assicurare alle isole un trasporto di mezzi di prima necessità, di posta e anche di qualche passeggero.

Terminata la guerra non rimaneva più niente della flotta della Navigazione Toscana. Furono anni difficili, i viaggi erano effettuati con barconi scoperti, con il pericolo di trovare mine vaganti e con gli scali completamente distrutti dai bombardamenti, tanto che a Piombino fu ripristinato il vecchio attracco al Porticciolo di Marina.

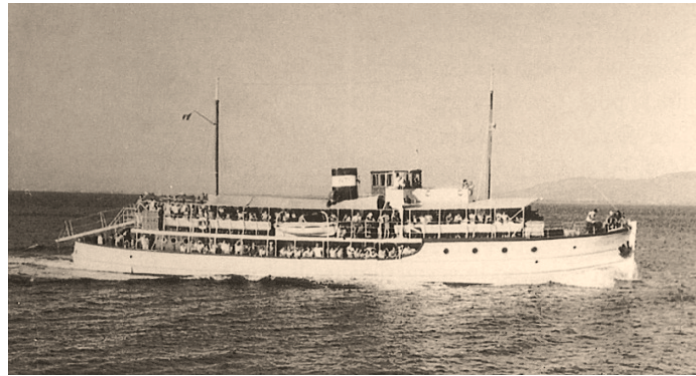
La Società fu quindi costretta, per ripristinare i collegamenti, a noleggiare due motovelieri per la linea con Portoferraio, l'"Alba" e l'"Assunta" e, per la linea con l'Isola del Giglio, il "Sabaudia".



*Attracco al vecchio porticciolo di Piombino probabilmente della motonave Vittoria, in attesa che il Porto nuovo fosse riutilizzabile dopo i bombardamenti*



Successivamente fra le unità più longeve (circa 7 anni) fu noleggiata la motonave "Vittoria" (132 tsl) che nel 1948 fu spostata sulla linea Giglio-Porto Santo Stefano.

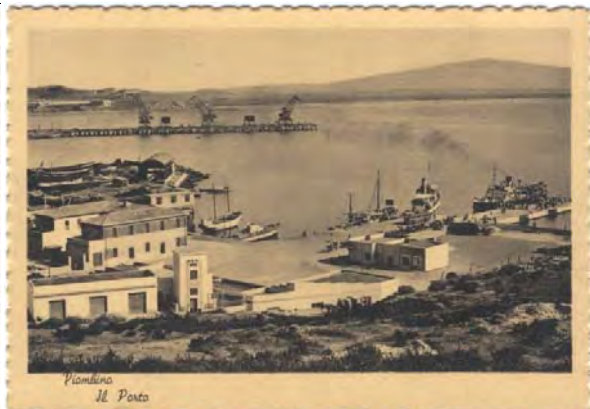


*Motonave Vittoria noleggiata dalla NT*

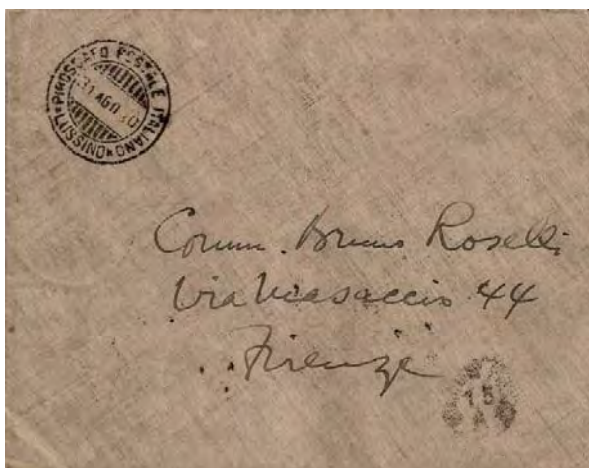
Dall'autunno del 1947 furono noleggiate due vecchie unità a vapore il "Lussino" (121,74 tsl), più piccolo, ed il "Limbara" (410,04 tsl).



*Pf. Lussino (sulla sinistra) e Limbara (a destra) ormeggiati al molo nel porto di Piombino*



*Pf. Lussino (sulla sinistra) e Limbara (a destra) nel porto di Piombino*



*Timbro postale a doppio cerchio con lunette rigate del piroscalo Lussino*



*Il Limbara (qualche... anno dopo) al porto di Bonifacio per i collegamenti con la Sardegna*



Nell'estate del 1948 entrò in servizio, sulla linea Portoferraio – Piombino, la motonave “Pola” (451,30 tsl), mentre la motonave “Vittoria” fu destinata alla linea Porto S. Stefano – Giglio. La mn. “Pola” fu consegnata nel settembre 1941, con la gemella “Rovigno”, alla S.A.N. Istria – Trieste; fu requisita il 9 gennaio 1942 dalla Regia Marina e utilizzata come incrociatore ausiliario; nel 1946 fu adibita alla linea Trieste – Pola. Nel 1948 fu noleggiata alla Navigazione Toscana che l’acquistava nel 1953 e che la noleggiava a sua volta, nel 1956, alla Società di Navigazione Adriatica di Venezia, con la quale compariva in Puglia nel collegamento tra Manfredonia, Isole Tremiti, Gargano e Termoli.



*L'incrociatore ausiliario Pola*



*Il Pola a Portoferraio*



*Operazioni di sbarco/imbarco sul Pola a Rio Marina*





*Il Pola a Piombino*



*Il Pola a Porto Azzurro*

*Il Pola a Porto Santo Stefano*



*Il Pola a Livorno*

*Lasciato l'Arcipelago ecco il Pola in partenza da Termoli per le Tremiti*



*Operazioni di imbarco delle auto a Portoferraio (a sinistra) ed a Piombino (a destra)*

Il "Pola" era settimanalmente sostituito dal "Limbara" che però non poteva imbarcare automobili (sul "Pola" come anche sui successivi "Portoferraio" e "Porto Azzurro" le auto venivano imbragate e caricate a bordo), creando lunghe attese delle auto sulle banchine del porto. Il "Limbara" inoltre fu subito ribattezzato "bighellone" per la sua incredibile lentezza tanto che alcuni alberghi elbani raccomandavano per iscritto "non partire giovedì, c'è il Limbara".



*Il Gennargentu a La Maddalena*

Da ottobre a dicembre del 1948, per lavori, il "Pola" fu sostituito dal "Gennargentu" (491,78 tsl) un vecchio piroscafo che a causa del fumo che usciva dal fumaiolo fu soprannominato l'"affumicatore".

Nel 1950 e 1951 entrano rispettivamente in linea il "Porto Azzurro" (918,63 tsl) e il "Portoferraio" (918,74 tsl), due corvette americane (nell'ordine: il PG 2 Haste e l'Alacrity) opportunamente modificate per le necessità del trasporto passeggeri.



*Timbri postali dei piroscafi Porto Azzurro (a sinistra) e Portoferraio (a destra)*



*Il Portoferraio ed il Porto Azzurro ormeggiati nel porto di Piombino*





Il Portoferraio



Il Porto Azzurro



Due immagini delle ex corvette a Porto Azzurro



Due immagini a Capraia (a sinistra) e a Pianosa (a destra)





*In avvicinamento al Cavo (a sinistra) e ormeggiata a Livorno (a destra)*



*Le ex corvette a Piombino a sinistra con il gran pavese alzato, a destra mentre si stanno caricando le auto*

Essendo rimaste solo tre unità in linea (il "Vittoria" fu restituito), si ricorse ancora al noleggio di vecchie imbarcazioni per soddisfare le sempre maggiori necessità richieste dal traffico marittimo.

Nell'ottobre 1953, la Navigazione Toscana noleggiò due piroscafi dalla S.A.N. Istria – Trieste, il "San Vito" (195,22 tsl) e il "Nesazio" (267,78 tsl).



*Una rara immagine del Nesazio a Porto Azzurro*

Nel 1954 entrò in servizio sulla linea Porto S. Stefano – Giglio la motonave “Aegilium” (284,47 tsl) ex vedetta “Van Der Steng” della Marina Militare Olandese.



*La corvetta Van Der Steng (a sinistra), l'Aegilium all'Isola del Giglio (a destra)*



*L'Aegilium a Porto Santo Stefano*



*Due immagini a colori dell'Aegilium a Porto Santo Stefano*

Il traffico passeggeri e merci verso l'Isola d'Elba stava aumentando specie nella stagione estiva e la Navigazione Toscana decise di far costruire una nave in grado di trasportare autoveicoli che potevano imbarcare e sbarcare attraverso aperture poste alle estremità della nave. Il 26 febbraio 1956 nei Cantieri del Tirreno di Riva Trigoso a Genova fu varata l'"Aethalia" (1306,23 tsl), la prima nave-traghetto costruita in Italia e concepita espressamente per il trasporto degli autoveicoli. Entrò in linea il 1° agosto 1956. Aveva una capacità di 60 autovetture o 48 autovetture e 5 autobus e poteva trasportare fino a 1275 passeggeri.



L'attracco a Portoferraio fu spostato dallo storico molo Elba verso la zona dove era il pontile Hennin, utilizzando inizialmente il pontile n.3 (ex Ilva) e successivamente, dal 10 maggio 1959, il pontile appositamente costruito ed intitolato alla memoria del maggiore Giuseppe Massimo.

L'”Aethalia” segnò significativamente una svolta epocale nel trasporto nell'Arcipelago Toscano, basti pensare che nel primo mese di attività da sola riuscì a trasportare una quantità di mezzi e persone pari a quella che era stata trasportata dall'intera flotta nell'anno precedente. L'Aethalia è stata la nave più conosciuta e amata dai piombinesi e dagli elbani. Durante il suo servizio determinò un incremento qualitativo e quantitativo dei trasporti, dai 5538 automezzi del 1955 agli 8386 del 1956 e 11538 del 1957. L'Aethalia è stata la nave che è rimasta più a lungo in servizio, ben 32 anni, infatti fu messa in disarmo il 23 dicembre 1988.

### FLOTTA NAVIGAZIONE TOSCANA

Nome	Anno di Costruzione
Pola	1941
Porto Azzurro	1950
Portoferraio	1951
Aegilium	1948
Aethalia	1956



Timbro postale della motonave Aethalia



Il varo della motonave Aethalia il 26 febbraio 1956 nei Cantieri del Tirreno di Riva Trigoso



L' Aethalia a Portoferraio



L' Aethalia a Portoferraio



L' Aethalia a Piombino



L' Aethalia a Piombino



L' Aethalia a Portoferraio





*Piombino - Porto - Imbarco Nave Traghetta*



*Piombino - Il Porto - Piroscalo in partenza per l'Isola d'Elba*

*Il nuovo sistema di imbarco degli autoveicoli reso possibile dalle caratteristiche della motonave Aethalia.....*



*Portoferraio (Elba) - La nave Aethalia*



*Portoferraio (Elba) - La nave Aethalia*

*.....ed ovviamente di sbarco degli automezzi*



**PIOMBINO - Piroscali in partenza per l'Isola d'Elba**

*Immagini del traffico passeggeri e automezzi (sopra e nella pagina successiva)*







Intanto il 3 agosto 1957 entrò in attività la motonave “Asso di Cuori” (196,81 tsl – ex Catargo) della O.T.A.N. di Firenze che faceva capo ai fratelli Lazzi; fu adibita al turismo marittimo tra Viareggio e le isole dell’Arcipelago e rappresentò una prima iniziativa di natura privata operante nel Canale di Piombino dove cercava di occupare gli spazi lasciati liberi dalla Navigazione Toscana (società convenzionata).

Nel 1959, come si è detto, il Pola fu ceduto alla S.A.N. per essere adibito al trasporto fra Manfredonia e le Isole Tremiti.



Il 2 marzo 1961 venne inaugurato il prolungamento ferroviario fra la stazione di Piombino e il porto con il binario che arrivava fino alla testata del molo Elba.

Il 27 maggio 1962 effettuò il suo primo viaggio il “Rio Marina” (352,40 tsl - ex Rospiggen), acquistato in Scandinavia, unità molto più piccola dell’”Aethalia” con una capacità di trasporto di 30 autoveicoli e 250 passeggeri. L’entrata in servizio della nave destò insoddisfazione per le scarse capacità del battello. Il Corriere Elbano del 21 novembre 1963 riportò “quando vedemmo il Rio Marina fu una delusione; si trattava di un modestissimo battello per le gite domenicali lungo i fiordi scandinavi, di stazza irrisoria, ben diverso da quello che ci occorreva e che avevamo aspettato.”



*Il Rospiggen (a sinistra) - il Rio Marina a Porto Santo Stefano (a destra)*





*Il Rio Marina al Giglio (a sinistra) - il Rio Marina a Porto Azzurro (a destra)*



*L'aliscafo Freccia dell'Adriatico fotografato a Trieste*

Il 4 agosto 1962 arrivò il primo aliscafo, il “Freccia dell’Adriatico” della Società Aliscafì Messina che impiegava 35 minuti per compiere il tragitto Piombino-Portoferraio. Normalmente faceva 5 corse doppie giornaliere. Nell’aprile 1963 lasciò l’Elba.

Il 6 giugno 1964 l’armatore genovese Andrea Marsano decise di istituire un servizio giornaliero Piombino-Portoferraio-Bastia e dedicò a tale servizio l’”Elbano Primo” (2946,44 tsl – ex Snowden Smith), un’unità speciale costruita nel 1945 in Inghilterra simile ad un LCT. Ma dopo tre giorni di attività la nave fu ritirata dalla linea e trasferita sulla linea Piombino-Olbia.



*L'Elbano Primo fotografato a Olbia*



*Il Freccia del Mediterraneo in una cartolina di Piombino*

Sempre il 6 giugno 1964 l’aliscafo “Freccia del Mediterraneo” da 90 posti gestito dalla Società Aliscafì Sud di Trapani iniziò un servizio di 3 corse giornaliere sulla linea Piombino – Portoferraio che divennero 10 durante il fine settimana. Il successo riscosso da questo aliscafo che viaggiava sempre al completo, spinse l’Aliscafì Sud a mettere in servizio, dal 20 luglio 1964, un altro aliscafo il “Freccia di Reggio” da 140 posti.



*Il Freccia del Mediterraneo a Portoferraio*



Nel novembre 1964 la società Aliscafi Nord, diretta da Domenico Lorenzi, proseguì l'attività della Società Aliscafi Sud e costituì, a maggio del 1965, la Società Tosco Sarda di Navigazione che aveva in linea il "Freccia del Mediterraneo", il "Freccia dell'Elba" (ex Poisson Volant d'Azur), il "Freccia della Versilia" (ex Poisson Volant d'Argent), il "Freccia dell'Arcipelago" e dal 1967 anche il "Freccia della Capraia".

*Il Freccia della Versilia in navigazione*



*Le Poisson Volant d'Argent poi Freccia della Versilia*



*Il Freccia della Capraia a Portoferraio con l'Isola d'Elba che imbarca automezzi*

La Tosco Sarda di Navigazione il 9 aprile 1966 mise in linea il traghetto "Maria Maddalena" (298,04 tsl - ex Aeroskobing) che prese a noleggio dalla NAVARMA di proprietà del commendatore Achille Onorato. Per il suo colore nero dello scafo e per le sue scritte bianche fu subito battezzato "Calimero".





*Traghetto Maria Maddalena a Portoferraio (sopra) – il traghetto Isola d'Elba e Maria Maddalena a Piombino in una foto in notturna (a destra)*

Le sue capacità di carico permettevano il trasporto di 200 autoveicoli al giorno, contribuendo enormemente alla riduzione dei tempi di attesa nel porto di Piombino.



*Sopra e sotto l'Isola d'Elba a Porto Azzurro*

Prima della scadenza del noleggio del "Maria Maddalena" Domenico Lorenzi acquistò il traghetto danese "Skane" (499,43 tsl) poi rinominato "Isola d'Elba".



*L'Elba Prima a Portoferraio*

Con il crescere del traffico merci e passeggeri, in particolar modo quello turistico, il 13 aprile 1967 durante la Pasqua, la NAVARMA mise, sulla linea Piombino – Portoferraio, l'"Elba Prima" (490,08 tsl - ex Gotlanningen) capace di trasportare 50 auto e 650 passeggeri e la rinnovata "Maria Maddalena". L'"Elba Prima" aveva sul fianco la scritta "Express Ferry – Elba Prima".





*L'Aethalia e l'Elba Prima a Piombino*



*L'Elba Ferry a Piombino*

Durante la stagione estiva impiegò la "Luigi Rizzo" ribattezzata "Elba Ferry" (347,97 tsl) dell'armatore Giuseppe Aponte e nel 1968 anche la "Agostino Lauro" (496,66 tsl - ex Jsefjord), dell'omonimo armatore. Con queste due navi, i cui noleggi erano andati avanti fino al 1974, la presenza nel Canale di Piombino della NAVARMA si era consolidata e ciò permise anche l'intensificazione dei collegamenti con la Corsica, destinando a questa linea l'"Elba Prima".



*L' Agostino Lauro a Piombino*



*L' Agostino Lauro a Ischia*



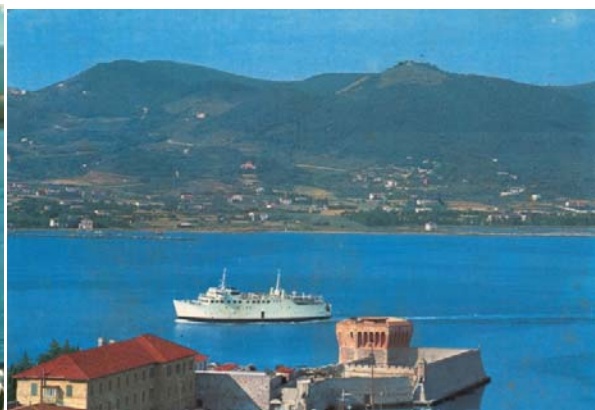
*Il Freccia delle Egadi a Porto S. Stefano*

Nel 1968, i collegamenti con l'Isola del Giglio erano gestiti con il "Rio Marina" coadiuvato spesso da aliscafi noleggiati da altre compagnie, come ad esempio il "Freccia delle Egadi" (ex Freccia dell'Adriatico).

La flotta della Navigazione Toscana si potenziò con l'ingresso in linea del "Città di Piombino" (495,65 tsl – ex Malmo) che, dal 19 marzo 1969, fu assegnato alla linea Piombino – Porto Azzurro, determinando il ritiro del "Porto Azzurro" e aiutando durante il periodo estivo l'Isola d'Elba".



*Il Città di Piombino a Rio Marina (a sinistra) e a Piombino (a destra)*



*Il Città di Piombino a Porto Azzurro (a sinistra) e a Portoferraio (a destra)*

Nel 1969 Giuseppe Rum, che gestiva i collegamenti fra l'Argentario e le isole del Giglio e di Giannutri, acquistò in Norvegia la motonave "Tonjer" (336,47 tsl) ribattezzata "Giglio Espresso".



*Il Giglio Espresso a Porto S. Stefano (sopra e a destra)*



La forte attrazione turistica dell'Isola d'Elba attirò l'attenzione di molti armatori fra questi la Corsica Line che, dal 30 aprile al 22 giugno 1969, con l'elegante motonave "Corsica Express" (2326,46 tsl – ex Kronprins Olav) effettuò corse sulla linea Genova – Portoferraio – Bastia. La motonave aveva una capacità di carico di 800 passeggeri e l'imbarco e lo sbarco delle auto avveniva tramite rampe laterali.



*Il Corsica Express in navigazione*

Anche la Tirrenia per qualche anno effettuò corse sulla linea Livorno – Portoferraio – Bastia, corse che cessarono nel 1970. A tale linea furono destinate navi quali il "Città di Tripoli", il "Città di Alessandria" e il "Torres".



*A sinistra la motonave Torres a Porto Torres; a destra la motonave Città di Alessandria in navigazione*

Nel maggio 1971 la Tosco Sarda cessò le corse dei propri aliscafi, a questi si sostituì Achille Onorato, amministratore della NAVARMA, che il 4 giugno presentò a Portoferraio un aliscafo sovietico di tipo "Kometa" con una capienza di 116 posti. Dal 17 giugno 1971 l'aliscafo "Sun Arrow" (tipo Kometa), unità appartenente alla SNAV di Messina che si appoggiava alla agenzia marittima Ballini di Portoferraio, iniziò ad effettuare le corse sulla linea Piombino – Portoferraio.



*Aliscafo tipo "Kometa" a Portoferraio e in navigazione*



Nel mese di ottobre del 1971 entrò in linea l'aliscafo "Freccia del Sole", con il compito di sostituire in inverno l'aliscafo "Sun Arrow"; si alternò in questo compito con altri aliscafi della SNAV fra i quali il "Freccia del Peloro" nel 1973. Il "Freccia del Sole" fu costruito nel 1956 nei cantieri navali dell'ingegner Carlo Rodriguez di Messina. Fu il primo aliscafo per il trasporto passeggeri e, non appena entrato in servizio nello stretto di Messina, riscosse un così grande successo che richiamò l'attenzione delle competenti autorità per valutare un suo possibile utilizzo nel Canale di Piombino.



*Il Freccia del Sole a Reggio Calabria (a sinistra) e a Messina (a destra)*



*Il Freccia del Peloro a Reggio Calabria (a sinistra) e a Portoferraio (a destra)*

Il "Portoferraio" continuò fino al 1971 a collegare le varie isole dell'Arcipelago, cioè fino all'ingresso in servizio del "Flaminia Nuova" (2287,24 tsl - ex Prince Bertil, ex Calmar Nickel, ex Holmia).



*Il Flaminia Nuova a Porto Azzurro*



*Il Flaminia Nuova a Portoferraio*

Le due principali flotte avevano in linea le seguenti navi:

FLOTTA NAVIGAZIONE TOSCANA	FLOTTA NAVARMA
Isola d'Elba	Elba Prima
Città di Piombino	Maria Maddalena
Flaminia Nuova	Agostino Lauro
Aethalia	
Rio Marina	

Nel 1974 la Navigazione Toscana, a causa delle sempre maggiori necessità turistiche, risistemò la sua



*Motonave Lido*

flotta: la "Flaminia Nuova" fu rinominata "Capobianco"; fu noleggiata la motonave "Lido" (1226,89 tsl - ex Jollyemme, ex Peter Wessel), con una capacità di carico di 1000 vetture al giorno; il "Città di Piombino" fu venduto e al suo posto fu acquistato il traghetto "Ischia" (1922 tsl - ex Royal Sovereign, ex Autocarrier).





*L'Ischia a Portoferraio*

Ai sensi della legge 19 maggio 1975 n. 169, che disciplinava il riordinamento ed il potenziamento dei servizi marittimi postali e commerciali di carattere locale, le linee dell'Arcipelago Toscano furono affidate, a decorrere dal 1° gennaio 1976, ad apposite società per azioni a carattere regionale con la partecipazione maggioritaria della Tirrenia di Navigazione SpA con sede a Napoli. L'11 novembre 1975 fu costituita la Società Toscana Regionale Marittima (TOREMAR) con sede in Livorno.

La società utilizzò tutte le navi che erano già in servizio ("Aethalia", "Ischia", "Isola d'Elba", "Rio Marina", "Capobianco"); nei successivi anni entrarono in linea:

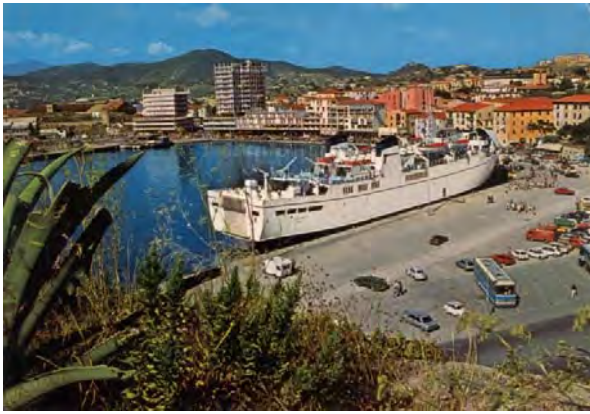
- nell'ottobre 1977 l'aliscafo "Fabricia" (151,72 tsl);
- nel 1979 la motonave "Aegilium" (631,95 tsl);
- nel 1980 le motonavi "Planasia" (984,70 tsl), "Oglasa" (1833,98 tsl) e "Marmorica" (1833,98 tsl), il cui ingresso determinò l'uscita del traghetto "Ischia", il trasferimento della motonave "Isola d'Elba" alla CAREMAR e nel 1981 la cessione a Silverio Mazzella della motonave "Rio Marina";
- nel 1987 l'aliscafo Fabricia (II) (223,69 tsl) che sostituì il più piccolo omonimo;
- nel 1989 il "Liburna" (1551,48 tsl), che permise il rimpiazzo dell'"Aethalia" ormai scarsamente utilizzata;
- nel 1991 l'"Aethalia" (2781,13 tsl), la cui entrata in linea determinò, a settembre 1992, la vendita del "Capobianco";
- nel 1999 il mezzo veloce "Isola di Capraia". Questo mezzo, che arrivò a Portoferraio il 15 giugno 1999, dopo aver fatto le dovute prove di attracco nei vari porti, iniziò l'8 luglio il suo primo viaggio sulla linea Rio Marina – Piombino che copri in soli 20 minuti. Ma il suo impiego non fu costante.



*L'aliscafo Fabricia*



*La motonave Aegilium a Porto Santo Stefano*



*Due foto dell'Oglasa a Portoferraio*



*Il Marmorica a Portoferraio*



*Il Planasia a Rio Marina*



*L'Oglasa in navigazione*



*Il Marmorica in navigazione*



*Il Planasia a Piombino*



*L'Aethalia a Piombino*





*Il Fabricia II a Piombino*



*L'Aegilium a Livorno*



*Il Liburna a Capraia*



*L'Isola di Capraia*

Anche la NAVRMA potenziò la sua flotta:

- nel 1974 acquistò il traghetto greco "Antonios K" rinominato "Portoferraio" (497,46 tsl);
- sempre nel 1974 mise in linea il "Bastia" di nuova costruzione (498,28 tsl);
- nel 1978 il "Maria Maddalena" fu ceduta;
- nel 1979 fu noleggiato il "Città di Piombino" e poi acquistato nel 1981;
- nel 1981 entrò in servizio il "Giraglia", gemella del "Bastia" (496,98 tsl);
- nel 1990 la "Moby Baby" della flotta NAVARMA iniziò ad operare fra Piombino e Portoferraio.



*Il Portoferraio a Piombino*



*Il Portoferraio in rada a Portoferraio*



*Il Bastia in Navigazione*



*Il Giraglia (in secondo piano) al porto di Piombino*



*Il Bastia (in primo piano) ed il Giraglia in navigazione*





*L'Elba Prima con la scritta NAV AR MA*



*Il Città di Piombino a Bonifacio*

Nei collegamenti con l'Isola del Giglio l'armatore Giuseppe Rum aveva in linea il "Giglio Espresso" per la gestione del quale costituì la Società Maregiglio che utilizzò anche il "Gabbiano" (97,74 tsl) acquistato nel



*Il Freccia del Giglio a Porto S. Stefano*

1973 a Marsiglia, l'aliscafo "Freccia del Giglio" acquistato a Tolone nel 1975 ed il "Gabbiano II" (88,88 tsl) acquistato a Brest nel 1979.

Nel 1984 Giuseppe Rum acquistò dall'Alilauro, l'aliscafo "Squalo Bianco" che, aiutato dal "Gabbiano II", sostituì il Freccia del Giglio nel servizio speciale Piombino – Pianosa.

Nel 1987 la Maregiglio acquistò il traghetto "Giglio Espresso Secondo" (757,95 tsl – ex Città di Meta, ex Carisbrooke Castle).

Questi sostituì il Giglio Espresso che nel 1998 fu ceduto alla compagnia Uainè di Napoli.



*Il Giglio Espresso Secondo in porto (a destra)*



*L'Antonio Amabile a Messina*

Nel 1991 assieme a Toremar e a Navarma entrò anche l'Elba Ferries sulla linea Piombino – Portoferraio, utilizzando la nave-traghetto "Vittore Carpaccio" (1227,74 tsl), poi sostituita dal traghetto "Antonio Amabile" (956,24 tsl).

Nel 1992, durante le vacanze pasquali, l'Elba Ferries fu nuovamente presente nel Canale di Piombino con l'"Elba Nova" (1680,73 tsl), nave traghetto con lo scafo giallo.



*L'Elba Nova*

Nel 1995 fu nuovamente presente con il catamarano veloce "Elba Express" (1060 tsl) capace di trasportare 325 passeggeri e 40 autoveicoli a 32 nodi di velocità, praticamente copriva il percorso Portoferraio – Piombino in 25 minuti.

*Il catamarano veloce Elba Express (a destra)*



Come si è già detto nel 1990 la Navarma adibì alla linea Piombino – Portoferraio il "Moby Baby" (4128,79 tsl – ex Earle Goodwing, ex Svea Drott), successivamente nel 1991 il "Moby Blu" (2993,71 tsl – ex Free Enterprise II) e nel 1997 il "Moby Ale" (2430 tsl – ex Teistin, ex Mikkel Mols), dirottando i traghetti "Città di Piombino" e "Portoferraio" sulla linea S. Teresa di Gallura – Bonifacio. Con l'ingresso di queste unità comparve anche il marchio "Moby Lines".



*Il Moby Baby*



*Il Moby Blu*

*Il Moby Ale a Piombino  
(a destra)*





La “Moby Baby” si presentò a Piombino, con il sua caratteristica balena blu, il 29 giugno 1990, da dove, alle 23,30, parti per Portoferraio e dal mattino seguente iniziò la sua attività nel Canale di Piombino. Nel 1999 entrò in linea il “Moby Love 2” (7657 tsl) con una capacità di 1200 passeggeri e 250 auto. Nel 2000 arrivò la “Moby Lally” (8570 tsl), ma talvolta furono, per particolari avvenimenti, usate anche la “Moby Vincent” e la “Moby Love”.

L’”Elba Prima” effettuò dal 1997 il trasporto di autoveicoli carichi di liquidi infiammabili, mentre il “Giraglia” ed il “Bastia” furono destinati alle linee Piombino – Portoferraio e S. Teresa di Gallura – Bonifacio.



*Il Giraglia con la scritta Piombino – Cavo Low Cost a Piombino*



*Il Giraglia al Cavo*

*Il Moby Baby nel porto di Piombino*



*Il Moby Baby nel porto di Piombino*

*Il Moby Baby nel porto di Portoferraio*



*Il Moby Ale a Portoferraio*



*Il Moby Ale nel porto di Piombino*



*Il Moby Ale nel porto di Piombino*



*Il Bastia al Cavo*



*Il Bastia a Piombino*





*Il Moby Love a Piombino*



*Il Moby Love a Piombino*



*Il Moby Lally a Piombino*



*Il Moby Lally a Portoferraio*

Anche Maregiglio dopo aver messo in linea nel 1989 il piccolo "Danium" (198,61 tsl) che aveva una capacità di 330 passeggeri e 15 autovetture, nel 1992 fece entrare in servizio anche la motonave "Freccia del Giglio" (198,64 tsl). Dal 1999 aveva in servizio le seguenti navi:

"Oceania" (926,26 tsl.) con una capacità di 800 passeggeri e 45 auto

"Giglio Espresso Secondo"

"Danium"



*L'Oceania*



*Il Danium*

Nel 2000 la compagnia MC Catering & Shipping chiese all'Autorità Portuale di Piombino di poter fare quattro corse giornaliere fra Piombino e Portoferraio con la nave-traghetto "Guglielmo Mazzola", la stessa nave che nel 1991 con il nome di "Vittore Carpaccio" era già stata in linea nel Canale di Piombino.

Durante le prove di accosto la nave ebbe molti problemi tecnici, tanto che il suo impiego fu più volte rimandato, fino a che il 22 gennaio 2002, dopo esser stata ferma a lungo al pontile G. Massimo di Portoferraio, la nave partì alla volta di Genova. Ritornò poi nel mese di luglio per coprire la tratta Piombino – Rio Marina, ma sempre con molti problemi. Rientrò a Genova il 31 agosto 2002.



*Il Guglielmo Mazzola*

Anche la Traghetti Isole Sarde (TRIS) decise di fornire un servizio con due navi: il "Commodore" (8893 tsl) e il "Gioventù" (10791 tsl). Le due navi arrivarono a Portoferraio il 4 dicembre 2001 ed iniziarono con le prove di accosto. Al termine navigarono nel Canale di Piombino per due giorni, ma poi improvvisamente rientrarono a Genova.



Nel 2002 la “Moby Blu” fu posta in disarmo; nel 2004 il “Planasia” fu spostato in Sardegna e l’”Isola di Capraia” sulla linea Termoli – Isole Tremiti. Per ovviare a questo fu deciso di mettere in linea il “Giovanni Bellini” (1573 tsl), simile al “Planasia” con una capacità di carico di 700 passeggeri e 76 auto.

Il 1° maggio 2005 Maregiglio mise in linea il nuovo traghetto “Giuseppe Rum” (496,89 tsl) capace di trasportare 640 passeggeri e 45 auto.



*Il Giuseppe Rum con i colori della Maregiglio*

Nel 2009 la Moby comunicò di voler attivare un servizio di 5 coppie di corse giornaliere Piombino – Cavo, scalo in quel momento coperto dall’aliscafo ma con particolare difficoltà. Ovviamente era necessario adeguare il pontile. Per propagandare questa iniziativa Moby mise sul “Giraglia” la pubblicità “Low-Cost Piombino – Cavo”.

Il servizio iniziò il 16 giugno 2010 con 5 coppie di corse giornaliere fra giugno e settembre e 3 coppie di corse giornaliere più una semplice nei restanti mesi dell’anno.

Nel 2010 anche la Blu Navy entrò nel servizio Piombino – Portoferraio con il “Primrose” (12046 tsl). Infatti il 22 maggio 2010 superò le prove di manovra e di attracco nei porti interessati e dal 5 giugno iniziò il servizio fra Piombino e Portoferraio con tariffe particolarmente competitive.



*Il Primrose della Blu Navy a Piombino*

Nel 2011 l'Autorità portuale mise in gara altri quattro slot, a contenderseli c'erano Blu Navy e Corsica Ferries. Blu Navy sostituì nel frattempo il "Primrose" con l'"Achaeos" (2257 tsl) capace di trasportare 1000 passeggeri e 170 auto.



*L'Achaeos a Piombino*



*L'Achaeos a Portoferraio*

Nel frattempo la Regione Toscana avviò le le procedure di gara per la privatizzazione della Toremar. Il 23 marzo 2011 fu definito come termine ultimo per la presentazione delle offerte; ne arrivarono solo tre. Il 5 maggio 2011 la commissione, preso atto delle offerte pervenute, assegnò provvisoriamente Toremar a Moby. Da qui una serie di ricorsi da parte della Toscana di Navigazione, altro offerente, per far annullare la decisione della commissione, ma le sue istanze furono respinte.

Il primo obiettivo della Moby fu quello di ringiovanire la flotta Toremar:

- la prima acquisizione fu la "Lora d'Abundo" (2397 tsl);
- l'"Aegilium" fu tolta dalla linea Porto S. Stefano – Giglio e sostituita con la "Giuseppe Rum" di Maregiglio noleggiata a Toremar;
- Fu modificata la livrea ed il logo che caratterizzava le navi Toremar.



*Il Lora d'Abundo a Piombino*



*Il Lora d'Abundo a Piombino*





*L'Oglasa con il nuovo logo a Portoferraio*



*Il Marmorica con il nuovo logo a Piombino*



*L'Aethalia con il nuovo logo a Piombino*



*Il Giovanni Bellini con il nuovo logo a Piombino*

La Blu Navy sostituì la "Achaeos" con la "Ostfold" (2471 tsl) che dal 7 marzo 2012 iniziò le sue corse nel Canale di Piombino.



*L'Ostfold a Piombino*



*L'Ostfold a Piombino*

La linea Porto S. Stefano – Giannutri fu data in sub affidamento da Toremar alla Maregiglio che utilizzò la piccola "Domizia" e successivamente la "Azimut", mentre nei periodi di punta fu destinata a tale servizio la "Danium".

Il 4 luglio la “Lora d’Abundo” fu rinominata “Rio Marina Bella”.



*Il Rio Marina Bella*

Il 26 aprile arrivò il traghetto “Acciarello” (5062 tsl) che la Blu Navy utilizzerà in sostituzione del “Ostfold”.



*L'Acciarello a Piombino*



*L'Acciarello a Piombino*

L’aliscafo “Fabricia” fu posto in disarmo e al suo posto entrò in servizio, dal 25 maggio, il catamarano “Maria Sole Lauro”.



*Il Maria Sole Lauro a Piombino*



Il 14 giugno 2012 iniziò ad operare nel Canale di Piombino anche la Corsica Sardinia Ferries con il “Corsica Express Seconda” (3560 tsl) conosciuta come “il giallone” che effettuava la corsa Piombino – Portoferraio in 30 minuti, sollevando onde che determinarono spesso le proteste dei bagnanti.



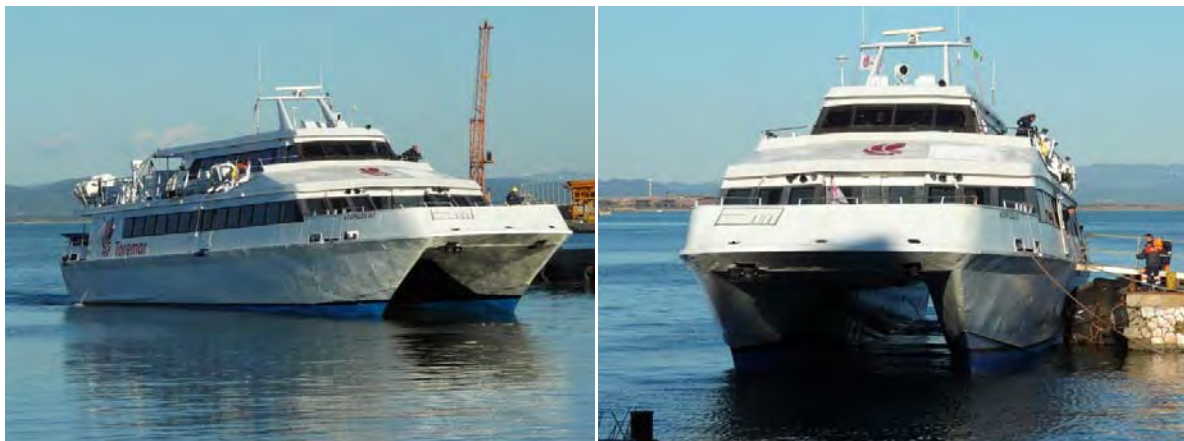
*Il Corsica Express Seconda a Piombino*

Il 17 ottobre il monocarena “Agostino Lauro Jet” sostituì il catamarano “Maria Sole Lauro”.



*L'Agostino Lauro Jet a Piombino*

Nel 2014 l'“Agostino Sauro Jet” fu sostituito dall'“Acapulco Jet”.



*L'Acapulco Jet a Piombino*

Piombino non è solo un porto di collegamento con l'Isola d'Elba, ma è diventato sempre più un punto di riferimento anche per il traffico con la Sardegna. Senza dover analizzare le unità che si sono adoperate sulla linea Piombino – Olbia, che per ovvi motivi di spazio è impossibile aggiungere, ho voluto inserire qualche immagine delle unità che in questi ultimi anni hanno svolto questo servizio.

“Luigi PA” (12618 tsl) varata nel settembre 1974 e completata a gennaio 1975 in Norvegia; prima di una classe di tre unità gemelle operò per alcuni anni in Norvegia nella compagnia Fed Olsen. In questo periodo la nave fu allungata di 30 metri. Nel 1987 fu acquistata dalla Lloyd Sardegna, che la rinominò “Isola delle Stelle” e nel 2006, quando questa compagnia fu acquisita dalla Moby Lines, continuò operando nella linea Piombino – Olbia con il nuovo nome di “Luigi PA”.



*Luigi PA a Piombino*

“Giuseppe SA” (12804 tsl) secondo di una classe di tre unità comprendenti il Luigi PA ed il Massimo M, fu varato il 27 febbraio 1975 in Norvegia dove ha operato per diversi anni; nel 1981 fu allungato di 30 metri. Nel 1987 fu venduto alla Lloyd Sardegna che lo rinominò “Isola delle Perle”; quando questa fu acquistata dalla Moby Lines, rimase in linea con il nuovo nome “Giuseppe SA”.



*Giuseppe SA a Piombino*



“Moby Tommy” (28915 tsl), ultima di una classe di tre unità costruite in Corea del Sud, può trasportare 2200 passeggeri e 1000 auto. Commissionata dalla Minoan Lines fu consegnata il 9 ottobre 2002 con il nome di “Ariadne Palace”. Nel 2006 fu venduta alla Moby Lines e nell'estate del 2007 è entrata in servizio sulla linea Olbia – Piombino con il nome di Moby Tommy.



*Moby Tommy a Piombino*

“Moby Aki” (36284 tsl), fu costruita per la Moby Lines dalla Fincantieri di Ancona; varata nel 2005 è stata impiegata nei collegamenti con Olbia, sia da Livorno, che da Piombino, che da Civitavecchia. Ha una capacità di ospitare 2200 passeggeri e 700 auto.



*Moby Aki a Piombino*

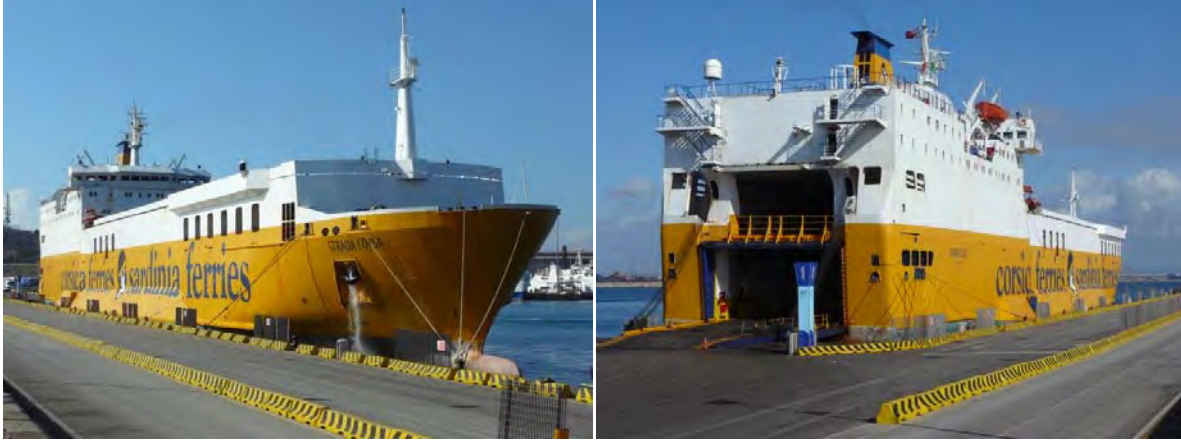
“Moby Wonder” (36093 tsl), gemella della Moby Aki e dal febbraio 2012 impegnata nei collegamenti con la Sardegna.



*Moby Wonder a Piombino*

Sulla linea Piombino – Olbia, talvolta la Moby Lines ha utilizzato altre navi, per periodi brevi, spesso noleggiate da altre compagnie per impedimenti vari delle unità che normalmente coprivano questa tratta, come ad esempio:

a febbraio 2012 la “Strada Corsa” (16776 tsl) della Corsica Ferries e Sardinia Ferries:



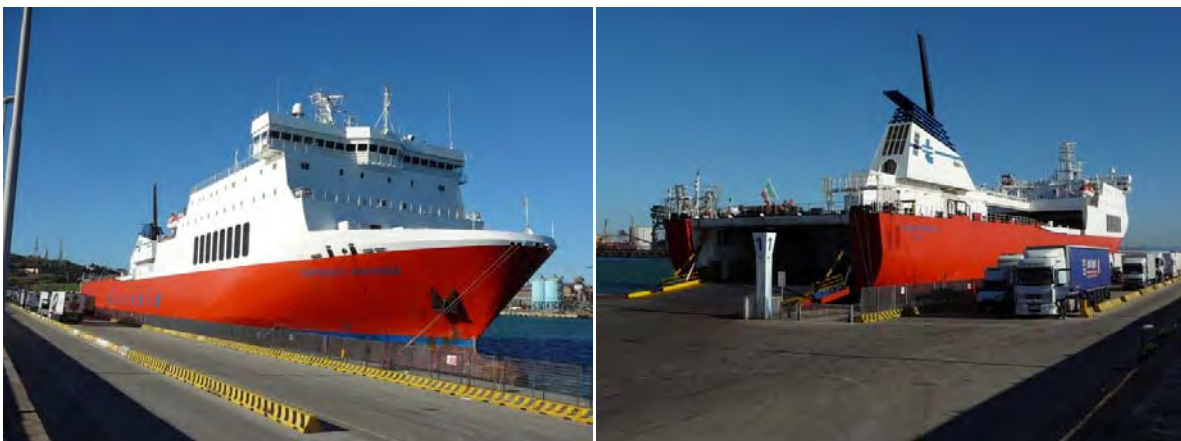
*Strada Corsa a Piombino*

a settembre 2015 il “Puglia” (14398 tsl) della Tirrenia:



*Il Puglia a Piombino*

a ottobre 2015 l’”Espresso Ravenna” (14398 tsl) sempre della Tirrenia:



*L'Espresso Ravenna a Piombino*



Chiudo queste poche pagine sui collegamenti marittimi nell'Arcipelago Toscano con una foto di speranza per l'economia e per lo sviluppo del porto di Piombino e cioè della prima nave da crociera che si è fermata ad agosto 2015 nel porto di questa città e che ci auguriamo tutti in futuro possa essere, come si dice..... "la prima di una lunghissima serie".



*La Saga Pearl II a Piombino*