Porti & servizi tecnico nautici

PERIODICO DI ATTUALITÀ E CULTURA MARINARESCA (ediz. da A.N.G.O.P.I. - Roma) - ANNO XV N°2 (nuova serie) FEBBRAIO / APRILE 2010
Poste Italiane S.p.A.-Spedizione in abbonamento postale - D.L. 353/2003 (Conv. in legge 27.02.2004 n°46) Art.1, Comma 2 e 3, CNS/CBPL-HO/GE



ASSOCIAZIONE NAZIONALE GRUPPI ORMEGGIATORI E BARCAIOLI PORTI ITALIANI

Porti & servizi tecnico nautici

PERIODICO
di CULTURA
e ATTUALITÀ
MARINARA

direttore:
CESARE GUIDI

direttore responsabile:
GIORGIO GIORGINI

redazione:
16144 GENOVA
Via S. Moro, 99
tel 010.8595957
mobile 335.6668744
fax 010.8595957
seaserv@tin.it

Progetto grafico,
impaginazione:
Sea Services

Stampa:
Stabilimento tipografico
S.B.R. srl
Via Tufarello, 27
S. Sebastiano
al Vesuvio (NA)

Autorizzazione:
Tribunale di ROMA
n° 299/2008

ANNO XV
(nuova serie)
N° 2
FEBBRAIO - APRILE
2010

EDIZIONI
A.N.G.O.P.I.

ASSOCIAZIONE NAZIONALE
GRUPPI ORMEGGIATORI e BARCAIOLI
PORTI ITALIANI
MEMBRO DELL'EUROPEAN BOATMEN'S
ASSOCIATION (E.B.A.)

00198 ROMA - Via Salaria, 89
tel 06.44249850 / 44249853
fax 06.44249862
www.angopi.it
angopi@angopi.org

sommario



Ai piedi della manchette qui a lato c'è una notizia che meriterebbe una evidenza maggiore di quel suo esile corpo 6 grassetto Arial. È il 'via Salaria 89' che da questo 'Porti & servizi tecnico nautici' sostituisce la vecchia ubicazione della sede Angopi. Questo nuovo indirizzo racchiude in se vari motivi di rilievo, tra cui le ragioni che hanno indotto l'Angopi a radicarsi, con questa sede ora di proprietà dell'Associazione, al centro d'Italia. Senza dubbio risulta determinante la sua vicinanza alle Istituzioni pubbliche e imprenditoriali presenti a Roma; nondimeno molta influenza ha avuto anche la centralità geografica della Capitale, equidistante da tutte le periferie portuali 'abitate' dai Gruppi; perciò equiparati essi stessi nel credito riscosso all'interno della propria Associazione di categoria. E qui, tra molteplici altre accortezze, è da rilevare l'assennata scelta di tutti i punti cardinali italiani di origine degli ormeggiatori avviati a Rotterdam per seguirvi un approccio formativo con i colleghi olandesi in vista delle future missioni off-shore da compiere assieme a loro nei campi petroliferi oceanici, di cui è scritto ***da pag 66)***. Svariati servizi di 'Porti' sono in qualche maniera collegati tra di loro, trainati dal punto di riferimento della ricorrenza risorgimentale del centocinquantenario della Spedizione dei Mille. Ecco allora che a margine della problematica situazione cantieristica attuale di Castellammare di Stabia, ***da pag. 6)***, e del ruolo lì esperito da ormeggiatori e barcaioli, emerge la gustosa origine di talune bitte da ormeggio interrate sulle banchine del porto stabiese, ***da pag. 39)***. Mentre il Dossier Mille, ***da pag. 49)***, è corredato dal racconto delle gesta di ormeggiatori e barcaioli *zeneizi* al tempo della spedizione garibaldina. Spedizione celebrata dalla Tall Ship Regatta, in cui si sono attivati gli ormeggiatori di Genova e di Trapani, e resa particolarmente significativa dalla presenza del Capo dello Stato (a Marsala, tra festanti camicie rosse, mentre a Genova era salito a bordo della portaeromobili 'Giuseppe Garibaldi', opportunamente ormeggiata a Ponte dei Mille. Tall Ship, ***da pag. 59),*** in questa edizione priva della nave scuola Amerigo Vespucci, sostituita dalla 'sorella minore' Palinuro. Ma Vespucci che torna nelle pagine di Castellammare, dai cui cantieri navali nacque, e sulla quale - dal 1950 al 1952 - navigò da nocchiere il già presidente di Angopi Gerardo Campidonico, ***da pag 27)***, che vi è risalito a bordo quasi sessanta anni dopo per rendere omaggio al vascello e al suo comandante, assieme all'attuale capogruppo degli ormeggiatori di Savona, dove il veliero aveva sostato nel giugno 2009. In quell'occasione ci fu un profluvio di scatti fotografici, complici sia la straordinaria bellezza della nave sia la giornata veramente favorevole. Oltre alle pagine interne, un fotogramma della bandiera del Vespucci, resa viva dal vento, è pubblicata in copertina. È un omaggio al 150° anniversario dell'impresa garibaldina dei Mille, ma è anche la sintesi di altri avvenimenti che hanno avuto il tricolore protagonista. Appare infatti nel racconto di Campidonico riferito ai sorprendenti getti biancorossoverde dei rimorchiatori del porto di New York quando nel 1951 accolsero la Vespucci e ritorna nei getti tricolori delle spingarde antincendio dei battelli dei vigili del fuoco, che hanno dipinto l'aria del porto di Genova per salutare il Presidente Giorgio Napolitano. Completano 'Porti', la cronaca del 75° anniversario di fondazione del Gruppo Ormeggiatori e battellieri del porto di Civitavecchia, ***da pag. 71)*** e la descrizione tecnica del progetto telematico di formazione professionale organizzato da Angopi e Thesi, ***da pag. 78)***.











Angopi universitaria

Il Salone degli Affreschi dell'Università Aldo Moro di Bari

Navigazione e porti: due caposaldi chiamati a stringere le azioni di coordinamento tra loro sotto l'incalzare del pressing attuato del management operativo e finanziario dei trasporti marittimi internazionali. Su questo tema, proseguendo e approfondendo un discorso impostato e sviluppato in precedenti dibattiti, torna l'obiettivo Angopi; e vi ritorna ancora in concomitanza con la sua assemblea generale ordinaria, in programma il 3 giugno a Bari, presso il Palace Hotel.

Nel nutrito ordine del giorno dell'assemblea appaiono due argomenti di stretta e decisiva attualità, relativi allo sviluppo della qualità nelle prestazioni degli ormeggiatori e dei barcaioli. Si tratta di relazioni inerenti, una, all'attività formativa/addestrativa specifica di categoria, attraverso l'inedita formula di un portale telematico; l'altra, è la relazione di un partecipante al secondo training organizzato a Rotterdam per le operazioni off-shore nel mondo: temi entrambi presenti su questo numero di 'Porti & servizi tecnico nautici', nonché sul sito internet di Angopi.

Il giorno successivo, venerdì 4 giugno, si svolgerà, invece, la tavola rotonda: **'Riforma del Codice della Navigazione e Riforma Portuale: un coordinamento necessario'**. Lo stimolante - e importante - argomento sarà dibattuto all'interno del suggestivo Salone degli Affreschi dell'Università 'Aldo Moro' di Bari. Al dibattito sono stati invitati a prendere la parola autorevoli esponenti del mondo accademico, parlamentari italiani, personalità delle istituzioni nonché rappresentanti d'imprese. Di seguito lo sviluppo della giornata, i cui lavori inizieranno alle ore 9,30, subito dopo la registrazione dei partecipanti.

Sotto il ***COORDINAMENTO*** di **Sergio Maria Carbone**, ordinario di Diritto dell'Unione europea e della Navigazione all'Università di Genova, si susseguiranno:

SALUTI DI INDIRIZZO:

Michele Emiliano, Sindaco di Bari;

Franco Mariani, Presidente dell'Autorità portuale di Bari;

Salvatore Giuffrè,Direttore marittimo di Bari.

INTRODUZIONE AI LAVORI:

Cesare Guidi Presidente ANGOPI.

RELAZIONI:

Francesco Munari, Ordinario di Diritto dell'Unione europea all'Università di Genova;

Elda Turco Bulgherini, Professore ordinario di Diritto della Navigazione all'Università di Roma 'Tor Vergata';

Mario Sommariva, Segretario generale dell'Autorità portuale di Bari;

Ennio Triggiani, Professore ordinario di Diritto dell' Unione europea all'Università di Bari;

Raimondo Pollastrini, Comandante generale Corpo delle Capitanerie di porto;

Francesco Nerli, Presidente Assoporti;

Nereo Marcucci, Presidente Assologistica;

Giuseppe Lombardi, Capo sezione Porti e Infrastrutture Confitarma;

Enrico Musso, componente VIII Commissione Senato della Repubblica;

Cosimo Caliendo, Direttore generale per i Porti al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;

Gerardo Mastrandrea, Consigliere di Stato, Capo ufficio legislativo del Vice Ministro con delega al Trasporto.

Parole in libertà, ricordando Barcellona

Giovedì 3 giugno, secondo programma, Cesare Guidi darà il via ai lavori assembleari presentando la sua relazione di presidente di Angopi. Come sempre, i contenuti dell'intervento di apertura sono ignoti. Tuttavia, al di là dei diretti riferimenti alla categoria, la parte generale, aggiornata e purtroppo anche peggiorata a livello nazionale ed europeo da sopravvenute negatività, non dovrebbe discostarsi molto da quanto da lui affermato il 4 marzo a Barcellona all'assemblea nazionale dell'Associazione degli ormeggiatori spagnoli

Le riflessioni presentate da Guidi al consesso spagnolo hanno preso avvio dalla sua certezza della necessità sempre più impellente di confermare il Position Paper Eba, in questa difficilissima fase, che costituisce il terreno comune per una azione da presentare alla nuova Commissione Europea in modo tale che possa farlo proprio. Detto ciò, il presidente di Angopi ha espresso preoccupazioni per la situazione portuale mediterranea, attuale e in via di formazione, in cui "la competitività dei singoli scali marittimi tendenzialmente porta alla rottura e al conflitto fra le diverse realtà portuali, sia all'interno sia all'esterno dei singoli Stati".

E per essere ancora più chiaro ha detto: "In Italia, per esempio, c'è chi sostiene che i nostri porti di transhipment non hanno futuro, per cui non ha senso investire risorse per tentare di far sopravvivere realtà che non potranno vincere la concorrenza dei porti magrebini dove sono assenti le tasse portuali e, soprattutto, vi è un basso costo della manodopera. È noto che la sponda nordafricana è in piena espansione. Infatti è appena entrato in servizio il nuovo 'Tangeri Med', terminal da tre milioni e mezzo di teus, e il governo marocchino è già pronto a finanziarne il raddoppio, che porterebbe la capacità di movimentazione a 8,5 milioni teus".

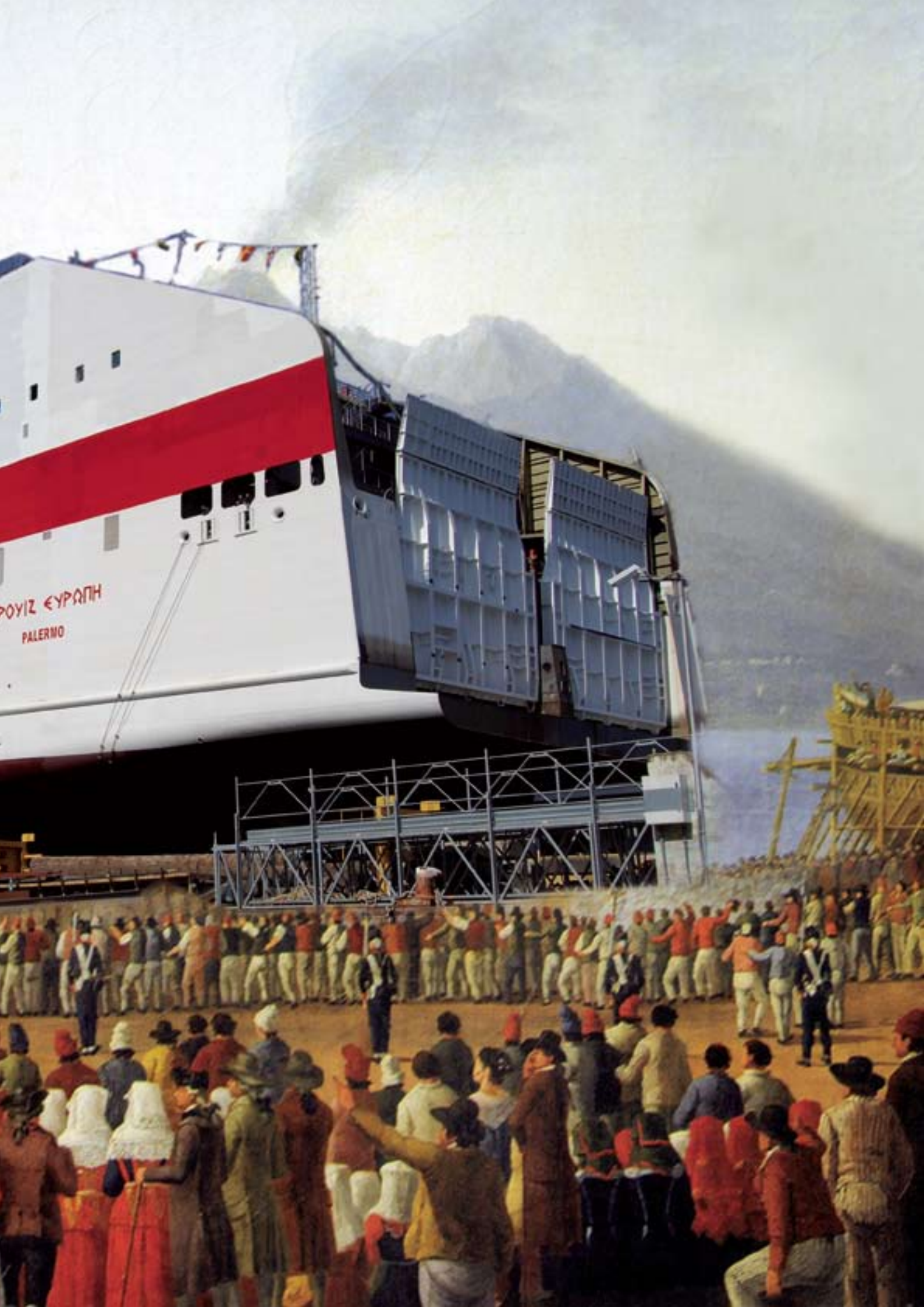
Ma non solo. "A Port Said, al terminal egiziano che si affaccia sul canale di Suez, sono già attivi due grandi infrastrutture che nel 2008 hanno movimentato oltre 3 milioni di teus". E inoltre, quest'anno sarà pubblicato il bando di costruzione delterzo terminal, 'East Port', che a regime potrà movimentare fino a 9 milioni di teus. Mentre, sempre in Egitto, è in programma l'ampliamento di amietta, scalo che già oggi vale un milione di teus. Infine, "Anche gli altri Paesi africani hanno già varato piani di sviluppo per trasformare i loro porti in grandi terminal dedicati ai container, a cominciare da Algeria e Tunisia, mentre il governo libico dovrebbe presto annunciare il suo nuovo programma di sviluppo nel terminalismo marittimo".

Il prosieguo dell'intervento di Barcellona del presidente degli ormeggiatori e barcaioli itraliani è poi proseguito su temi che a distanza di tre mesi dall'attuale assemblea Angopi nulla hanno perso d'attualità. Anzi... "Nessuno di noi in una fase economica qual è quella in cui viviamo si sogna di abbandonare il terreno della competitività, perché questa incide positivamente sullo sviluppo economico generale. Dobbiamo però stare attenti che questa competitività non si realizzi soltanto 'giocando sulle spalle' della fasce più esposte e deboli: penso in particolare alle piccole e medie imprese dei servizi, tipo le nostre, e alle condizioni elementari necessarie a preservare il lavoratore sul piano della dignità umana, sulla possibilità di vivere una vita serena ed una prospettiva per il futuro. Dico questo anche in relazione al fatto che ormai oggi l'allarme principale nasce dalla constatazione che a fronte di una 'ripresa' della economia mondiale continuiamo ad assistere a un drammatico ed acuto decremento occupazionale. Questo è un dato che peraltro favorisce l'uso di metodi organizzativi del lavoro tali da rischiare di far tornare indietro la lancetta del tempo di decenni, tempi e situazioni che pensavamo di aver superato per sempre, insieme alle sue povertà e ai suoi affanni, scardinando quel rapporto fra lavoro e livello di vita che in Europa, sia pure in forme diverse e a livelli diversi, abbiamo saputo realizzare".

Ecco, allora, che "la competitività si deve quindi giocare, soprattutto da parte dell'Eurozona, sul piano dell'innovazione, dell'organizzazione del lavoro in rapporto ai nuovi sistemi tecnologici che nel nostro settore riguardano non solo la tipologia delle navi ma anche le modalità in cui si realizzano le prestazioni ed il servizio e quindi il nostro rapporto con la sicurezza, le prerogative per accedere al mercato e le necessarie procedure di selezione, l'esigenza di regole che fissano gli standards professionali e gli obblighi di servizio pubblico. Se questo è vero, ancor di più la nostra posizione nei singoli Stati e nell'intera Europa, non può che basarsi soprattutto su un alto concetto della professionalità e quindi della qualità dei servizi che riusciamo a rendere. Questo è il punto, forse più significativo sul quale dobbiamo seguitare a costruire la nostra azione comune".

"Insisto sull'azione comune perché osserviamo che oggi di fronte alle difficoltà presenti c'è la tendenza di ridurre l'Unione Europea a una sorta di ectoplasma informe. Ma qualcuno ha mai sentito la voce di Herman Van Rompuy, che non è un calciatore dell'Anderlecht, ma il presidente della Unione di cui io ignoro i poteri, ammesso che ne abbia, e le sue idee? Mentre acuti analisti si cimentano nel coniare sprezzanti acronimi, come PIGS, per additare le economie in affanno. C'è bisogno allora di rafforzare lo spirito del trattato di Lisbona e i suoi elementi unitari, per cercare di costruire una maggiore unità politica capace di superare in una visione d'insieme i richiami delle più deleterie e non dichiarabili scelte protezionistiche che impediscono alla UE, davanti a colossi geografici come l'America e la Cina, di assumere quel ruolo da protagonista che la propria realtà economica, culturale e storica gli consentirebbe di avere in questo processo tumultuoso che investe l'intero pianeta Terra".

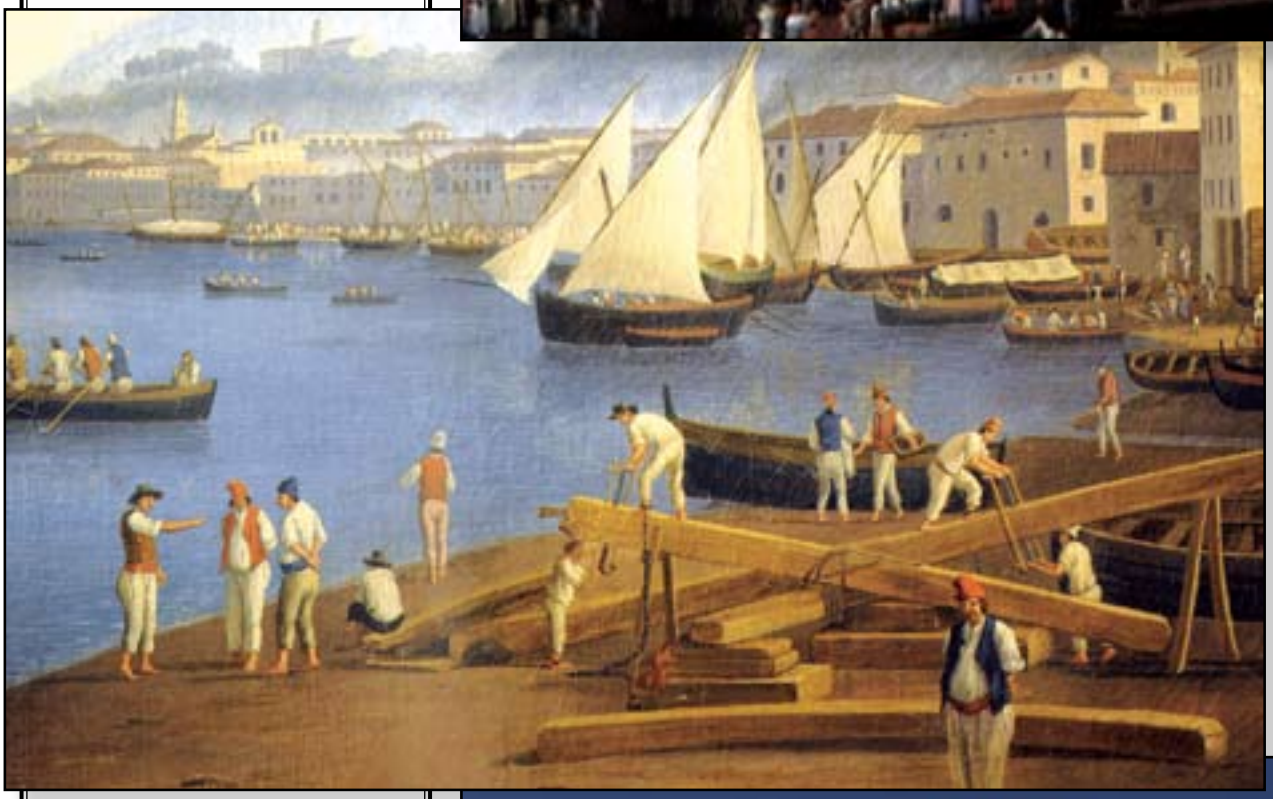

Echi di hurrà!
nello scalo
dei primati
MINOAN LINES highspeed


ΡΟΥΙΖ ΕΥΡΩΠΗ
PALERMO

Maestro Hackert, perdoni l'irriverenza



Fusione d'immagini distanti 223 anni tra loro dal varo, nel 1786, del vascello Partenope nel cantiere navale di Castellammare di Stabia, voluto da Ferdinando I di Borbone, a quello del ro-ro Cruise Europe, sceso in mare nel 2009 dallo stesso impianto
L'accostamento tra i due vari a scivolo segna altrettante tappe fondamentali nella storia del cantiere navale. Il primo avvia innumerevoli primati ottenuti in veste sia borbonica sia italiana. Mentre il secondo segna la sua più lacerante situazione di carenza produttiva; che comunque dovrà premettere ripartenze di più stringente attualità, sempre fidando sulla maestria del capitale umano.
Ecco allora riproporsi la vigorosa alleanza della perizia manuale con l'alta tecnologia ovvero il sovrapporsi della moderna cronaca fotografica su quella artistica di Jakob P. Hackert, pittore di corte borbonica. Entrambi gli originali che hanno composto le pagine di apertura sono qui presenti sopra e sotto una scena di lavoro nel cantiere stabiese dipinto dallo stesso Hackert, che con questo omaggio alla sua arte si spera perdonerà l'irriverente contaminazione.





FINITA L'ERA DEI VARI TRADIZIONALI A CASTELLAMMARE DI STABIA



Il canto del cigno





Il riferimento temporale del commento della pagina a lato è misurato in 223 anni. Quello che intercorre tra le due fotografie scattate da Fincantieri a Castellammare di Stabia e qui sopra riprodotte è assai più ristretto. I vari delle due unità gemelle sono separati dai soli otto mesi che distanziano il 14 marzo 2009 dal 14 novembre dello stesso anno. Eppure, tra i due scatti fotografici sembra essere trascorso molto più tempo. O meglio, gli avvenimenti che in quel modesto lasso di tempo si sono lì succeduti pare abbiano provocato comportamenti diametralmente opposti tra gli stessi astanti allo scivolo in mare dei due ferry-cruise, penultimo e ultimo di quel genere di varo, tradizionale e spettacolare: imperdibili estremi 'canti deì cigno' di una prassi tecnica ormai da molti anni caduta in disuso negli altri cantieri navali italiani per quelle stazze, sostituita da varo per galleggiamento in vasca, e destinata ad arricchire gli album fotografici e le film-videoteche delle memorabilie del passato.

Battimani, foto-ricordo, braccia levate a salutare l'ingresso in acqua del ro-ro marzolino 'Cruise Europe', mentre il cielo di sereno splendente s'imbatuffola con i pennacchi dei mortaretti esplosi sopra il cantiere (vedi foto sopra):

un clima di festa, insomma; come si conviene a una simile cerimonia. Clima che, al contrario, non si ripete nel successivo varo novembrino del 'Cruise Olympiua', reso già malinconicamente plumbeo dalle condizioni atmosferiche che fanno da sfondo al cerimoniale. Come altrettanto plumbeo è l'atteggiamento delle maestranze del cantiere che assistono al varo. Non gesti di esultanza, ma di tutt'altro colpo d'occhio. Ciò che si vede, ma anche quello che non appare in foto ma si percepisce, sono braccia abbandonate lungo il corpo, quasi a rimarcare i sintomi delle gravi preoccupazioni che serpeggiano tra il personale del cantiere stabiese e nel suo ramificato indotto per il perdurare di oscuranti vuoti produttivi di cui non s'intravvedono schiarita.

Lo stato di affanno dell'economia mondiale ha tolto respiro anche alla cantieristica navale, ora alle prese con i ricorsi agli ammortizzatori sociali. Anche se in un certo senso rassicurano le affermazioni di febbraio 2010 dell'amministratore delegato di Fincantieri Giuseppe Bono: "Riporteremo in azienda i cassintegrati il prima possibile; non chiuderemo nessun cantiere" (Fincantieri occupa circa 9.400 dipendenti e ha otto stabilimenti in Italia). Ma non ci sono solo le rassicuranti dichiarazioni dell'amministratore delegato Fincantieri. Nei mesi più recenti si sono succedute svariate azioni e appelli a sostegno della cantieristica, in particolare per quella di Castellammare di Stabia. In questo angolo campano, a ritroso nel tempo e senza considerare quanto deciso a settembre 2009 dal Comitato dell'Autorità portuale di Napoli, nella cui giurisdizione ricade il porto stabiense (decisioni di cui si scriverà più avanti), rimarchevoli sono apparse alcune posizion. Da quella governativa, attraverso il ministero dello Sviluppo economico (dicembre 2009), a quelle della Regione Campania (novembre 2009) e del Comune di Castellammare (novembre e settembre 2009). A ciò sono da aggiungere sia il costante impegno delle organizzazioni sindacali sia le manifestazioni poste in atto dai lavoratori per richiamare l'attenzione sulla loro difficile situazione occupazionale.

Ma ecco la cronaca dei due vari sintetizzata nei suoi termini essenziali. Innanzi tutto le due madrine, come bon ton prescrive. Madrina del 'Cruise Europa', terza costruzione di quattro cruise-ferry della compagnia cretese di navigazione Minoan Lines, (dal 2008 parte del Gruppo Grimaldi di Napoli, leader europeo nelle 'Autostrade del mare'), consegnato in ottobre 2009 e immesso nella linea Ancona - Igoumenitsa - Patrasso, è la signora Iliana Grimaldi, moglie di Emanuele Grimaldi (nipote dell'indimenticato Comandante Achille Lauro), presidente di Minoan Lines. Madrina del gemello 'Cruise Olympia', consegna giugno 2010 da immettere nella stesso itinerario italo-ellenico, Maria Consuelo Fuduli Grimaldi, sorella di Emanuele Grimaldi.

Ovviamente le tribune d'onore erette in occasione dei due avvenimenti erano colme di personalità di spicco. Con i sacerdoti celebranti le benedizioni (don Pasquale Sommi e don Catello Malafronte) e ai vertici di Fincantieri e del Gruppo committente, presenziavano numerose autorità nazionali e locali. Tra gli altri, i comandanti della Capitaneria di porto di Napoli contrammiraglio (CP) Domenico Picone e di Castellammare di Stabia capitano di fregata (CP) Mario Valente (al varo di 'Cruise Europa) e del suo successore capitano di fregata (CP) Demetrio Antonio Raffa (al varo di 'Cruise Olympia). E inoltre, il sindaco di Castellammare di Stabia Salvatore Vozza nonché rappresentanti dell'Autorità portuale, Maricorderia, Marina militare, Nato, Carabinieri, Polizia..., sino al consolato di Grecia, nazione della compagnia armatoriale.

Nello specchio acqueo del varo attendevano, intanto, i servizi tecnico nautici, parte attiva delle operazioni. E tra essi il Gruppo ormeggiatori e barcaioli del porto di Castellammare di Stabia, Torre Annunziata e Sorrento, intervenuti con il capogruppo Pietro Di Gennaro, il vice Aniello Turci, Giuseppe Schisano ed Emanuele Cerasuolo. Partecipazione attiva, quella del Gruppo, con uomini e mezzi nautici, incaricati delle operazioni di ormeggio e disormeggio, anche alle boe, delle unità appena varate nello specchio acqueo antistante il cantiere e successivo ormeggio alla banchina di fine allestimento. Ma anche in funzione del recupero di tutto il materiale





Cittadini di Castellammare di Stabia ammirano a distanza il varo di 'Cruise Europa' avvenuto su sfondo vesuviano

Ultimi ritocchi nell'allestimento del ferry-cruise ormeggiato alla banchina di Fincantieri prima dell'ok alla navigazione



galleggiante pericoloso, soprattutto tavolame, trascinato in acqua dai due vari, affinché la normale navigazione temporaneamente interrotta potesse essere ripresa rapidamente e in tutta sicurezza. Compiti che evidenziavano sia l'abilità professionale degli ormeggiatori sia la loro dimestichezza marinaresca nella conduzione delle motobarche.

I due cruise-ferry sono i più grandi realizzati per rotte mediterranee, allestiti con gli elevati standard di navi crociera, sia per l'arredamento di aree pubbliche e cabine sia per l'offerta di intrattenimenti a bordo, con aree wellness e fitness, piscina, ristoranti, casinò, discoteca, negozi, internet point e spazi dedicati ai bimbi. 'Europe' e 'Olympia', 54.310 tonnellate stazza lorda, sono lunghe 225 metri e larghe 31; navigano alla velocità di 28 nodi (traversata Ancona, Igoumenitsa e Patrasso in sole 22 ore), hanno una capacità di carico di 250 automobili e tremila metri lineari di autobus, camion, trailer, camper e roulotte; possono accogliere fino a tremila passeggeri in 413 cabine, di cui diciotto owner's suite e cinquanta junior suite, oltre a 542 poltrone reclinabili.

Entrambi gli innovativi cruise ferry ordinati da Grimaldi-Minoan alla Fincantieri di Castellammare di Stabia vantano il certificato 'Green Star' del Registro Italiano Navale che identifica navi costruite e gestite nel massimo rispetto dell'ambiente grazie alle notazioni Clean Air e Clean Sea. Questo fatto avvalora quanto dichiarato dal presidente di Minoan Emanuele Grimaldi e dell'amministratore delegato di Italcantieri Giuseppe Bono in occasione del primo varo e ribadito durante il secondo. Anche se non direttamente collegabili alle 'voci' secondo cui dopo il varo dell'Olympia si sarebbe proceduto alla costruzione di un bacino galleggiante fuori dalla diga (con capitali già disponibili, ma bloccati dal sopravvenuto terremoto d'Abruzzo); bacino che consentirebbe costruzioni di maggiore stazza nonché riparazioni navali. Mentre altri 'romours' indicherebbero che per alleviare la crisi e relativa cassa integrazione ai cantieri stabiesi verrebbe assegnata la costruzione di naviglio per le Capitanerie di porto – Guardia costiera italiana.

Nate sotto le insegne della compatibilità ambientale, i due ferry-cruise (ma anche la coppia precedentemente costruita) vantano altri pregi. Il presidente Grimaldi li illustra affermando che le navi sono "un ulteriore esempio di come si possa coniugare un'altissima qualità di servizio con il concetto low cost". E che grazie alle economie di scala e di scopo generate, le nuove unità potranno offrire "noli estremamente competitivi per il trasporto di merci rotabili e politiche tariffarie low cost per i passeggeri, pur continuando a fornire servizi a bordo simili ad una nave da crociera". Dunque, sia Cruise Europe sia Cruise Olympia "confermano la visione rivoluzionaria del trasporto merci e passeggeri che il nostro Gruppo ha introdotto sulle rotte adriatiche tra Italia e Grecia e che certamente porterà effetti benefici a lungo termine alle economie di entrambi i Paesi, alle società di trasporto europee ed al turismo in questa area del Mediterraneo".

Mentre Giuseppe Bono rileva che il varo di queste nuove avanzatissima unità, alle quali auspica possano seguirne altre ancora, "consolida la solida partnership della nostra azienda con il Gruppo Grimaldi, per i diversi brand del quale negli anni abbiamo costruito più di 30 unità". Soggiungendo che le due unità sono "l'ulteriore conferma dell'eccellenza produttiva di Fincantieri, delle capacità realizzative delle maestranze del nostro stabilimento di Castellammare di Stabia e del loro elevato senso di responsabilità, dimostrato anche nel difficilissimo momento che il comparto navalmeccanico sta attraversando". Eccellenza produttiva per la cui sopravvivenza e ulteriore sviluppo Castellammare di Stabia intende battersi con determinazione. Anche per consentire al Gruppo Grimaldi che nel cantiere stabiese che ha realizzato molte delle sue unità - da Grimaldi Lines a Finnlines e Minoan - di proseguire la preziosa collaborazione, poiché "appena si presenterà l'opportunità di effettuare commesse, queste andranno a Castellammare di Stabia". Capovolgendo così gli atteggiamenti mostrati dalle due fotografie iniziali. Anche se prive di spruzzi poppieri, ma ambientate in una vasca di bacino.

I click della memoria





Sabato 14 marzo 2009, dalla motobarca del Gruppo ormeggiatori e barcaioli del porto di Castellammare di Stabia, Torre Annunziata e Sorrento. Mattina ideale per scattare fotografie e consegnare alla memoria il varo con scivolo a mare della nave traghetto 'Cruise Europa'. Un varo che seguito solo da quello della gemella 'Cruise Olympia', approntata otto mesi dopo, conduceva questo tradizionale, suggestivo sistema verso l'abolizione, introducendo il varo per galleggiamento. La spettacolare discesa in acqua qui ripresa si è avvalsa anche dell'opera degli ormeggiatori stabiesi a bordo di due loro motobarche per operazioni anch'esse destinate a variare. Oltre a fissare i cavi d'ormeggio alle bitte indicate dal pilota del porto, ospitato su una motobarca, e alla boa gli uomini del Gruppo si sono in particolare prodigati per trarre rapidamente dall'acqua i materiali galleggianti - anche di rilevanti dimensioni - attinenti al varo, prima che le correnti li disperdessero nello specchio acqueo rendendoli assai insidiosi per la normale navigazione, riammessa poco dopo il varo.










MINOAN LINES



Strategie di banchina



La Capitaneria di porto di Castellammare di Stabia oggi e in due cartoline d'epoca

Chiacchiere in libertà, sulla banchina commerciale del porto di Castellammare di Stabia, nella luminosità primaverile di marzo, con il capitano di fregata (CP) Mario Valente, capo del Compartimento marittimo esteso da Torre Annunziata a Massa Lubrense nonché comandante della Capitaneria di porto stabiese, e con intercalature di Pietro Di Gennaro, presidente del Gruppo ormeggiatori e barcaioli dei porti di Castellammare di Stabia, Torre Annunziata, Sorrento.

È la mattina precedente il varo del 'Cruise Europa' e nello stabilimento Fincantieri si stanno ultimando i preparativi per la cerimonia dell'indomani, con il ferry-cruise che si appresta lasciare lo scalo di costruzione per affrontare nuovi impegni. Non in tempi così ravvicinati, ma comunque tra pochi mesi, anche l'ufficiale del Corpo C.P. lascerà il suo ufficio di piazzale Incrociatore San Giorgio. Venerdì 11 settembre 2009, trasferirà il comando al pari grado Demetrio Antonio Raffa con cerimonia che si svolgerà nello splendido piazzale antistante lo storico edificio sede di una delle Capitanerie più antiche d'Italia. E al nuovo comandante spetterà il privilegio di presenziare al varo novembrino di 'Cruise Olympia', ultima della serie di quattro unità ordinate dal Gruppo Grimaldi di Napoli al cantiere navale.

Lo stabilimento Fincantieri, appunto, che nonostante l'attuale grave crisi produttiva rimane il punto più qualificante del comprensorio. anche per l'indotto che mette in movimento. Il porto commerciale è nato sulla sua destra e molti dei suoi problemi derivano dal fatto che è soffocato dal centro urbano ed è distante dalla rete stradale e ferroviaria. Proprio per questo sarebbe opportuno inserirlo in un più ampio contesto, comprendente i porti di Torre Annunziata, Torre del Greco (dove, è stata recentissimamente inaugurata la sede locale dell'Accademia italiana della Marina mercantile, finora aperta sola a Genova) e soprattutto Sorrento. Di questo ultimo porto è da rilevare la presenza di esperti ormeggiatori che in quel porto privo di piloti sbrigano i traffici locali di navigazione minore, affiancando il personale di bordo, affrontando anche picchi di traffico contemporaneo sino a sei navi.

Il comprensorio portuale così delineato si proporrebbe in maniera strategica a

servizio crocieristico. Ovvero, la proposta di un polo crocieristico medio-piccolo, ma anche a servizio di tonnellaggi più consistenti con navi ferme in rada e relativo servizio di battellaggio-tender. Ciò accompagnato da azioni di safety e security nonché supportato da adeguati impianti per la ricezione dei crocieristi: orientamento che un recente, apposito studio ha dichiarato praticabile.

Ipotesi crocieristica preziosa soprattutto per Pompei, punto di attrazione qualificato, ma anche per la Costiera amalfitana e per la stessa Castellammare, considerando la portata dell'affollamento di navi al terminal crociere di Napoli e nonostante l'impressione di porto chiuso dalla geografia dei traffici veicolari, comunque migliorabile mediante demolizioni di edifici inutilizzati. Un panorama stabiese turisticamente apprezzabile, dunque, grazie alle sue caratteristiche paesaggistiche, archeologiche, storiche e artistico-architettoniche che le amministrazioni locali cercano di preservare attraverso riassetti e restauri. Come, per esempio, la riqualificazione delle Vecchie Terme a piazza Fontana e gli interventi alla sede della Capitaneria.



Neppure una settimana, ma solo cinque giorni d'anticipo. Per un pugno di ore il comandante Mario Valente non ha potuto constatare, ancora nella veste di comandante della locale Capitaneria, il tradursi in realtà di sue considerazioni sul futuro del porto di Castellammare, in particolare di quelle sul versante crocieristico. La mattina del 16 settembre 2009, a cinque giorni di distanza dalle sue consegne al sostituto capitano di fregata (CP) Demetrio Antonio Raffa al vertice della Capitaneria di porto stabiese il Comitato portuale di Napoli, presieduto dall'ammiraglio Luciano Dassatti, si è riunito per la prima volta a Castellammare di Stabia, porto che dal 2006 è stato ricompreso nella giurisdizione dell'Autorità portuale del capoluogo campano. Ed è fortemente indicativo che la riunione si sia svolta a Palazzo Farnese, nella sala consiliare del Comune di Castellammare di Stabia.

Nell'importante riunione il Comitato ha approvato le linee guida per lo sviluppo del porto della cittadina stabiese. Linee guida così sintetizzate dal presidente dell'Autorità portuale di Napoli ammiraglio Dassatti: "Il nostro piano è sviluppare il traffico turistico dedicandovi le banchine disponibili, razionalizzando i manufatti esistenti e riorganizzando gli spazi. Il porto di Castellammare, infatti, per la sua posizione e, per i cambiamenti avvenuti negli ultimi anni, punta sulla vocazione turistica da una parte e sullo sviluppo della cantieristica dall'altra".

Dunque, occchio di riguardo per la cantieristica navale, e non poteva essere altrimenti data l'importanza del comparto industriale nel comprensorio. Ma pure una decisa sterzata verso il traffico turistico via mare in ogni sua accezione, come alcuni mesi prima auspicato dall'allora comandante della Capitaneria e dal capogruppo ormeggiatori sulla banchina portuale di Castellammare di Stabia.

"Una Castellammare che deve recuperare il mare, e quindi il porto, in linea con lo sviluppo della città, che ha due vocazioni: quella turistica per la vicinanza alla costiera e a Pompei e quella industriale per la presenza di Fincantieri", ha ribadito il sindaco stabiese, Salvatore Vozza. Mentre l'assessore ai Trasporti della Regione Campania Ennio Cascetta precisa che la delibera approvata

sulle linee guida "dà attuazione a una scelta strategica della Regione che ha già prodotto dei risultati sul piano dei servizi. Mi riferisco alla nuova linea di collegamento tra il porto di Castellammare e Sorrento e Capri e al Metrò del Mare. Il passo successivo è dare a questo porto una nuova destinazione superando quella di porto commerciale tradizionale, non più funzionale alle nuove esigenze del porto di Castellammare».

Nel corso della discussione il rappresentante degli industriali ha evidenziato l'importanza di puntare sulla creazione di un polo della cantieristica che si occupi della costruzione e anche delle riparazioni navali, ricordando a tal proposito il tavolo costituito dal governo su Fincantieri che dovrebbe prevedere la costruzione di un nuovo bacino di carenaggio. A tale proposito l'ammiraglio Dassatti ha precisato che il Comitato portuale ha deliberato anche alcune concessioni atte a consentire agli operatori di continuare a lavorare in attesa che il nuovo progetto veda la luce.

Ma quali sono gli orientamenti delle linee guida per il futuro porto di Castellammare approvate all'unanimità dal Comitato dell'Autorità portuale di Napoli? O meglio: quali sono le linee guida del bando per la ricerca del partner privato che dovrà occuparsi della ricezione delle navi da crociera e l'ormeggio di maxi yachts attraverso la creazione della Stazione marittima (linee che comprendono la firma del protocollo d'intesa per la riqualificazione dell'area intorno ai silos)? Risponde il documento stilato al termine della riunione di Palazzo Farnese (*qui sotto raffigurato in due cartoline d'epoca nelle edizioni G. Viola, Napoli e G. Capone, Castellammare di Stabia.*





L'unanimità del Comitato portuale

Il Comitato portuale ha dato mandato al presidente di indire una gara di evidenza pubblica, ai sensi del Codice di navigazione e della normativa vigente in materia, per individuare il soggetto concessionario che gestirà aree, strutture e specchi acquei destinati alle attività turistico/diportistiche.

È la stessa collocazione privilegiata di Castellammare di Stabia, data la vicinanza con la penisola sorrentina e le aree archeologiche di Pompei ed Ercolano, a dare una prospettiva di sviluppo in chiave turistica, potendo accogliere parte del traffico passeggeri che ora gravita sul porto di Napoli, e ospitare navi da crociera di media stazza e yacht di grandi dimensioni, cui offrire i relativi servizi.

Le aree e le strutture oggetto del bando per cui sarà rilasciata una concessione pluriennale di costruzione e gestione sono:

- gli specchi acquei antistanti il molo di sottoflutto (lato interno porto) e parte della banchina Marinella per complessivi 22.259 metri quadrati

- le relative aree di banchine per 5.258 metri quadrati

- l'edificio di 1.080 metri quadrati già utilizzato dalla Stabia Porto srl da destinarsi ad uffici, sala d'attesa, punto ristoro e servizi

- il capannone di 820 metri quadrati denominato "doganale" da destinare a parcheggio di veicoli

- aree di parcheggio scoperte per 799 metri quadrati

- piazzali di servizio per 1.592 metri quadrati

Il bando di gara conterrà un'apposita clausola attraverso cui il soggetto aggiudicatario della concessione si dovrà impegnare ad inserire i lavoratori ex "Stabia Porto" che attualmente beneficiano soltanto degli ammortizzatori sociali.

Il protocollo di intesa sull'area ex silos

Riqualificare l'area intorno agli ex silos attraverso l'abbattimento di alcuni edifici e l'individuazione di nuove destinazioni per i volumi dismessi: è l'obiettivo del Protocollo d'intesa firmato dall'Autorità portuale di Napoli, la direzione regionale per i Beni culturali e paesaggistici della Campania, la soprintendenza per i Beni architettonici di Napoli e il Comune di Castellammare di Stabia.

Gli edifici intorno ai silos potranno essere facilmente abbattuti, dato che non presentano particolari caratteristiche tipologiche o industriali. Si tratta dell'ex raffineria del sale con la relativa palazzina e il deposito del sale che sono posti ai lati dei silos per i cereali e erano utilizzate per la raffinazione, lo stoccaggio e lo smistamento commerciale del sale.

Sui silos del grano la Direzione regionale intende promuovere un concorso internazionale di idee per individuare gli interventi per la rigenerazione e riqualificazione dell'area portuale, individuando le destinazioni più idonee a tali volumetria.


Quel vanto
giunto da lontano



La fucina dei MTL

La mattina del 14 novembre 2009, giorno del varo all'Italcantieri di Castellammare di Stabia del ro-ro 'Cruise Olympia', quasi certamente l'ultimo di spettacolare scivolo a mare, la prua della nave ostentava un accorato appello. Il cartello recava la scritta: ***Noi ci mettiamo il cuore. Voi dateci le navi*** (con le parole *cuore* e *navi* non scritte, ma di disegno stilizzato). Un appello drammatico, affisso dalle maestranze per manifestare l'incombente vuoto operativo del cantiere navale stabiense, nel quale si prospetta un futuro denso di difficoltà. Proprio dello stabilimento navale che probabilmente più di ogni altro in Italia, forse in Europa e nel mondo, ha 'firmato' le navi di maggior prestigio tra quelle che hanno solcato i mari. Prestigio navale disceso, appunto, dal cuore, ma anche dalle perizie professionali che hanno accompagnato ognuna delle costruzioni del cantiere sin dagli albori della sua storia. Storia che qui brevemente si ripercorre dalla nascita sino allo spartiacque del 1860 e poi sino ai tempi attuali.

Dall'accurata ricostruzione della 'Castellammare Borbonica 1734 – 1860' scritta dal prof. Giuseppe D'Angelo, soprintendente dell'Archivio storico comunale da Castellammare di Stabia sono estrapolati sia il capitolo 'Real Cantiere Navale' sia le informazioni riguardo le navi costruite nel cantiere navale.

Castellammare di Stabia su stovaglieria dei Borboni

La culla borbonica



Il Real Cantiere Nautico] fu fondato dal re Ferdinando IV di Borbone il 20 giugno 1783 nel luogo detto "*pontone*", sull'area di un antico "*cantiere dei vavascelli*", vicino al monastero dei Carmelitani al Molo. *(Nel 1780 il ministro Giovanni E. Acton, identificò in Castellammare la località ottimale. I boschi demaniali alle pendici del monte Faito garantivano legname, le acque minerali permettevano di trattarlo come altrove impossibile, i collegamenti con Napoli avvenivano su una strada larga e comoda, ndr).* La scelta del luogo non fu casuale. A prescindere, infatti, da motivi di carattere strategico e geografici, si pensò di poter utilizzare al meglio la manodopera locale. Difatti la città vantava antiche tradizioni marinare e di mestieri legati comunque al mare, come i mastrodascia, i calafati, i falegnami di mare ad altro. Si pensi che il poeta latino Silio Italico, nel descrivere la seconda guerra punica contro Cartagine, loda il comportamento delle navi romane brulicanti della forte gioventù stabiese. Senza dimenticare che già da epoca angioina (1266) a Castellammare si costruivano navi per l'armata reale.

I lavori del nuovo cantiere furono diretti dal brigadiere Giovanni Bompiede e duravano ancora nel 1786 quando furono varate la corvetta *Stabia*, il vascello *Partenope* e la

corvetta *Flora*. Successivamente, nel 1796, su un terreno limitrofo, sorse la prima corderia militare del Regno delle Due Sicilie. Dal cantiere scesero in mare navi d'avanguardia tecnica, quali il *Delfino* e l'*Argonauta* (1840), primi piroscafi a vapore; il *Monarca* (1850), prima nave borbonica con propulsione ad elica; l'*Ettore Fieramosca* (1850), una delle prime navi con apparato motore di costruzione italiana. Il varo, nel 1860, della fregata *Borbone*, per ironia della sorte, chiuse il ciclo borbonico.

Ma anche dopo l'unità d'Italia questo cantiere restò all'avanguardia nelle costruzioni navali. Difatti nel 1864 si varava il *Messina*, prima corazzata costruita a Castellammare; nel 1871 l'*Audace*, prima nave completamente in ferro; e nel 1876, su progetto di Benedetto Brin, prendeva il mare la *Duilio*, la più grande corazzata del mondo che, da sola, come affermò il senatore statunitense Bonjean presente al varo, "*avrebbe potuto distruggere tutta la flotta americana*".

In epoca borbonica la difesa di questo cantiere navale, era assicurata da una modernissima "batteria casamattata", costruita nel 1795, la prima e più antica di tutto il mediterraneo. Il porto era poi segnalato di notte da un faro lenticolare, costruito nel 1843, ed era costituito «*da una macchina lenticolare di IV ordine a rotazione costruita dal sig. Leponte - mastro orologiaio di Parigi - costata al Comune 1800 ducati*». Una vera meraviglia della tecnica.

L'età d'oro dei primati



Un lungo periodo colmo di eccezionalità nell'industria delle costruzioni navali. È il periodo d'oro del cantiere di Castellammare di Stabia che praticamente da subito affastella primati su primati nonché produzioni di eccelsa qualità e gusto estetico, grazie a fior di tecnologia nonché di architettura, design e arredo navale (un none su tutti di un'opera d'arte ambasciatrice d'italianità nel mondo? La nave scuola Amerigo Vespucci, varata il 22 febbraio 1931 e che pur approssimandosi agli ottant'anni di navigazione continua a solcare gli oceani, riscuotendo



Castellammare di Stabia da imbucare in cassette per lettere, grazie alle navi d'alta concezione innovativa prodotte nel suo pluricentenario cantiere. Qui se ne mostrano quattro incise su francobollo (oltre al bollo, in basso, dedicato alla cittadina stabiese, affiancato a una cartolina d'epoca dello stabilimento navale). I tre valori celebrano il piroscafo a ruote 'Ferdinando I', 115 tonnellate di stazza, scafo in legno, costruito nel 1818; la corazzata 'Benedetto Brin', dislocamento tonn. 13.427, varata nel 1901; la pirocorvetta ad elica con scafo in legno 'Caracciolo', realizzata tra il 1865 e il 1870; la nave traghetto 'Deledda', classe Poeti, di Tirrenia di Nav.

Singolare è, invece, il fatto che nessun valore postale celebri una delle più prestigiose e popolari navi varate dai suoi scali, la Amerigo Vespucci, qui sotto incisa in francobolli dedicati all'Accademia navale di Livorno, sede d'armamento del veliero, uno emesso nel 1931, per i 50 anni dell'Istituto; il secondo nel 1981 per celebrarne il centenario di fondazione.









Scorci del cantiere navale di Castellammare di Stabia in due cartoline d'epoca e in un dipinto visti dal soprastante castello medievale dal quale derivò il nome della località campana.

ammirazione, ma soprattutto insegnando i profondi valori marinareschi ai cadetti dell'Accademia navale, oltre a istruire sui più reconditi segreti della professione dell'andare per oceani.

In precedenza il racconto di Giuseppe D'Angelo ha sintetizzato la nascita e le attività del borbonico Real Cantiere Navale, con escursione nel periodo post 1860. Qui, in breve, se ne ripercorre il cammino dei suoi anni d'oro attraverso i punti fondamentali delle costruzioni navali durante i suoi periodi storici. Fondato il 20 giugno 1783 sugli spazi di un antico monastero e poi colonia penale il cantiere fu da subito il maggiore stabilimento navale d'Italia e del Mediterraneo (all'occorrenza, vi si potevano costruire tre vascelli contemporaneamente; ed è significativo che il primo tronco ferroviario in territorio italiano tra Napoli e Procida raggiunse presto Castellammare).

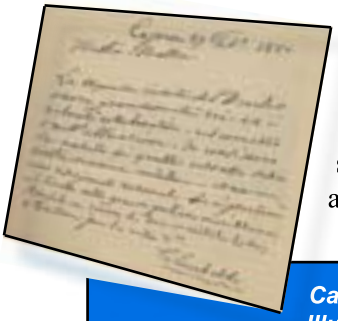
Il 13 maggio 1786 fu varata la prima nave, la corvetta 'Stabia', così battezzata in onore dell'omonima antica città sepolta dall'eruzione del Vesuvio assieme a Pompei ed Ercolano. Nello stesso anno scesero in mare altre due navi: la corvetta 'Flora' e il 'Partenope', vascello armato con 74 cannoni e con 680 membri d'equipaggio, il cui varo fu dipinto da Jakob P. Hackert, pittore di quella corte borbonica che presenziò al gran completo all'eccezionale avvenimento. (A proposito di date d'inaugurazioni, giova ricordare che dieci anni dopo al primo varo fu costruito lo Stabilimento Produzione Cordami nei pressi del cantiere, tutt'oggi esistente. E che fu anche creata la Scuola di Applicazione del Genio Navale, da cui uscirono i maggiori artefici dell'architettura navale della marina borbonica).

Nel primo periodo borbonico (imbarcazioni varate tra maggio 1786 e settembre 1795), le navi scese in mare furono quindici: soprattutto vascelli, ma anche corvette e fregate. Poi sopravvenne una interruzione che si prolungò un quindicennio, dal 1795 al 1810: in quel periodo, con l'occupazione francese di Napoli, i Borboni in esilio in Sicilia, e la Repubblica Partenopea, il cantiere non produsse più), Nel successivo periodo francese (vari tra agosto 1810 e agosto 1812) dagli scali uscirono due soli vascelli.

Nel secondo periodo borbonico (vari tra settembre 1822 e gennaio 1860, anno che segnò lo spartiacue tra Borboni e Savoia) le navi furono trentuno. La tipologia fu assai varia, grazie anche all'espandersi delle caldaie a vapore. Oltre ai soliti vascelli e alle fregate tradizionali e alle corvette si produssero, o si terminò l'allestimento di brigantini tradizionali e a vapore, paquet, bombardiere, golette tradizionali e a vapore, cavatori a vapore e cavafondi, avvisi a ruote e a vapore. E, tocco di classe, conta pure lo yacht reale 'Francesco I', di 670 tonnellate, varato nell'ottobre 1828 e 'difeso' da ben 32 cannoni (!). Da rilevare anche il varo, nel settembre 1835, della goletta 'S. Venefrede', la prima nave a vapore uscita dal cantiere stabiese; e poi il 'Monarca', 1850, prima unità borbonica con propulsion e ad elica.

Si passò quindi al periodo nazionale italiano (navi varate da aprile 1861 a luglio 1939), con centouno costruzioni: navi militari in maggioranza, ma anche vasta componente di naviglio civile: una grande varietà produttiva che viene a confermare - ove ce ne fosse bisogno - la grande maestria di tutta l'organizzazione cantieristica di Castellammare di Stabia. Dunque: pirofregate, fregate a vapore o miste, fregate corazzate, pirocorvette, trasporti, batterie corazzate, cannoniere tradizionali e corazzate, incrociatori, scorridori, torpediniere normali o con caratteristiche di ariete e di avviso, incrociatori-torpediniere, ariete corazzate, esploratori, rimorchiatori dragamine, pontoni armati, motovedette antisommergibili, posamine; ma pure rimorchiatori civili, navi coloniali, bacini galleggianti, barche porta, battelli fanale, ferry boat, navi mercantili, navi cisterna, pontoni sollevamento, galleggianti logistici, bacini autocarenabili.

Nel 1860, dopo l'entrata a Napoli di Giuseppe Garibaldi, venne emesso un decreto provvisorio inerente il passaggio degli Stabilimenti militari e marittimi e dei Bastimenti del Regno delle Due Sicilie all'ammiraglio Carlo Pellion di Persano, capo della squadra sarda. Furono perciò cambiati i nomi ad alcune navi borboniche: il Monarca diventò Re Galantuomo, la Borbone divenne la Garibaldi, la Farnese, ancora sullo scalo di costruzione, si fece Italia nel 1861. Ed è un periodo di prestiosi primati, contrassegnato, tra gli altri comunque degni di nota, dai vari della cannoniera corazzata 'Audace' (1871) prima nave costruita interamente in ferro), della corazzata 'Duilio' (maggio 1876) la nave più grande dell'epoca, 'atto rivoluzionario della tecnica navale', 11.190 tonnellate, progettata dall'ammiraglio Benedetto Brin (nel 1901 fu varata una corazzata a lui intitolata), il maggiore degli scafi intera-



mente metallico costruito fino ad allora, quasi tre volte più grande delle normali stazze, alla cui classe lo stesso Garibaldi dedicò il suo ammirato plauso.

Caprera 27 Sett. 1880
Illustre Mattei
La stupenda riuscita del Duilio onora grandemente voi - ed i valorosi collaboratori - nel concetto e nell'attuazione. Io considero la nascita dei quattro colossi della nostra marina militare come un vero risorgimento nazionale che ci porterà al livello delle grandi potenze marittime.
Accogliete un cenno di meritata lode e tenetemi per la vita vostro
Giuseppe Garibaldi

Poi giunse la Vespucci

E poi fu il 'Vespucci'. A causa della I guerra mondiale del 1915-18 la produzione del cantiere si limitò alla costruzione di naviglio militare minore, per riprendere nel 1920 con la corazzata 'Caracciolo', e soprattutto nel 1921 con un ferry e due mercantili gemelle, seguite da altri anni di naviglio minore. Sinché un colpo d'ala avvenne nell'aprile 1928 col varo della nave scuola 'Cristoforo Colombo' alla quale fece seguìto, nel febbraio 1931, la 'Amerigo Vespucci', ennesimo vanto del cantiere, che tornò a goderne la stupenda linea nel 2001, in occasione del settantennio della sua discesa in mare. Interessante notare che a fronte di una forza di 2006 unita impegnati nel cantiere nel 1793, ai tempi del varo della 'Vespucci' la forza lavoro era di 1.200 persone (più un altro migliaio che avrebbe poi partecipato all'allestimento del veliero). Mentre l'attuale organico è di 680 unità.

A inizio 1939 il Regio Cantiere fu assorbito dalla Navalmeccanica Spa, periodo che si concluse ad aprile 1968, con all'attivo alcune centinaia di costruzioni. Ma l'attraversamento del II conflitto mondiale significò realizzazioni di naviglio minore, molto di proiezione militare. Il dopoguerra fu ancora pieno di limitazioni e si dovettero attendere gli inizi degli anni Cinquanta per rivedere il cantiere in soddisfacente attività. Che comunque via via s'intensificarono tanto che dal 1952 al 1968 furono varate cinquantuno tra motonavi, motocisterne, posacavi, traghetti, boccaporte per bacino e, ancora, corvette, avviso scorta, fregate, incrociatori, inframmezzati dal batiscafo Trieste (1953) dello scienziato Auguste Piccard.

Infine, il periodo Italcantieri, subentrato nel 1968, e infine Fincantieri. Partito con dovizia di ordinativi (41 sino a luglio 1983, dove, con la 'Donna Rita' s'interrompono le notizie documentali del D'Angelo), il periodo è andato affievolendosi sino alle difficoltà odierne. Ma qui occorre passar parola e penna agli attuali responsabili.



Come più volte accennato, dal cantiere di Castellammare è stato varato il fior fiore delle costruzioni navali, inizialmente borboniche e successivamente italiane. Molti scafi scesi in mare dalle invasature del suo scivolo hanno suscitato l'ammirazione del mondo quali veri prodigi di tecnica navale d'avanguardia. Molteplici sono stati anche gli 'approdi' sulla stampa nazionale ed estera. Qui a lato sono riprodotti gli esempi di una illustrazione apparsa nella cover di una rivista inglese (in alto) che pubblicò un reportage sul varo della corazzata Duilio nel 1876, 'a Castellammare, nella baia di Napoli', alla presenza del 're Galantuomo'; mentre le riproduzioni sottostanti delle copertine de 'La Domenica del Corriere' e de L'Illustrazione Italiana' si riferiscono (visita reale e varo nel 1901) alla corazzata intitolata all'ammiraglio Benedetto Brin, pluriministro per la Marina nella seconda metà del XIX secolo, ideatore e difensore dei concetti rivoluzionari che tra diffuse perplessità e contrarietà portarono all'ardita realizzazione della Duilio.



FINCANTIERI: STABILIMENTO DI CASTELLAMMARE DI STABIA

LA STORIA

La nascita del cantiere navale di Castellammare non ha una precisa datazione. La storiografia racconta che fu impiantato nel 1783 da Ferdinando IV di Borbone per costruire la Regia Flotta, ma di fatto si innestò su preesistenti piccoli cantieri che erano in attività già duecento anni prima. Una indagine dell'ammiraglio Acton, incaricato dal Re di scegliere un sito dove far nascere la struttura, evidenziò che il golfo di Castellammare possedeva tutti i requisiti ottimali. I boschi di proprietà borbonica di Quisisana garantivano legname, le acque minerali assicuravano un trattamento dei legni impossibile altrove, la distanza da Napoli di sole tre ore di carrozza su una strada larga e comoda e la naturale via d'acqua costituita dal fiume Sarno garantivano collegamenti rapidi con la capitale del regno e le zone interne, ma soprattutto la consolidata competenza dei maestri d'ascia stabiesi prometteva un investimento sicuro.
È del primo periodo borbonico la più antica testimonianza della storia della Fincantieri: la realizzazione e il varo del vascello 'Partenope', avvenuto nel 1786.





Da 'Archimede' (dipinto di Abraham R. Ducros - Losanna, Museo cantonale Belle arti) a 'Cruise Europa: oltre due secoli di vari

Da allora la storia del cantiere si è saldamente intrecciata con quella del Paese: dalla parentesi francese alla restaurazione e all'unità d'Italia il cantiere ha goduto di alterne fortune. Una delle pagine più nere fu scritta l'otto settembre del 1943 dalle truppe tedesche che lo avevano occupato: il cantiere, all'indomani dell'armistizio, fu completamente raso al suolo. La ricostruzione terminò nel 1952.
Lo stabilimento di Castellammare di Stabia fa capo alla Direzione generale navi mercantili di Fincantieri.

LO STABILIMENTO

Lo stabilimento di Castellammare si estende su circa 236.000 mq. dei quali 78.000 mq. coperti. Il cantiere ha uno scalo lungo 234 m. e largo 32 m.: il varo avviene quindi in maniera tradizionale. Dispone di quattro gru, ognuna con capacità di sollevamento di 200 tonnellate.
Per consentire al cantiere stabiese di affrontare al meglio il crescente carico di lavoro, negli anni scorsi Fincantieri ha varato investimenti complessivi per oltre 50 milioni di euro al fine di adeguare le sue dotazioni agli obiettivi di efficienza programmati attraverso la realizzazione, tra l'altro, di una officina di prefabbricazione e montaggio e nuove linee pannelli e blocchi piani. Inoltre sono stati compiuti interventi per il miglioramento della sicurezza, in particolare nelle attività di allestimento.
Nello stabilimento lavorano attualmente circa 700 persone tra operai, impiegati, quadri e dirigenti, ai quali vanno aggiunti altrettanti lavoratori esterni delle ditte dell'indotto che collaborano con Fincantieri.

NAVI COSTRUITE

Molte navi importanti hanno preso il mare dal cantiere stabiese. Tra queste il vascello 'Partenope' (1786), le corazzate più famose del Regno Sabaudo: dal 'Vittorio Emanuele III', all'incrociatore 'San Marco' (1908) e al 'Giovanni dalle Bande Nere' (1930). E poi ancora la nave scuola 'Amerigo Vespucci' (1931), ancora oggi gloria della Marina Militare italiana, il batiscafo 'Trieste' (1953), equipaggiato dallo scienziato Picard per le sue ricerche sottomarine, l'incrociatore 'Vittorio Veneto' (1967).
Di più recente costruzione sono le numerose navi cisterna e portacarichi refrigerati, le portacontainer, varie bulk-carrier e le car-carrier 'Grande Francia' e 'Grande Amburgo' per il gruppo Grimaldi Napoli. Di particolare importanza per i livelli di eccellenza tecnica raggiunta sono i cruise ferry commissionati da Tirrenia di Navigazione, 'Bithia' (consegnata nel luglio 2001), 'Janas' (marzo2002), 'Athara' (settembre 2003), 'Nuraghes' (giugno 2004) e 'Sharden' (marzo 2005), che si distinguono per standard qualitativi paragonabili a quelli delle navi da crociera ad alte prestazioni. Nell'estate 2006 è stato consegnato 'Finnstar', traghetto ro-pax da 4.200 metri lineari di carico per l'armatore Finnlines. A marzo 2007 è stato consegnato 'Finlady', sempre per Finnlines.

PORTAFOGLIO ORDINI

Negli ultimi anni il cantiere ha realizzato e consegnato 4 innovativi cruise ferry da 3.000 metri lineari di carico per il Gruppo Grimaldi Napoli (leader europeo nel settore del cabotaggio) e per il suo brand Minoan Lines: 'Cruise Roma', 'Cruise Barcelona', 'Cruise Europa' e 'Cruise Olympia', unità tra le più avanzate al mondo nella loro tipologia, per la capacità di sposare la funzionalità del trasporto passeggeri con il comfort delle moderne navi da crociera e destinate a navigare sulle nuove rotte in linea con il potenziamento delle cosiddette Autostrade del Mare.
Il cantiere è predisposto inoltre a lavorare ad alcuni tronconi di navi che poi vengono allestite negli altri stabilimenti del Gruppo, rispondendo al modello di flessibilità produttiva proprio del "sistema Fincantieri".



FINCANTIERI

Fincantieri è uno dei più importanti complessi cantieristici del mondo. La società, che ha sede a Trieste, occupa circa 9.200 dipendenti e ha otto stabilimenti in Italia.
È leader mondiale nella costruzione di navi da crociera, operatore di riferimento nel comparto dei grandi traghetti e vanta un importante portafoglio ordini nel settore militare.
Inoltre è attiva nei settori dei mega yacht di lunghezza superiore ai 70 metri, della componentistica e delle riparazioni e trasformazioni navali.