
Bergen


Il mito
di corsa

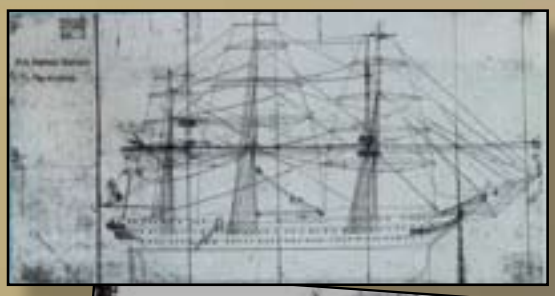
LA QUASI OTTUAGENARIA NAVE SCUOLA AMERIGO VESPUCCI SULLE ROTTE DEL MONDO

...ecco l'arte dell'andar per mare



La foto pubblicata qui sopra è degli anni Cinquanta del secolo scorso. Mostra la nave scuola 'Amerigo Vespucci' investita da una tempesta nel canale della Manica, durante una delle sue crociere di addestramento. L'ha scattata un ufficiale da bordo di una Royal Navy inglese che poi l'aveva consegnata al suo Comando e da qui alla Marina italiana. L'immagine è impressionante. Ma i violenti colpi di mare che martellano lo scafo raccontano anche altre realtà, indicando soprattutto l'eccellenza della nave e del suo equipaggio. Obiettivi, questi, che la Marina italiana intendeva perseguire quando negli anni Venti volle rinnovare le unità destinate all'addestramento degli allievi dell'Accademia navale. Ritenne allora e ne è sicura anche tutt'oggi che il miglior impatto con l'ambiente

La Vespucci color seppia



Le foto qui pubblicate (alcune tratte dal volume 'VESPUCCI" - LA NAVE PIÙ BELLA DEL MONDO', edito da De Agostini, a cura di Enrico Gurioli) mostrano la nascita della nave scuola 'Amerigo Vespucci' dalla sua concezione e progettazione sino alla costruzione, varo e partenza dal cantiere navale, allora Regio, di Castellammare di Stabia. In particolare, a sinistra, il piano velico della nave e l'immagine del progettista, tenente colonnello del Genio navale Francesco Rotundi. In alto: due dei numerosi crest della nave e la targa 'di identità'. In basso nella pagina a lato: la polena che raffigura il navigatore e la campana di bordo.











marino e la sua conoscenza potesse formarsi a bordo di una nave a vela, che del mare e del vento subisce maggiormente i condizionamenti e che degli elementi naturali richiede quindi la più vasta conoscenza.

Nel 1925 fu quindi decisa la costruzione di due navi-scuola, affidandone il progetto al tenente colonnello del Genio navale Francesco Rotundi, il quale, nel disegnarne le forme, si ispirò a quelle di un vascello della fine del Settecento/inizi Ottocento. La unità fu la Cristoforo Colombo (in servizio dal 1928 al 1943, poi ceduta all'Unione Sovietica in conto risarcimento danni di guerra). L'Amerigo Vespucci, invece, fu impostata il 12 maggio 1930 nel Regio Cantiere navale di Castellamare di Stabia, fu varata il 22 febbraio 1931 (ricorrenza della morte nel navigatore, avvenuta il 23 febbrai di 409 anni prima) ed entrò in servizio a luglio dello stesso anno. Oggi la Vespucci è l'unità più anziana in servizio nella Marina (tra neppure un anno raggiungerà gli 80 anni di vita); e non si può certo affermare che non abbia tenuto fede al suo leonardesco motto; '*Non chi comincia ma quel che persevera*', assegnatole nel 1978. Perseverante nell'imperterrito solcare i mari dispensando insegnamenti, mantenendosi in ottima salute; in ciò corroborata da interventi di ammodernamento (nove dal 1951 al 1997), culminati nelle modifiche apportatele nel 2000 per approntare i locali destinati al personale femminile.

Sotto l'aspetto tecnico-costruttivo l'Amerigo Vespucci è una nave a vela con motore. Dal punto di vista dell'attrezzatura velica è 'armata a nave', con tre alberi verticali, trinchetto, maestra e mezzana, tutti dotati di pennoni e vele quadre, più il bompresso di prora, a tutti gli effetti quarto albero. L'unità è inoltre fornita di vele di taglio: i fiocchi, a prora, fra il bompresso e il trinchetto, gli stralli, fra trinchetto e maestra e fra maestra e mezzana, e la randa a poppa. Lo scafo è del tipo a tre ponti principali, continui da prora a poppa, e due sovrastrutture principali, il castello a prora e il cassero a poppa, che si elevano sul ponte di coperta. Il caratteristico colore bianco e nero sottolinea il richiamo al passato: le fasce bianche ricordano le due linee di cannoni del vascello ottocentesco alla cui tipologia il progettista si era ispirato. A prora si trova la polena, che rappresenta Amerigo Vespucci, in bronzo dorato. Il fasciame è di di acciaio (lamiere da 12 a 16 mm. di spessore), collegate con chiodatura alle costole, che costituiscono assieme a chiglia e ai bagli l'ossatura della nave. Tale sistema garantisce la necessaria flessibilità al trave nave. Molte parti sono in legno, diversificato a seconda delle caratteristiche richieste: teak per il ponte di coperta, la battagliola e la timoneria,



Nelle foto sotto: la riproduzione di un calendario del 1934 (da notare il lunedì di inizio anno, ndr), edito dall'Ufficio Storico del Capo di Stato maggiore della Marina, che reca la fotografia del 'Varo della r. nave-scuola *Amerigo Vespucci* (Madrina Sig.na Elena Cerio). Castellammare di Stabia, 22 Febbraio 1931'. La copertina del N. 15 (21 - 31 maggio 1931) di 'L'ITALIA MARINARA' DECADALE ILLUSTRATO DELLA LEGA NAVALE con la foto de 'La r. nave scuola "Amerigo Vespucci" in allestimento presso il r. Cantiere di Castellammare di Stabia'.

La Vespucci nell'arte











Il fascino dell'Amerigo Vespucci ha richiamato varie forme di proposte artistiche. Alcuni esempi. Sopra, una illustrazione con l'unità in navigazione assieme alla gemella Cristoforo Colombo, anch'essa nave scuola, costruita dal Reale Cantiere navale di Castellammare di Stabia, varata nel 1928 (poi ceduta all'Urss a fine II guerra mondiale, la Colombo fu radiata nel 1936, dopo avere subito un incendio). A sinistra un dipinto firmato Kendall presenta la nave scuola in un porto statunitense. A destra, locandine di 'Marinai senza stelle' con le due navi scuola sullo sfondo del film di Francesco De Robertis girato nel 1943, rimontato nel dopoguerra per riadattarlo alla nuova realtà istituzionale italiana, in parte modificato nei dialoghi e uscito nel 1949. Narra le vicende di alcuni giovani imbarcati su due brigantini per una crociera istruttiva come 'marinai-ragazzi', quindi senza stellette, come da titolo. Tra gli nterpreti, l'allora tredicenne Tito Stagno, il giornalista RAI che molti anni dopo condusse la maratona telecronistica dello sbarco sulla luna del 20 luglio 1969.

1991 e 2006: i ritorni a casa per il 50° e il 75° compleanno

La prima volta fu dal 26 al 28 aprile 1991; accolta da 21 colpi di cannone, la Amerigo Vespucci tornò nelle acque del porto di Castellammare di Stabia, dove 50 anni prima fu costruita e varata. Poi vi riapparve dal 22 al 25 giugno 2006 per il suo 75° compleanno. Entrambi i genetliaci furono festeggiati con gran partecipazione emotiva dai suoi 'concittadini', fieri del prestigio da lei ottenuto in tutti i mari.
Nelle foto: la Vespucci in porto nel 2006 e il manifesto di bentornata!



mogano, teak e legno santo per le attrezzature marinaresche, frassino per i carabottini, rovere per gli arredi del quadrato ufficiali, mogano e noce per la sala consiglio.

La lunghezza della nave è di 70 metri (101 tra poppa estrema e punta del bompresso). La larghezza dello scafo è di 15,56 metri (21 con le imbarcazioni sporgenti da murata, e 28 alle estremità del pennone più lungo). L'immersione max è di 7,30 m. L'unità è dotata di 11 imbarcazioni tra motoscafi, motobarche, motolance, palischermi e baleniera. Il dislocamento è pari a 4100 tonnellate.

La propulsione è di tipo diesel-elettrico con due motori diesel che sviluppano una potenza di 3000 cavalli. Il motore elettrico di propulsione è in grado di sviluppare una velocità di circa 12 nodi. L'elica è unica ed ha quattro pale.

Gli alberi si ergono grazie a cavi di acciaio (manovre fisse o dormienti) che li sostengono verso prora (stralli) verso i lati (sartie) e verso poppa (paterazzi). Sugli stralli sono inferiti inoltre i fiocchi e le vele di strallo. L'altezza degli alberi sul livello del mare è di 50 metri per il trinchetto, 54 metri per la maestra e 43 metri per la mezzana; il bompresso sporge per 18 metri. Con la nave completamente invelata si possono raggiungere velocità ragguardevoli, almeno in relazione al peso della stessa: il "record" è di 14,6 nodi. La superficie velica totale, 24 vele, è di circa 2635 metri quadri. La manovra delle vele si attua per mezzo di cavi (manovre correnti o volanti) di diverso diametro, per circa 20 chilometri.

Vero "motore" dell'Amerigo Vespucci è il suo equipaggio, composto da 278 membri, di cui 16 ufficiali, 72 sottufficiali e 190 sottocapi e comuni. Durante la campagna di istruzione l'equipaggio viene a tutti gli effetti integrato dagli allievi e dal personale di supporto dell'Accademia navale, raggiungendo circa 480 unità. Vale la pena sottolineare che la messa in vela completa dell'unità, agendo contemporaneamente sui tre alberi ('posto di manovra generale alla vela'), è possibile solo con gli allievi imbarcati, tradizionalmente destinati sulla maestra e sulla mezzana, mentre il personale del servizio marinaresco, i nocchieri, si occupa del trinchetto oltre che del coordinamento e controllo delle attività sugli altri due alberi. Dalla sua entrata in servizio la Nave ha svolto ogni anno attività addestrativa principalmente a favore degli allievi dell'Accademia navale, ma anche degli allievi del Collegio navale, ora Scuola navale, 'Morosini', degli allievi nocchieri, nonché di giovani facenti parte di associazioni veliche, quali la Lega navale italiana e la Sail training association Italia. La 'Vespucci' ha effettuato 72 Campagne di istruzione, di cui 38 nordeuropee, 20 mediterranee, 4 in Atlantico orientale, 7 in Nord America, 1 in Sud America e 2 nell'ambito dell'unica circumnavigazione del globo (maggio 2002 - settembre 2003). Le Campagne hanno una durata media di tre mesi e toccano per lo più porti esteri: aspetto di presenza e rappresentanza dell'immagine nazionale e della Marina all'estero. Riguardo l'aspetto formativo-addestrativo, agli allievi sono impartite le norme basilari del vivere per mare, come pure le competenze specifiche dei vari settori: marinaresco, logistico, amministrativo e sanitario. A tale scopo, oltre alle attività pratiche, si organizzano conferenze e lezioni svolte dai membri d'equipaggio più esperti; il livello d'apprendimento è poi accertato a termine Campagna attraverso verifiche scritte e orali.

Sorrisi di cadette




A spasso
tra gli alberi



La riproduzione artistica del 'Vespucci', con dedica vergata il 29 febbraio 1952 con l'inchiostro blu stilografico dei tempi delle eleganti raffinatezze dall'allora suo comandante Capitano di vascello Silvano Brengola, è tra i ricordi più cari e significativi di Gerardo Campidonico, nocchiere scelto, volontario di leva classe 1930, sulla nave scuola da gennaio 1950 a febbraio 1952 nonché futuro presidente di Angopi, Associazione nazionale Gruppi ormeggiatori e barcaioli dei porti italiani, ruolo di vertice ricoperto dal 21 novembre 1988 al 31 dicembre 2002.

Come fu che pose piede sulla tolda della prestigiosa nave lo racconta lui stesso. Con un breve antefatto qui riassunto. Di sé racconta di essere nato a Porto S. Stefano (Monte Argentario) nel 1930, e di essersi poi con la sua famiglia trasferito a Savona verso la fine del 1942 dove all'età di 12 anni iniziò a lavorare nell'edilizia. A guerra finita fu assunto nello stabilimento siderurgico savonese ex Uva, dove aderì al sindacato unitario Fiom-Cgil, A 18 anni s'iscrisse alla Gente di mare, per ottenere il libretto di navigazione dalla Capitaneria di porto di Savona.



Appartenenze politiche e sindacali contribuirono nel dicembre 1949 a inserirlo in una lista di 200 licenziamenti di giovani non coniugati. Campidonico era prossimo al servizio militare. Sapeva dell'immediata partenza del primo scaglione, mentre il suo sarebbe partito diversi mesi più tardi. Con abilità e fortuna riuscì a inserirsi tra i partenti di quella sera, evitando il licenziamento. Ma ora la parola al protagonista. Che qui rivive quanto allora gli successe.

Alla Spezia ripresi la mia qualifica di nocchiere. Dopo pochi giorni si presentò all'adunata mattutina delle reclute un capitano di fregata addetto ai servizi marinareschi della Vespucci dicendo che in gennaio la Vespucci doveva formare il suo equipaggio e se alcuni nocchieri vi si volevano imbarcare facessero un passo avanti; io non esitai, di Savona fui l'unico a fare quel passo. Ma al

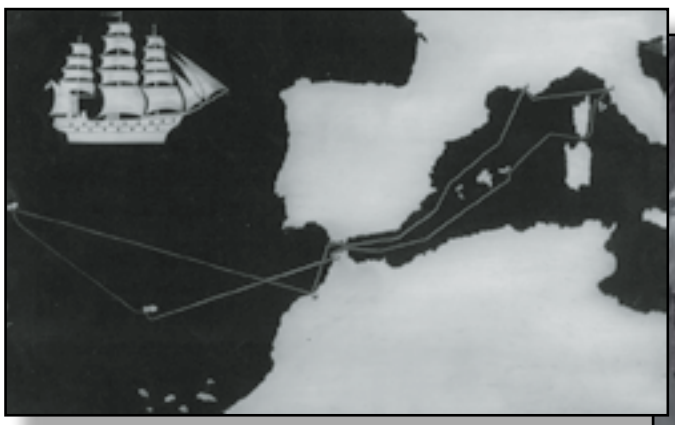
termine dell'adunata l'ufficiale mi fece un pò spaventare: disse che fra qualche giorno sarebbero venuti a prendere chi si era offerto per portarli a bordo della Vespucci a fargli fare un giro di barra, per verificare se soffrivano di vertigini. Giro di barra che consisteva nel salire sulle griselle delle sartie fino alla seconda coffa dell'albero di trinchetto da dritta e ridiscendere dalle griselle delle sartie di sinistra e io non sapevo ancora se soffrivo di vertigini.

Fui fortunato perché a bordo incontrai dei miei paesani che mi dettero buoni consigli. La Vespucci era in bacino in arsenale e non in mare; questo distanziava ancora di più l'albero che era di oltre 50 metri; in più c'era tutto lo scafo della nave. Mi consigliarono di non salire nella prima coffa, dal passaggio della bocca di gatto, ma dai pensoli con delle griselle metalliche. Lo feci e rimasi contento di non aver avuto vertigini; fu un'emozione grande, molti non superarono la prova. Fu un'esperienza meravigliosa, la mia libera scelta fu anche la mia nuova formazione di antica arte marinaresca: solcare gli oceani a vela, il trasporto silenzioso del mare che sembrava accarezzarti con lo scricchiolio di bozzelli (circa 420 di legno e 120 metallici) *e cime* (tutte di fibra vegetale, oltre 30 chilometri)*; imparai lo straordinario mestiere marinaro di confrontarsi e vincere gli elementi della natura.*

Il suo periodo d'imbarco coincise con l'avvicendamento di tre comandanti del veliero: i capitani di vascello Umberto Del Grande, di fregata Pesquale Giglio e nuovamente di vascello Silvano Brengola (tra l'altro, fra i 115 comandanti del Vespucci dal 1931 ad oggi appare, nel 1964-65 il capitano di vascello Agostino Straulino, medaglia d'oro nella XV olimpiade di Helsinki 1952). Considerato poi che i comandi delle manovre da eseguire da parte dell'equipaggio (278 membri, di cui 16 ufficiali, ai quali durante le Campagne addestrative si aggiungono altri 140 uomini, un centinaio di quali allievi dell'Accademia navale) e, in particolare, dai nocchieri, sono ordinati con l'uso del fischietto, chiamato appunto 'il fischietto del nostromo' è da ricordare che questo incarico è stato ad oggi ricoperto da 17 nostromi. Da precisare, ancora, che i nocchieri sono tutti gli uomini dell'equipaggio addetti alla manutenzione del ponte di coperta, cioè il ponte esterno e su una nave a vela come il Vespucci costituiscono gran parte dell'equipaggio, considerando il numero degli alberi, dei pennoni e di tutte le relative vele. Il nostromo di bordo è il capo supremo dei nocchieri e impartisce gli ordini dati dal comandante tramite il fischietto da nostromo, aiutato nel suo lavoro da un gruppo di nocchieri, muniti anche loro di fischietto Mantenendo vive le vecchie tradizioni marinaresche tutte le manovre sono rigorosamente eseguite a mano. E a proposito di tradizioni è da notare che mentre a norma di legge i transatlantici hanno sempre la precedenza rispetto alle altre imbarcazioni navali, mentre incrociando l'Amerigo Vespucci è il transatlantico che, spegnendo i motori, passa la precedenza e rende omaggio al veliero. Ma ecco ancora il racconto di Campidonico.

Effettuai ben quattro crociere di cui due mediterranee con gli allievi sottoufficiali delle scuole Cerm di La Maddalena e altre due crociere oceaniche con i cadetti del 1° corso alisei nel 1950 dell'accademia navale di Livorno approdando: Livorno, Marsiglia, Gibilterra, Casablanca, Ponta Delgada (isola di Madeira), Funchal (isole Azzorre), Tangeri, Porto Mahon (isole Baleari - base navale spagnola), Porto Ferraio. Qui l'incontro con l'incrociatore Montecuccoli in crociera con il secondo corso, con sfida alla voga col primo corso della Vespucci. Poi, ritorno a Livorno per sbarcare tutta l'Accademia e ritorno alla Spezia ai lavori invernali . Qui l'equipaggio si trasferì alla vecchia caserma sommergibili in arsenale, così abbandonavamo l'amaca per finalmente dormire, per sei mesi, nelle brande a castello.

Da notare che l'equipaggio era destinato all'albero di trinchetto e al bompresso: io ero assegnato al parrocchetto volante del trinchetto, ma quando a bordo c'era solo l'equipaggio facevamo tutta l'alberata. Quando si era in crociera gli uomini dell'albero di maestra e di mezzana erano in competizione con l'equipaggio del trinchetto; vincevamo sempre noi al richiamo di: "chi è lesto scenda a basso da riva" (ossia, da tutte le posizioni poste in alto, sopra la coperta, ndr). *All'inizio davamo dieci minuti di distacco; a fine crociera il distacco si ridusse a pochi minuti, poiché avevano fatto il callo sotto i piedi (al-*





Mappe-ricordo delle campagne oceaniche navali d'istruzione 1950 e 195i alle quali partecipò il nocchiero Campidonico

lora si andava scalzi e sciolti, mentre ora calzano scarpe antiscivolo e ognuno è tenuto da una cima a riva con un moschettone sotto il cavallo). Dopo un anno i miei paesani del '29 andarono in congedo, così passai pennese del 1° nostromo con destinazione al bompresso per essergli vicino con le chiavi delle cale sempre a disposizione per ogni evenienza. Non facevo più il picchetto di guardia nei porti e montavo ogni tanto la guardia da mezzanotte alle sei del mattino.

La mia ultima crociera fu la più bella di tutte. Fu la campagna d'istruzione del 1951, rotta Cristoforo Colombo: La Palmas Canarie - Nord America. Era la prima nave militare italiana che andava negli USA nel dopoguerra; porti approdati: Livorno, Barcellona, Gibilterra, Las Palmas, Port Hamilton (Bermuda), Annapolis (l'Accademia navale americana), Baltimora (escursione a Washington: che immensa la statua di Lincoln), New York (che sorpresa i rimorchiatori che ci salutavano sotto la Statua della Libertà con alti spruzzi d'acqua tricolore!), Boston, Horta (isole Azzorre), Gibilterra, Porto Ferraio (di nuovo gara di voga con il Montecuccoli), Livorno, La Spezia. Quello che più mi impressionò nella rotta di Colombo da Las Palmas alle Bahamas, a 10° sopra l'equatore, fu la mancanza di una bava di vento. Cercammo di aumentare la velatura con due scopa-mare alle aste di posta, una zizza di monica alla verga secca della mezzana, un mangia-vento alla crocetta del bompresso; con le vele delle lance armammo i coltellacci in avaria dei pennoni, tre cappelli di prete sopra i contro velaccini, ma non facevamo neanche tre miglia. Però noi avevamo i motori, ma Colombo no! Fu un'esperienza marinaresca meravigliosa che mi rimarrà dentro finché vivrò.





A lato: **Campidonico sul cassero del Vespucci interpreta, con pipa e berretto, la 'grinta' di nostromo.**
Sotto: **due fotografie della nave scuola in navigazione** *(foto d'inizio anni '50; quella in basso a sinistra apparve sulla rivista 'Life' in occasione dell'arrivo del veliero ad Annapolis, nella crociera del 1951)*

Sulla Vespucci Campidonico maturò due anni e 14 giorni di navigazione in servizio di coperta. Quando fu congedato gli resero il posto di lavoro, come da legge; ma essendo il suo reparto smantellato si pose in turno d'imbarco in Capitaneria ed ebbe il primo imbarco su una nave. Poi nel 1958 s'iscrisse presso la Capitaneria di porto nel registro degli ormeggiatori del porto di Savona con circa sette anni di anzianità di navigazione in servizio di coperta. Nel 1962 gli ormeggiatori lo nominarono capo servizio e nel 1978 presidente di Angopi.



Nel 2002 pensai che a oltre 72 anni di età fosse giunta l'ora di dire basta. Ora, ripensando a quel mio passo in avanti per la Vespucci, credo che abbia dato buoni frutti sia a me sia a favore degli ormeggiatori italiani ed europei; frutti onestamente meritavamo. All'assemblea Eba del 2003 a Napoli i presidenti delle associazioni ormeggiatori europei mi dissero che la sentenza della Corte di giustizia CE del 18 giugno 1998 è valsa come giurisprudenza presso le autorità portuali per il servizio di ormeggio nei porti europei, Inghilterraesclusa. E per questo 'vecchio' nocchiero fu un'altra grande soddisfazione.


Savona, alberoci
tra vecchi amici





La biscaglina del sentimento

La data è 21 giugno 2009. Motiva il dono offerto dal capo gruppo degli ormeggiatori del porto di Savona e della rada di Vado Ligure Marco Balestrino al comandante della nave Amerigo Vespucci, capitano di vascello Claudio Confalonieri. È un quadro-diorama di nodi, in sintonia perfetta con la dovizia di sartiame del veliero approdato sotto la 'Torretta', per la quarta volta nelle sue rotte di navigazione.

Il messaggio che l'accompagna recita: "Le doniamo questo quadro di nodi marinareschi fatto da uno di noi in ricordo del suo approdo nel porto di Savona. Su questa splendida nave il nostro ex Capo Gruppo Gerardo Campidonico ha trascorso il servizio militare in qualità di Nocchiere dal gennaio 1950 al febbraio 1952". Dunque, un 'affettuoso ricordo', ricambiato dal dono del crest della nave, entrambi densi di significati, non ultimo quello di riabbracciarsi tra vecchi amici.



Nella foto in alto: il nocchiere Campidonico a bordo del 'Vespucci', seduto - in basso a sinistra - sul bompresso. Sotto: sulla stessa coperta 58 anni dopo, col capogruppo Balestrino, mentre consegna il quadro dei nodi al comandante Confalonieri. Nelle foto a destra: immagini del veliero a Savona. Tra il pubblico ammirato della bellezza della nave anche l'ammirazione marinaresca degli ormeggiatori Campidonico, Balestrino padre e figlio e del vice capogruppo Cirano Bellotto.









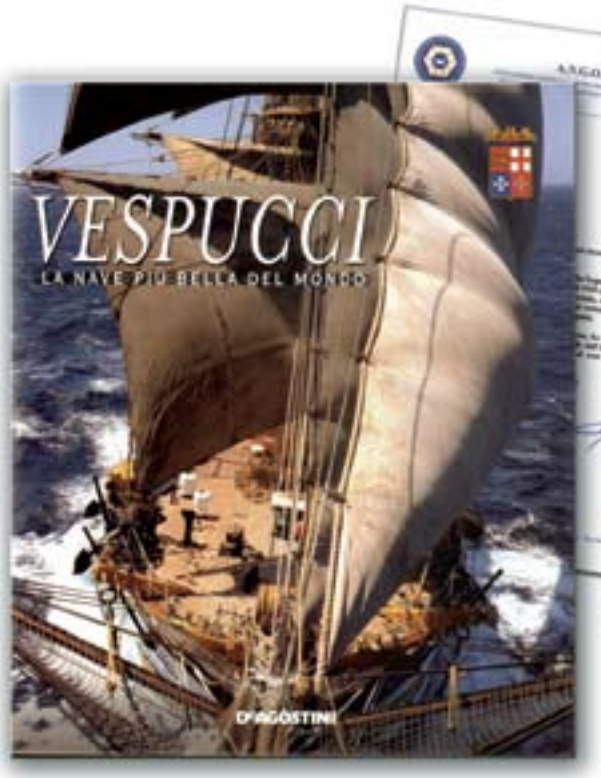








Da sin. in alto senso orario: il 'Vespucci' sullo sfondo della darsena del porto di Savona; in posa in plancia (con timone a 4 ruote manovrate da otto timonieri); cime di alabassi e drizze dell'alberata date volta sulla 'pazienza' di mezzana; in posa sopra al castello; il quadro dei nodi retto dal comandante della nave scuola; slancio verso il cielo di uno dei tre alberi dell'unità.
Al centro: la campana di bordo; capogruppo e vice degli ormeggiatori col crest del Vespucci; salvagente 'griffato'.



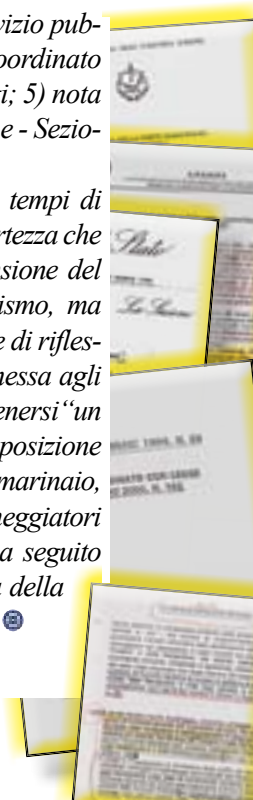
ANGOPI AL SUO EX PRESIDENTE

Su quella rotta a gonfie vele

Caro Campi.
Questo omaggio te lo invio avendo presente i tuoi ricordi di vita vissuta sulla Amerigo Vespucci.
Ci hai sempre raccontato, con grande trasporto, che l'esperienza vissuta su questa nave, prima come nocchiero poi in qualità di pennese (dal 1950 al 1952), ha segnato la tua vita, dandoti il privilegio di navigare in tutti i mari del mondo, di conoscere luoghi e popoli esotici. Ma soprattutto ti ha dato grandi valori che hai custodito nel tuo animo e che hai cercato di trasmetterci nei tuoi lunghi anni alla nostra guida.
Proprio perché so quanto tieni a questa esperienza, ho chiesto all'autore, l'amico Enrico Gurioli, di poterti autografare il libro. Passando all'Angopi, ti ho riservato una dedica nella quale, giustamente, ti attribuisce l'onore di aver contribuito a costruire la storia 'della nave più bella del mondo'.
Certo di averti fatto cosa gradita, ti porgo sinceri saluti. Guidi

La lettera qui sopra pubblicata accompagnava il volume 'Vespucci, la nave più bella del mondo' inviato dal presidente di Angopi Cesare Guidi al suo predecessore Gerardo Campidonico. Il tenore delle frasi della breve missiva sono colme di affetto, di stima, forse anche di benevola invidia per quella esaltante esperienza (di cui nelle pagine precedenti lo stesso protagonista ne ha raccontato). Per quella parentesi di vita che, aperta sui suoi venti anni da un inconsueto servizio militare in mare, gli lasciò incaccellabili impronte etiche. "Su questa nave ho ricevuto il battesimo del mare, con quattro crociere d'istruzione per il mondo", racconta Campidonico. "Ne mantengo vivo il ricordo più bello della mia giovinezza". Ma: "Ne ho anche conservato fino ad oggi, dentro di me, l'etica della sicurezza della navigazione e della vita umana in mare".

Porre piede sulla 'Vespucci' è dunque stato il primo passo marinaresco di ciò che lo stesso 'Campi' chiama 'una lunga marcia', riferendosi in particolare alla sua leadership nazionale di Angopi: "Efficiente Associazione fondatata il 10 luglio 1980 a Roma", soprattutto promossa dal Gruppo antichi ormeggiatori genovesi che tenacemente ne vollero la costituzione, "anche per la loro sensibilità all'associazionismo", capace di coinvolgere tutta la categoria a livello nazionale.
Angopi che guidata dell'ex nocchiere contribuì a rizzare "alcune pietre miliari conquistate con fatica, in una fase di rivoluzione copernicana della portualità italiana". Ovvero, tra documenti e note: 1) parere del Consiglio di Stato sull'autoproduzione; 2) sentenza della Corte di giustizia delle Comunità europee del 18 giugno 1988 (giustificata da considerazioni di pubblica sicurezza ai sensi dell'art.56 del Trattato CE); 3) nota su Legislazione e giurisprudenza italiana; nota di obblighi di servizio pubblico; 4) legge 28 gennaio 1994, n°84; testo coordinato con la legge 30 giugno 2006, n°186, e altre leggi; 5) nota sulla sentenza della Corte suprema di cassazione - Sezioni unite civili, n° 6488 del 24 gennaio 2002.
Una marea di documenti che deborda su quei tempi di grande impegno, dal quale trasse ancor più la certezza che "l'impulso a creare non appartiene alla dimensione del prendere, ma del dare; non a quella dell'egoismo, ma dell'altruismo". Ma anche una raccolta di note e di riflessioni che si stemperano in una confidenza trasmessa agli ormeggiatori e barcaioli italiani. Quella di ritenersi "un uomo fortunato, fiero di essere stato a vostra disposizione quale modesto dirigente operaio, autodidatta, marinaio, sindacalista al servizio della categoria degli ormeggiatori e barcaioli italiani; e anche di quelli europei, a seguito della giurisprudenza applicata dopo la sentenza della Corte di giustizia delle Comunità europee".



L'antica corderia di Castellammare di Stabia

NAVIGLI



Nella casa delle manovre



Giungla di sopra coperta

Ventiquattro vele, formate da più strisce di tela olona cucite tra loro con spaghi appropriati, per una velatura complessiva di circa 2.800 metri quadri; "manovre correnti o volanti", ossia cavi di diverso diametro, per una lunghezza totale di circa 20 chilometri. È da qui che prendono avvio gli stretti legami - è proprio il caso di dire - tra la nave scuola Amerigo Vespucci e un suo fedele approvvigionatore, legami resi ancora più saldi dalla contiguità dei rispettivi luoghi di nascita, a Castellammare di Stabia.
Ecco, allora, che: 'Un nostro punto di forza? Essere i fornitori unici del Vespucci, come pure del Palinuro", dice con una certa fierezza il capitano di fregata (GN) Guglielmo Pignataro, capo unità dello Stabilimento Militare Produzione Cordami, la 'Corderia' nata in periodo borbonico e giunta ad oggi con il suo affascinante carico di storia. Produttrice di cordami dal 1876, ecco in breve la storia della Corderia di Castellammare di Stabia, già stabilimento di lavoro della Marina militare, ma dal 2001 entrata a far parte delle unità produttive dell'Agenzia Industrie Difesa, ente con personalità giuridica di diritto pubblico istituito come strumento di razionalizzazione e ammodernamento delle Unità industriali del Ministero della Difesa (decreto legislativo 300/99) assegnate in gestione. L'A.I.D. opera secondo criteri industriali sotto la vigilanza del Ministro della Difesa. La Direzione generale, con sede a Roma,

Frammenti di passato

La foto della pagina precedente è tratta (ed elaborata) dal manifesto di I.P. Italiana SpA esposto nel 1997 al 37° Salone nautico internazionale di Genova. Il fronte del 'poster' mostra un antico reperto ligneo, indicandone l'origine con la scritta 'Navi di Nemi'. Il suo retro, sotto il titolo 'L'affascinante storia delle navi di Caligola' racconta, invece, come le due navi furono recuperate dal lago laziale, dove l'imperatore romano le impiegava per i suoi sfarzosi intrattenimenti; e poi, citando altri avvenimenti che le coinvolsero, tra cui un incendio che nel 1944 le distrusse quasi totalmente, il collocamento in nuovo sito museale di loro parti superstiti, gli impegni per salvaguardarne e restaurare quanto rimasto di un prezioso documento della marineria di quel lontano



ha il compito di assicurare una gestione coordinata ed unitaria delle unità produttive conferite. L'Agenzia è attualmente diretta dall'On.Ing. Marco Airaghi. Per rintracciarne le origini si deve risalire agli inizi di quattro secoli fa. Già dal 1605, infatti, nella città di Castello a mare esisteva un minuscolo cantiere, dove, si costruivano e riparavano barche e piccoli velieri. Nel 1783 re Ferdinando IV, sollecitato dal ministro della Marina, don Giovanni Edoardo Acton, ordinò che quel cantiere fosse potenziato, ampliandolo sull'attiguo arenile; e che l'adiacente edificio del già dismesso convento dei padri carmelitani fosse trasformato in bagno penale (da precisare che dopo la scomparsa della navigazione a remi i forzati furono destinati ai bagni penali, per essere impiegati nei lavori più faticosi, comunque retribuiti con '5 grana il giorno di moneta effettiva, oltre la diaria razione di remo', come recita un protocollo datato 1823, conservato presso l'Archivio di Stato di Napoli).

Nel 1786 l'opera fu ultimata e si varò la prima corvetta a cui fu dato il nome di Stabia. Visto il successo, si pensò d'installare un'officina per prepararvi cordame, essenziale nel sistema di navigazione a vela. Così nacque la corderia come appendice al cantiere e subito si affermò per la qualità dei suoi prodotti e l'accuratezza del produzione (i galeotti dell'ex convento effettuavano l'avvolgimento dei cavi tramite intreccio compiuto manualmente). Verso il 1830 sopravvenne la forza del vapore e la lavorazione meccanica in embrione del cordame si perfezionò sempre più soprattutto quando la Corderia, intanto entrata a far parte degli enti della Regia marina, fu dotata di attrezzature definitive e di macchinari tecnologicamente avanzati.

Dopo l'unità d'Italia, la corderia continuò a prosperare e ampliare le sue strutture. Nel 1920 il regio Cantiere cambiò nome divenendo stabilimento di lavoro e corderia della Regia marina. Con l'avvento dell'elettricità furono introdotti nuovi macchinari per tirare legnoli ed effettuare la commettitura dei cavi, elementi distintivi dello stabilimento. La Corderia continuò a far parte del cantiere navale di Castellammare di Stabia fino al 1° aprile 1939, anno in cui fu mantenuta in proprietà della Marina militare. A fine 1943 la Corderia subì incendi e devastazioni belliche; ma già a fine '44 i vari reparti poterono riprendere gran parte delle attività. Infine, dal 1987 al 1990 fu avviato un piano di riammodernamento delle strutture atte alle lavorazioni che permise alla Corderia di mantenersi ai livelli più elevati della produzione di corderia nel mondo.

"Livelli produttivi elevati anche per merito del nostro approdo a una sorta di matrimonio tra funzione pubblica e impresa privata", chiosa il capo unità dello stabilimento stabiese. In ciò comprendendo anche i fabbricanti di cordami privi dei macchinari che consentono di fabbricare cavi di diamero elevato;









"mentre qui da noi la gamma produttiva si estende dagli spaghi di 0,75 millimetri ai cavi che di millimetri ne assommano sino centoventi".

Sin qui il passato e ilpresente. Ma il futuro? Idee e iniziative non mancano nel dinamismo dello stabilimento che assicura

Nelle foto. Sopra: interni e macchinari della ex 'Maricorderia' di Castellammare; un nocchiere cuce la relinga di una vela sul 'Vespucci'. In basso a sin.: una delle due navi di Caligola recuperate dal lago di Nemi (coll. A. Benedetti): si possono notare le imponenti misure, data l'epoca: rispettivamente 73 x 24 metri e 71,25 x 20. A ds.: ancora di ferro a ceppo mobile di una delle navi del peso di 417 kg, come inciso.



periodo storico. Sotto l'aspetto marinaresco non desta stupore che i piani di costruzione dei due scafi recuperati a Nemi fossero, nel 1949, incaricati i tecnici della Corderia Marina militare di Castellammare di Stabia; e che proprio dai rilievi e disegni da essi allora effettuati si potessero poi fedelmente ricostruire - in scala 1:5 - i modelli delle due navi e sistemarli nel museo nel frattempo riedificato. E sempre con lo sguardo rivolto verso il passato non passa oggi inosservato l'ambizioso progetto di realizzare una liburna, nave da battaglia della Marina romana, che col nome 'Miseno' proporrà non solo un aspetto culturale, ma anche il riecheggiare del talento di maestri d'ascia, carpentieri, calafati, cordai che resero eccellente le arti marinaresche dell'ambiente napoletano.

occupazione anche a personale civile del ministero della Difesa. Molteplici sono le idee, tra esse prende forza quella di dar vita a un centro di ricerca, in collaborazione con appropriate artnership univeritarie per migliorare ulteriormente la produzione nei suoi decisivi fattori di eccellenza: per esempio, intrecciatue, o rapporti tra materiali, pesi, diametri e carichi di rottura, ma anche molto altro ancora meritevole di studio.

Attualmente la produzione dello stabilimento è diversificata per realizzazioni con fibra vegetale (manilla, canapa, caratterizzati da un più rallentata usura) nonché sintetica (polietilene ad altissima densità, fibra aramidica, fibre miste). Essa riguarda essenzialmente: cavi piani a tre o quattro legnoli in diametri variabili da 4 a 70 mm. realizzati in fibre sintetiche o vegetali; sagole o trecce per uso di bandiere, scandagli, solcometri da 1 a 20 mm. di diametro; sagole speciali, da 10 a 14 mm. particolarmente adatte per alti carichi di lavoro. Speciali sono le sagole in polipropilene galleggianti e altrettanto specialistica è la produzione di sagole necessarie alla realizzazione di drizze o scotte per barche a vela. Ma si producono anche cavi trecciati con diametro variabile tra 16 e i già ricordati 120 millimetri realizzati in fibra sintetica e adoperati per operazioni di rimorchio e di ormeggio.

E, infine, spaghi, merline e forzine, in fibre naturali e sintetiche con diametri da 0,5 a 3 mm., necessari, tra l'altro, per cucire le vele. Particolare rilevanza assumono i manufatti artigianali di attrezzatura navale, prodotti di elevata qualità manuale. In particolare sono realizzate reti ponte di volo per evitare eventuali cadute fuori bordo di personale e cose; reti per imbarco viveri (o giapponesi) utili durante lunghe attività e, comunque, per facilitare operazioni di imbarco e/o sbarco di materiali a mezzo elicottero; reti recupero naufraghi galleggianti, a maglia larga per consentire rapide risalite. Ma anche paglietti per la tenuta stagna delle barche-porte di chiusura nei bacini in muratura; paglietti antisdrucciolo, quali interfacce tra i ponti in metallo e gli eventuali carichi da depositarvi sopra.



"Insomma, una serie di manufatti 'dall'odore di mare', personalizzati e d'élite, prodotti da manodopera altamente specializzata". Rilevare, infine, che la Corderia dedica particolare interesse alle continue evoluzioni lavorative delle nuove produzioni immesse sul mercato e alle fibre che li costituiscono; "e anche, ovviamente, che tutta la gamma produttiva è effettuata nel rispetto delle normative europee".



Quel percorso di archeologia industriale



Incamminarsi negli ambienti occupati dalla Corderia di Castellammare è come arretrare nel tempo, a cominciare dagli edifici dove è collocata gran parte dei macchinari per confezionare i prodotti dello stabilimento. Edifici che risalgono a svariati secoli fa e che del primitivo convento religioso e del successivo bagno penale conservano parecchie e bene id regnoentificabili tracce. Ma non solo vestigia architettoniche; in esse resistono diversi esempi di macchine e strumenti di lavoro inesorabilmente espulsi dal procedere tecnologico. In ambedue i casi si tratta di notevole archeologia industriale, atti a incuriosire, ma soprattutto di fare riflettere sulla storia del lavoro attraverso un percorso che sarebbe interessante fosse offerto al pubblico. Una particolare proiezione culturale, dunque; forse con reperti risalenti ai Borboni, come i cannoni protagonisti di un fatto d'arme avvenuto ai Mille di Garibaldi e poi riproposti quali bitte, come qui di seguito raccontato.


le bitte
delle Mille

UN EPISODIO RISORGIMENTALE NEL PORTO DI CASTELLAMMARE DI STABIA



Quei cannoni che spaurirono il Generale

Ricorre in questi giorni il centocinquantesimo anniversario dell'impresa dei Mille di Giuseppe Garibaldi, la 'Spedizione' che fu premessa dell'unità d'Italia. Tra le manifestazioni organizzate per festeggiare la ricorrenza si evidenzia la 'Garibaldi Tall Ship Regatta', tra Genova e Trapani (ovvero tra Quarto dei Mille e Marsala) di cui un ampio servizio alle pagine seguenti. In questo numero, volto alle cronache di Castellammare di Stabia, 'Porti' vuole tornare a quel fatidico 1860, ma a sbarco già da qualche tempo avvenuto. Riguarda un avvenimento che nel porto stabiese ebbe quali protagonisti dei cannoni borbonici, quasi certamente quelli stessi che dismessi dal servizio attivo furono posti 'in congedo illimitato' sulle banchine portuali, dove tuttora espletano il servizio di bitte per ormeggio.

Il fatto è per esempio riportatato sulla 'Storia delle Due Sicilie dal 1847 al 1861', dello storico Giacinto De Sivo (1823 - 1863) di ceto, formazione e fede borbonica. Vi si afferma che Garibaldi intendeva - al pari di alti esponenti piemontesi per svariati motivi di opportunità politica e militare - impossessarsi del pirovascello 'Monarca', alla fonda a Castellammare per lavori di trasformazione presso il cantiere navale (l'unità, varata nel 1850, fu ribattezzata 'Re Galantuomo' dopo l'unità d'Italia e fu preso a modello per la costruzione dei velieri Amerigo Vespucci e del gemello Cristoforo Colombo, realizzati ottanta anni dopo negli stessi cantieri stabiesi).

Il mattino del 13 agosto 1860 il comandante del vascello, scrisse De Sivo, '*ordinò si togliessero le catene di ferro ch'assicuravanlo a terra, restassero quelle sole di canapa. Ciò si fe', ma per l'ora tarda una di ferro ne rimase. A notte buia il Washington del Garibaldi* (altri indicano la pirofregata 'Tukorj', ndr.) *entra in porto a prendere il vascello; e manda barche con uomini a segar le gomene. V'era poca guardia, nessun sospetto, dormivan profondo; ma la catena di ferro guastò tutto; chè scricchiolando destò la sentinella...*

Seguì il decisivo accorrere di regi marinai di bordo e di fanti del Reggimento Real Marina, antesignani dei futuri 'marines', alcuni dei quali, *ascesi al propinquo fortino detto Pozzano, caricati cannoni, tirano a casaccio, da far paura molta, danno poco.* Pochi danni, ma molto timore provocarono dunque quelle cannonate. Tanto che anch'esse contribuirono ainterrompere l'azione di abbordaggio. Poi, il buio consentì alle barche di allontanarsi abbastanza agevolmente dal teatro dello scontro. E anche *il Washington* (Tukorj), *fuggendo tra gli altri legni del porto, potè col favor del buio senza essere colto pigliare il largo.* Fatto che non impedì di scrivere la storia che da centocinquanta anni accompagna l'Italia.



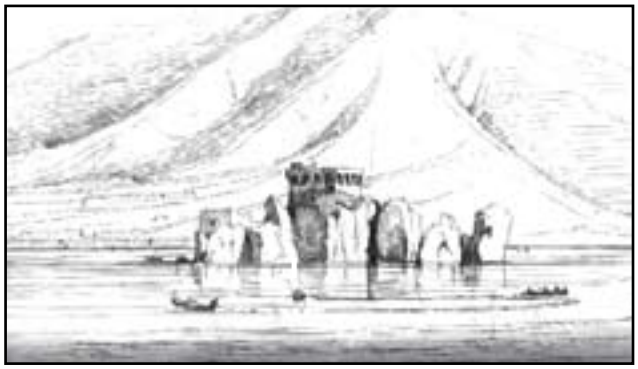
In alto: attacco al vascello 'Monarca' nel porto di Castellammare (Stampa d'epoca di C. Perrin Editore - Torino 1861). Sopra: l'affusto di un cannone, molto probabilmente usato per respingere l'assalto al vascello, trasformato - come diversi altri della batteria del fortino 'Pozzano' - in bitta da ormeggio nel porto stabiese, qui sulla banchina della Capitaneria, con due motobarche del Gruppo ormeggiatori e barcaioli sullo sfondo.


La rocca
dei cormorani



Quelli aerei sullo Scoglio di Rovigliano

Non sono pochi coloro che ne lamentano l'abbandono al degrado e sostengono a viva voce che l'isolotto di Rovigliano, lo 'Scoglio' che emerge a distanza di circa cinquecento metri dalla foce del fiume Sarno, meriterebbe ben altra attenzione, sia per i suoi connotati paesaggistici sia per i due millenni di riferimenti storici impressi sulle sue rocce.





Lo 'Scoglio' in una illustrazione e in cartolina d'epoca

Sulle quali rocce altri riferimenti vi sono ora segnati, proliferandovi colonie di uccelli marini, soprattutto gabbiani e da qualche tempo anche cormorani, forse giunti con qualche nave proveniente dall'estremo oriente, o più semplicemente immigrati dalle coste nordadriatiche, dove da tempo sono un problema. Comunque, volatili di ragguardevoli dimensioni che si osservano malevolmente da una roccia all'altra e che non di rado battagliano cruentemente per conquiste territoriali.

Già Plinio il Vecchio lo menzionava nella sua Naturalis historia col nome di 'Petra Herculis' . Dunque un luogo consacrato al mitologico Ercole, che tornando in Grecia dopo la decima fatica della cattura dei buoi di Gerione attraversò le coste campane, dove gli intitolarono la città di Herculanum, le saline Herculiensis, presso Pompei, e appunto Petra Herculis, su cui era stato innalzato un santuario a lui dedicato, tempo dopo trasformato in monastero benedettino.

Altre trasformazioni sopravvennero col passare dei secoli. In epoca spagnola vi si costruì una torre d'avvistamento contro le incursioni saracene e barbaresche, facendogli assumere una funzione militare. Funzione mantenuta fino all'epoca dei Borboni che lo fecero ulteriormente fortificare fornendogli il profilo mantenuto tuttora. L'assestamento nazionale post-unitario e la scomparsa di attività piratesche mediterranee sminuirono i ruoli dello Scoglio. Di conseguenza esso perse interesse, declassato a pittoresche gite in barca o a dilettantistiche sfide natatorie. Anche se, pur relegato a campo di battaglia tra pennuti e condannato all'incuria, mantiene un suo fascino e il carisma di memoria storica.


Pizzichi di relax
a volo di gabbiano



PILOTI DEL PORTO (da un loro Annuario)

Posizione geografica di Castellammare di Stabia (Faro): lat. 40°417 N., long. 14°. L'antichissima Stabia, fondata da Ercole Egizio nel 1238 a. C., fu distrutta nell'eruzione del Vesuvio del 79 d. C. Nel Medio Evo il porto di Stabia costituì un sicuro sbocco al mare per tutto il territorio contiguo alla valle del Sarno e fu frequentato come buon ancoraggio per rifornimento idrico delle navi, perché dotato di sorgenti di acque salutari che ancora oggi lo rendono rinomato *(acqua che viene anche distribuita dove scarseggia: la nave mostrata dalla foto in alto ne ha le cisterne colme e, assistita da una motobarca degli ormeggiatori, sta per lasciare il porto per trasportarla altrove).*

Sotto gli Aragonesi e i vicere spagnoli, furono costruite, a scopo di difesa, due torri, a Portocarello (esternamente all'attuale porto, verso ponente) e sullo scoglio di Rovigliano a circa 3 mg. al largo dell'imboccatura del porto, in prossimità della foce del Sarno. Sotto i Borboni Castellammare di Stabia divenne la seconda città commerciale del regno; assurse poi maggiore importanza in seguito alla costruzione nel 1793, sotto Ferdinando di Borbone, del cantiere navale (opera dell'ammiraglio Acton) e alla creazione della prima 'Società di navigazione a vapore'. Il cantiere, nel quale furono costruite le maggiori e più perfette unità della Marina da guerra, è passato nel 1939 all'industria privata (Navalmeccanica, ora Italcantieri.

ISTITUZIONI (Comune di Castellammare)



Il Clima

Castellammare di Stabia, per la sua particolare posizione geografica, offre condizioni climatiche di grande interesse (clima marino temperato, boschivo e di montagna). La città sorge infatti al centro del Golfo di Napoli, ai piedi del Monte Faito (mt. 1100), all'inizio della Penisola Sorrentina. Il clima è mite e gradevole sia d'estate che d'inverno. La temperatura media è nei mesi più caldi sui 25° e nei mesi più freddi sui 16°. Fu definita "Metropoli delle acque, dei climi e del mare" nel corso di un Congresso d'Idrologia, Climatologia e Terapia Fisica.

Terme

Castellammare e le Terme sono un binomio inscindibile. Le

28 sorgenti di acque minerali (due generi di acque clorurosodiche, sulfuree e ferriginose) sono un dono perenne della natura e vengono utilizzate in due stabilimenti termali. Le acque, per la varietà della loro composizione chimica e di azione farmacologica, consentono di eseguire nella stessa sede trattamenti termali di notevole efficacia terapeutica in molte e diverse forme morbose. A Castellammare, dove la vacanza è salute, le acque sono impiegate vantaggiosamente per cure balneo e fango terapiche, inalatorie e per dermacosmesi.

Arte

Cicerone scrisse ad un suo amico: "Beato te che da Pompei puoi guardare lo stupendo spettacolo di Stabia". Infatti il posto stesso ove sorge Castellammare è un luogo deputato alla bellezza, con le sue atmosfere, con le sue spiagge, le sue passeggiate. Castellammare di Stabia ha dato i natali ai pittori Giuseppe Bonito ed Enrico Gaeta, ai commediografi ed attori Raffaele Viviani ed Annibale Ruccello, ai musicisti Luigi Denza (Funiculì, Funiculà) e Michele Esposito. Cattedrale, Chiese, Castello Medioevale, Monumenti ed opere d'arte aggiungono il fascino dei richiami culturali e storici alle attrattive naturali della Città.

Archeologia

Stabiae è terra dal cuore antico (osca, sannitica, etrusca, greca, romana). Forse il suo nome vuol dire "fermata, sosta, stazione": e allora qui è davvero luogo di delizie da millenni. Gli scavi archeologici (che hanno riportato alla luce ville romane di grande eleganza ed imponenza) ed il Museo Stabiano testimoniano la storica importanza della località, che fu sepolta, insieme ad Ercolano e Pompei, dall'eruzione del vesuvio del 79 d.c.

La Città

Castellammare di Stabia è una città ridente, moderna, attiva. È uno dei più importanti centri della Campania, pur conservando tuttora un sapore d'umanità che subito consola e conquista. Qui, nel corso dei secoli, i re di Napoli venivano a villeggiare, nella loro Villa di Quisisana). E qui, nei cantieri navali, sono state varate alcune delle più famose e gloriose navi italiane.

CITTADINI (Anna Luisa e Fabio)



Molto spesso, noi per primi, girovagando, ci troviamo a 'pubblicizzare' più i posti che visitiamo rispetto a quelli dove viviamo. Con l'assurdo che semmai abbiamo visitato meglio un posto lontano e non abbiamo mai visto qualcosa di bello dalle nostre parti', un pò per pigrizia, un pò perché pensiamo che tanto sta lì e prima o poi ci andremo. È così più semplice che ci troviamo a visitare le nostre zone quando viene un parente o un amico da fuori. Perciò parliamo un pò della nostra città, di nascita per Anna Luisa e d'adozione per Fabio: Castellammare di Stabia.

La prima cosa che vorremmo sottolineare è la sua eccellente posizione. Castellammare infatti si trova a metà strada tra Napoli e Salerno, al confine tra le due province, all'imbocco della penisola sorrentina ed è punto di partenza ideale per visitare le zone limitrofe. In meno di 5 minuti di treno, con la Circumvesuviana si arriva a Pompei dove si possono visitare i famosissimi scavi archeologici e il Santuario Mariano. Anche Ercolano è facilmente raggiungibile in treno. Nell'altra direzione in 20 minuti di treno (poco più con la macchina, traffico permettendo) si arriva a Sorrento (o ci si può fermare per una sosta in uno dei paesi della penisola sorrentina: Seiano, Vico Equense, Meta, Sant'Agnello).

La nostra città confina con Gragnano (patria della pasta trafilata al bronzo, oltre che del panuozzo, sorta di pizza diversamente preparata); inoltre è ai piedi dei Monti Lattari (Agerola, famosa per i latticini è a mezz'ora d'auto, e da qui si può raggiungere Amalfi e tutta la costiera amalfitana (Positano, Ravello, Maiori, Minori…).

Castellammare, il cui nome deriva dal Castello medievale che si affaccia sul golfo di Napoli,è posta alle pendici del monte Faito ricco di castagni, facilmente raggiungibile (in 8 min) con la funivia gestita sempre dalla Vesuviana. Il bellissimo lungomare che offre una fantastica vista sul golfo di Napoli e sul monte Faito dall'altra parte, si presta a piacevoli passeggiate, ed è sempre molto frequentato, anche perché negli ultimi anni sono nati diversi locali per giovani. Più verso la parte vecchia della città, dopo il porto, ci sono gli 'chalet dell'acqua della Madonna' dove si possono mangiare piatti semplici a base di pesce e frutti di mare.

Dal porto partono i traghetti per Capri (via Sorrento) che permettono in un'ora di approdare nella splendida isola. Altra ricchezza della città è l'acqua. Ci sono infatti ben 28 sorgenti di acque minerali e crediamo che questo sia un primato. La città è dotata di terme in cui è possibile sfruttare le diverse proprietà curative delle varie acque. Non a caso Castellammare è conosciuta come "Città delle acque" (nella foto a lato una monumentale fonte).



Da visitare e anche

la splendida Cattedrale del 1500 posta accanto a Palazzo Farnese, sede del Municipio, e il lungomare con la sua 'Cassa Armonica' (il padiglione in stile Liberty ispano-moresco inaugurato nel 1900, uno dei simboli culturale della città, è stato progettato per amplificare e armonizzare i suoni prodotti al suo interno, ndr).

Da non perdere, infine, le ville romane nell'area archeologica (villa Arianna, San Marco e del Pastore), e l'Antiquarium che ci danno uno scorcio della vita di Stabiae, quando nel 79 d.C. fu colpita dall'eruzione del Vesuvio che coinvolse anche Pompei, Ercolano e Oplonti. Prodotto tipico di Castellammare sono i biscotti, semplici o nasprati.

...e un 'happy end' azzardato in chiusura

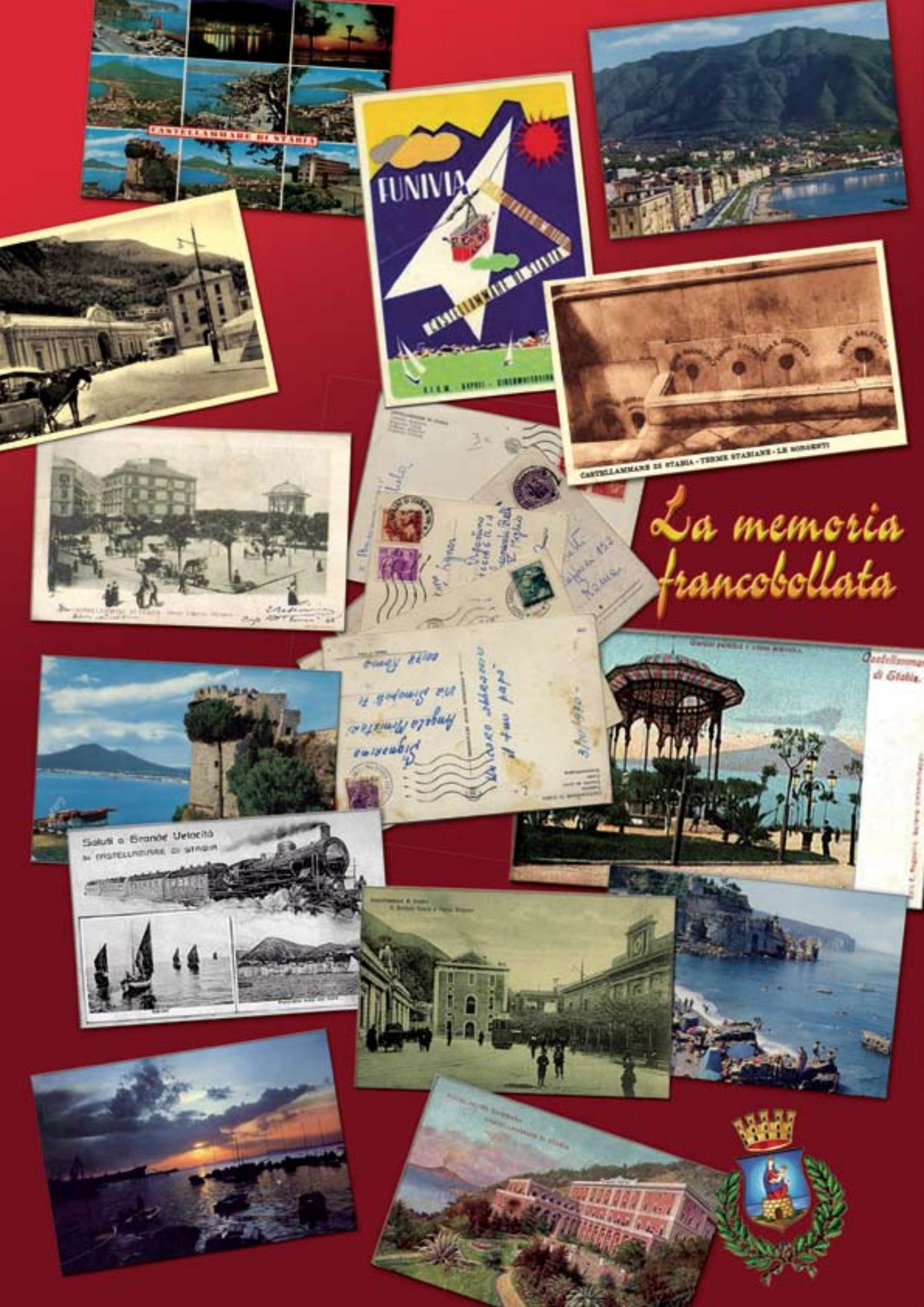
Un Comitato portuale che sembra aver spazzato via le cupe nuvole che a Castellammare di Stabia andavano addensandosi sul futuro sia delle attività marittime sia dell'industra cantieristica. Al termine della riunione di metà settembre 2009 a Palazzo Farnese le parole dell'ammiraglio (CP) Dassatti sono state rasserenanti. "Il porto di Castellammare, per la sua posizione e per i cambiamenti avvenuti negli ultimi anni, punta sulla vocazione turistica (in particolare intesa come scalo crocieristico, ndr) *da una parte e sullo sviluppo della cantieristica dall'altra".*

Altrettanto rasserenanti sono state quelle di Giuseppe Bono, amministratore delegato di Fincantieri. "Siamo ottimisti per il futuro", anche se "per il 2010 e il 2011 saremo ancora in sofferenza". Ottimismo che lo induce a dichiarare la sua volontà di riportare in azienda "tutti i cassintegrati che stanno in giro", quelli che - quasi per rendere ancora più impegnative queste sue affermazioni - stanno aumentando. Il convincimento del primo dirigente della maggiore industria cantieristica navale italiana giunge da Monfalcone; è di recente data (27 marzo 2009) ed è espresso a margine della consegna di una nave crociera di 116 mila tonnellate al committente. Il discorso è soprattutto riferito alle costruzioni di navi crociera di grandi dimensioni, settore dove Fincantiere eccelle nel mondo. La sua ottimistica visione, probabilmente anche indotta da una prevedibile ripresa dei traffici mercantili, non dovrebbe quindi escludere altre tipologie costruttive, anche atipiche, di cui fanno parte le ipotizzate carceri galleggianti. Così come parrebbe presumibile una equilibrata distribuzione dei lavori tra i diversi stabilimenti Fincantieri in Italia, sulla base delle peculiari maestrie. Maestrie che certo abbondano nell'impianto di Castellammare di Stabia, al quale sono dedicate le frasi di fiducioso avvenire con cui Enrico Discolo ha accompagnato la propria splendida fotografia nel sito internet www.liberoricercatore.it, dal quale è tratta.

CREDITI: Liberoricercatore (storia, cultura e tradizioni stabiesi): Maurizio Cuomo e i suoi numerosissimi, competenti e appassionati collaboratori; Blog Profumi & Colori; Città di Castellammare di Stabia; editrice De Agostini (Vespucci, la nave più bella del mondo); Fincantieri.




STAZIONE CLIMATICA E BALNEARE
DI CASTELLAMMARE DI STABIA
HÔTEL STABIA
prop. FRATELLI GAETA
I saluti della città


FUNIVIA
Saluti a Grande Velocità
La memoria francobollata