

Scagni e vapori

L'IMPRENDITORE NATO A NEW YORK FU IL PRIMO A CARICARE GLI AUTOTRENI A BORDO DELLE NAVI

Marsano, l'armatore che inventò i traghetti

Dalle banane alle rotte fluviali, fino alla nascita del Lloyd Sardegna: vita di un pioniere

ALBERTO QUARATI

GLI ARMATORI genovesi nel XX secolo innovano e sperimentano, attività fondamentali per sostenere traffici e aprire nuove rotte.

Andrea Marsano (nato a New York nel 1904 da genitori genovesi) interpreta il ruolo imprenditoriale proprio in questo senso: è il primo armatore italiano di bananiere, il primo al mondo a trasformare una nave cisterna in una mineraliera, l'inventore delle linee traghetti per grandi autotreni fra Continente e Isole.

Diplomato all'Institute of Chartered Shipbrokers di Londra, già socio di Emanuele Accame nella Ligure-Romana di Navigazione, Marsano fonda nel 1931 la Sanis, Società di navigazione italo-somala: la crisi del '29 ha infatti messo in ginocchio i trasporti marittimi, un quarto della flotta italiana è in disarmo. Servono idee radicali, e Marsano punta su un mercato in forte espansione ma ancora poco conosciuto in Italia, quello delle banane. In epoca di fabbriche e miniere, la banana sta diventando il frutto operaio per eccellenza, perché pur senza posate si può consumare senza toccarne la polpa con le mani. Per la Sanis, Mar-



La "Golfo degli Angeli" del Lloyd Sardegna, primi anni Settanta

ARCHIVIO MARSANO-PROMOTORI DEL MARE

sano ordina in Svezia tre bananiere da circa 3.120 tonnellate di portata lorda, le prime con bandiera italiana, e in Somalia - allora colonia italiana - avvia accordi commerciali con i produttori locali. L'intuizione di Marsano risulta così felice che la Sanis viene requisita dal regime nel 1936, in concomitanza con l'istituzione della Finmare. La rotta Sud ormai è monopolio di Stato, ma l'armatore si sta già muovendo da tre anni anche verso Nord: nel '33 Marsano ha costituito la Società di

LA NUOVA SALA DEGLI ARMATORI AL GALATA

Dal 2 marzo è aperta al Galata-Museo del mare di Genova la nuova Sala Armatori, nata dalla collaborazione tra Muma e associazione Promotori del mare. L'allestimento presenta 18 modelli di navi, 4 filmati realizzati per raccontare alcuni momenti salienti a bordo del piroscampo e 2 video-proiezioni a tutta parete.

navigazione italo-baltica, cioè la prima linea regolare Italia-Baltico, esportando prodotti nazionali (agrumi in particolare) e importando cellulosa per industrie come la Snia Viscosa. In Italia l'armatore segue con attenzione la navigazione sui fiumi, istituendo la Italo-fluviale (45 barconi o "burchi" da 200/300 tonnellate ciascuno per il trasporto di prodotti agricoli lungo il Po, il Delta e di lì all'Istria) ma anche rilevando da Accame l'intera Ligure-Romana, le cui navi devono parti-

re da Genova per raggiungere i quartieri meridionali di Roma risalendo il Tevere.

La guerra non risparmia nemmeno questo armatore eclettico, che infatti perde l'intera flotta. Marsano riparte quindi una seconda volta, con quattro Liberty ships, quattro bananiere e altre due motonavi, e per circa 20 anni, con l'acquisto di unità usate così come ordinando navi nuove, esercita l'attività armatoriale noleggiando le unità a terzi. Nel 1953 è il primo armatore a trasformare una petroliera in una mineraliera, operazione condotta presso l'Ansaldo del Muggiano. Questa stessa nave, la "Golfo di Genova" (10 mila tpl) è la prima unità a trasportare minerale di ferro dall'interno del Venezuela ai porti degli Usa lungo l'insidiosa navigazione del Fiume Orinoco.

Il ritorno di Marsano nell'arena commerciale si concretizza con l'acquisizione negli anni Sessanta della nave a vapore "Snowden Smith", realizzata per la Marina inglese nel '42 per trasportare mezzi militari (carrichi armati ecc...). L'accesso ai due ponti di carico della nave è doppio: a poppa e a prua. Nelle officine genovesi Marsano fa eseguire le trasformazioni necessarie per adatta-

re la nave al trasporto di automezzi gommati di grande portata, per metterla poi in servizio con il nome di "Elbano Primo". Fino ad allora l'attività "roll on-roll off" era peculiarità delle Ferrovie dello Stato, che tuttavia la effettuavano mediante vagoni ferroviari. Il trasporto di camion è una novità radicale, intorno all'impresa ci sono molti dubbi. Nel viaggio inaugurale Genova-Olbia (settembre 1964) complici il mare cattivo e l'inesperienza nelle operazioni di rizzaggio degli autotreni a bordo, finiscono in acqua due camion caricati sulla coperta: uno pieno di cioccolato Ferrero, l'altro di tonno Insuperabile della De Langlade & Grancelli.

Marsano non si dà per vinto. Impara dall'errore e crede nella sua impresa. Con ragione: apportate le necessarie modifiche, il servizio continua regolarmente e la Compagnia sarda di navigazione (poi Lloyd Sardegna) inaugura nuove rotte fra Toscana, il suo Arcipelago e la Sardegna. L'armatore scompare il 24 aprile 1967: la compagnia vive per oltre 40 anni, guidata dai figli Ruggero, Riccardo e Carlo Andrea. L'Italia oggi è il primo Paese al mondo per flotta traghetti.

(4 - Continua)