

Il porto di Napoli e chi vi lavora. Fedarlinea e i suoi associati

Naples Harbor and who work there. Fedarlinea and its associates

a cura di Giuseppe Di Palo
([idorcid.org/0000-0002-2067-063X](https://orcid.org/0000-0002-2067-063X))

Abstract: Un breve resoconto sulla storia del porto di Napoli e descrizione delle principali associazioni e società che vi operano.

Abstract: A quick guide on the history of Naples Harbor and description of the main associations and companies that operating there.

Parole chiave: Alilauro Gru.so.n. - Caremar - Delcomar - Fedarlinea - Laziomar - Maddalena Lines - Moby - NLG - Porto di Napoli - Snav - Tirrenia - Toremar

Key words: Alilauro Gru.so.n. - Caremar - Delcomar - Fedarlinea - Laziomar - Maddalena Lines - Moby - Naples Harbor - NLG - Snav - Tirrenia - Toremar

Introduzione

Facendo riferimento alla copertina di questa edizione di NuovoMeridionalismoStudi, Anno III – n.4/Aprile 2017, che tra l’altro costituisce la seconda parte della miscellanea *Antropologia e Società. Studi in onore di Vincenzo Spera* (raccolta che ha anche visto una recentissima pubblicazione con l’editore Rubbettino), un dovuto cenno si deve proprio alla città di Napoli (raffigurata in copertina, come accennato, attraverso la riproduzione di una antica incisione di Johann Stridbeck e pubblicata in “Asburgo”, 1702) e in particolare ad uno degli elementi più in vista nell’immagine, ovvero il porto del capoluogo partenopeo. Ciò perché questo numero ha potuto vantare anche dell’appoggio dell’Associazione Italiana Armamento di Linea (FEDARLINEA) principalmente nella figura del presidente, comandante Raffaele Aiello, che ha permesso, tra l’altro, di poter presentare la rivista e il già accennato volume edito da Rubbettino presso la propria sede della Stazione Marittima (molo Angioino) con una spettacolare veduta del Vesuvio e dello skyline del golfo di Napoli. Solo una, questa, delle varie collaborazioni che si sono già configurate e che andranno ulteriormente a rinsaldarsi in futuro. Pertanto, oltre a cogliere l’occasione per porgere dovuti e sentiti ringraziamenti, si vogliono dedicare le prossime pagine ad una presentazione di quella che è la realtà del porto di Napoli, di cosa è Fedarlinea insieme a quelle compagnie che ad essa sono associate.

1. *Il porto di Napoli*

Occupando l'insenatura naturale più a nord del Golfo di Napoli, il porto della città partenopea (proprio grazie al suo posizionamento) si pone come uno dei più importanti porti di tutta Europa.

La fondazione della città di Napoli e del suo porto è da collocarsi nell'ambito della colonizzazione greca, intorno alla fine dell'VI secolo a.C.

Principali autori della nascita della nuova città (Neapolis, per l'appunto "città nuova"), furono proprio i coloni greci di Parthenope. La città venne eretta sull'Acropoli di Pizzofalcone da parte dei Cumani, tutta rivolta verso la valle del Sarno. Ovviamente, una delle prime "istituzioni" della città nuova fu il porto che raggiunse il massimo sviluppo intorno alla metà del V secolo a.C., periodo in cui, grazie all'influenza ateniese, divenne uno dei più importanti centri del Mediterraneo, producendo uno sviluppo urbanistico che rimase immutato sino alla metà del I secolo a.C.

In età romana è certificata la presenza di un grande bacino ben protetto che occupava l'area dell'attuale piazza Municipio. A conferma di ciò sono state ritrovate cinque imbarcazioni nonché l'antica banchina portuale durante gli scavi per la realizzazione di una delle stazioni della metropolitana.

Un documento datato al 1018 ha permesso, inoltre, l'individuazione di due porti: il primo, più grande, è il *portus Vulpulum* (corrispondente all'incirca al porto romano); il secondo, più piccolo, è il *portus de Arcina* che occupava l'area di Portosalvo arrivando fino all'odierna piazza Bovio.

Un ulteriore periodo di splendore del porto di Napoli (sia nel contesto marittimo che nei traffici commerciali) si ebbe sotto la dominazione normanna, al punto che il capoluogo partenopeo entrò in connessione con l'alleanza delle città anseatiche.

Durante il regno di Federico II i pisani stanziarono un proprio punto commerciale in città, presso il *portus Vulpulum*, il quale fu d'allora chiamato porto dei Pisani. Alla comunità fu concessa l'antica chiesa di San Pietro ad Vulpulum (o San Pietro a Fusariello, odierna chiesa di San Giacomo degli Italiani). Ancora oggi la loro presenza è testimoniata dalla via Loggia dei Pisani, a pochissimi passi dalla chiesa di San Giacomo.

Ma fu sotto il regno di Carlo I d'Angiò, nella seconda metà del XIII secolo, che il porto, di pari passo allo sviluppo del centro urbano, si ampliò ulteriormente arricchendosi di nuovi edifici. Suo figlio Carlo II fece realizzare, tra il 1302 e il 1307, un nuovo molo presso il Castel nuovo, detto *angioino* o *grande*, attuale sede del "Terminal Napoli – Stazione Marittima – Galleria del mare".

Con gli aragonesi, nel XV secolo, e nel periodo dei vicereame spagnolo il porto vide l'edificazione di fortificazioni, magazzini, cantieri, depositi e fabbriche (cfr. Celano – Chiarini – Macry 1859). In seguito, Alfonso I di Napoli fece realizzare un braccio al molo angioino diretto verso est (il cosiddetto *braccio alfonsino*). Egli promosse inoltre la ricostruzione della torre di San Vincenzo¹.

Nel 1487 Ferrante d'Aragona incaricò Luca Bengiammo di costruire un ulteriore elemento caratteristico del porto napoletano: un faro, quello che sarà poi conosciuto come la *lanterna del Molo*. Quest'opera fu danneggiata nel 1495 negli scontri tra aragonesi e francesi e ricostruito sotto il reame di Federico I di Napoli. La lanterna del Molo fu nuovamente distrutta nel 1624, stavolta da un incendio. Ad effettuare il nuovo restauro e ripristino (tra il 1625 e il 1626) fu stavolta, Pietro De

¹AA. VV. 1939. *Archivio storico per le province Napoletane*. Volume 64. Napoli.

Marino, incaricato per tale compito dal viceré duca d'Alba il quale, nel 1625, fece costruire anche un fortino di difesa al termine del braccio orientale del molo.

Un aggiuntivo progetto di ampliamento e sistemazione del porto fu ordinato, nel 1596, dal viceré conte di Olivares ed affidato a Domenico Fontana, ma i lavori furono interrotti improvvisamente e si poté soltanto unire alla terraferma l'isolotto dove sorgeva la torre di San Vincenzo, costruita sotto Carlo d'Angiò come baluardo difensivo del castel Nuovo.

L'importanza a livello europeo del porto di Napoli si raggiunge solo con la dinastia Borbone (XVIII secolo). Carlo III, infatti, promosse un secondo prolungamento del molo angioino. I lavori, durati dal 1740 al 1743 su progetto di Giovanni Bompiede, portarono alla realizzazione del molo San Gennaro, perché su di esso tra il 1742 al 1743 vi fu eretto un secondo fortino di difesa dedicato al Patrono di Napoli che sostituì quello fatto erigere dal duca d'Alba. Inoltre si stabilì la creazione di un bacino mercantile protetto, ad est del molo grande, e riparato tramite l'estensione di un molo presso il porto piccolo. Si tratta del molo dell'Immacolatella, battezzato in questo modo per via del palazzo costruitovi sopra, destinato ad ospitare la Deputazione della Salute che presentava sulla sommità una statua dell'Immacolata. Nel 1742², infine, fu demolita la torre di San Vincenzo, da tempo in stato di abbandono e ormai obsoleta riguardo alle tecniche difensive.

L'Arsenale, realizzato presso la spiaggia di Santa Lucia dal 1577 al 1583, divenne poi un grande cantiere navale dove, il 27 settembre del 1818, fu varata la "Real Ferdinando I", la prima nave a vapore del Mediterraneo. Nel 1836 Ferdinando II decretò l'allestimento di un porto militare ad ovest del molo angioino, a destra della darsena. Per proteggerlo meglio si stabilì la costruzione del molo San Vincenzo, continuando l'operazione di Domenico Fontana nel XVI secolo. I lavori, affidati inizialmente al colonnello del genio militare Domenico Cuciniello e all'architetto Stefano Gasse, furono diretti poi dal capitano Clemente Fonseca e durarono da 1841 al 1847. Nel 1843 la lanterna del molo fu elevata in altezza e potenziata in luminosità. Nell'agosto 1852 fu inaugurato il primo bacino di raddobbo in muratura d'Italia, presso il nuovo molo San Vincenzo.

Ma dopo anni di fioritura e di continuo sviluppo, una pecca in negativo si segna anche nella storia del porto di Napoli. Precisamente con l'avvenuta Unità d'Italia (1861) i traffici commerciali diminuirono notevolmente nonostante a partire dal 1880, su progetto dell'ingegnere Domenico Zainy, l'area portuale fu ampliata verso est attraverso la realizzazione di vari moli. Oltre a ciò fu anche stabilito un collegamento ferroviario con la stazione e fu terminata la costruzione dei magazzini del cosiddetto *deposito franco*, costruiti tra il 1878 e il 1887 allargando il molo San Gennaro. Ancora, fu ulteriormente prolungato il molo San Vincenzo e si promosse l'elettrificazione del porto, affidandola nel 1897 alla Società Generale d'Illuminazione, tramite la costruzione di una centrale elettrica presso la calata Porta di Massa. Fu anche realizzata, tra il 1894 e il 1899, anche la prima stazione marittima, sul ponte trapezoidale (detto anche molo dell'Immacolatella Nuova o molo Pisacane), su progetto dell'ingegnere del Genio civile Luca Cortese. Ma ciononostante per il porto di Napoli si cominciarono a prospettare anni bui se paragonati all'incessante sviluppo e successi ottenuti nelle epoche addietro.

La ripresa si ebbe ai primi del XX secolo, precisamente nel 1911, quando, grazie all'impegno di Francesco Saverio Nitti e dell'ammiraglio Augusto Witting, nacque il cantiere navale *Bacini e Scali Napoletani*, oggi denominato "Cantieri del Mediterraneo".

Alla vigilia del secondo conflitto mondiale, il Fascismo puntò su Napoli come porto di collegamento con i possedimenti coloniali, dotandola di nuove infrastrutture e di nuovi edifici come

² Ivi.

la nuova Stazione Marittima, progettata nel 1932 e completata nel 1936 dall'architetto Cesare Bazzani, che prese il posto dell'antico molo angioino e dei suoi prolungamenti verso oriente. Per far fronte ai lavori, furono abbattuti tra il 1932 e il 1933 i magazzini del deposito franco e la *lanterna del molo*, attualmente presente ma che conserva ben poco (per esigenze e tecnologie) dell'originale progetto del 1487.

Dal 1935 al 1939 si provvide a eliminare il porto piccolo (il Mandracchio), derivante dall'antico porto di Arcina, tramite insabbiamento.

Oggi l'area complessiva del porto si estende per oltre 200.000 m² (20 km in lunghezza) ed è adibita ad uso multifunzionale (passeggeri, al cabotaggio, alla cantieristica, all'attività commerciale nelle sue componenti di traffico merci, petrolifero, container, traffico crocieristico, industria delle riparazioni navali, traffico commerciale e diportismo) per un totale di quattordici moli (Molo Angioino, Molo Beverello³, La Pietra, Molosiglio, Calata di Porta di Massa, Mergellina, Darsena Acton, Duca degli Abruzzi, Calata Marinella, molo San Vincenzo, Darsena di Levante, molo Vittorio Emanuele e Pietrarsa).

2. Fedarlinea

Fedarlinea (Associazione Italiana dell'armamento di linea) è la principale Associazione di rappresentanza delle Compagnie di cabotaggio marittimo cui aderiscono Tirrenia, Moby, Snav, Caremar, Toremar, Delcomar, Alilauro Gru.so.n, Laziomar, Navigazione Libera del Golfo e Maddalena Lines.



ASSOCIAZIONE ITALIANA DELL'ARMAMENTO DI LINEA

Fedarlinea ha intrapreso un percorso evolutivo per garantire la più efficace rappresentanza degli interessi generali dei vettori marittimi rivolgendo particolare attenzione alle istanze di un settore che ha visto, specie negli ultimi anni, un costante processo di privatizzazione e ristrutturazione delle aziende ed una evoluzione del comparto logistico.

L'Associazione, oltre a costituire un primario riferimento per tutte le tematiche afferenti l'area delle Relazioni Industriali, si impegna costantemente, attraverso la sua diretta adesione alla Confcommercio-Conftrasporto, in attività di studio, progettazione e dialogo con le amministrazioni, gli enti nazionali, comunitari ed internazionali; in questo specifico contesto Fedarlinea è membro ufficiale dell'ECSA e partner delle principali organizzazioni di categoria. Fedarlinea opera costantemente attività di monitoraggio della normativa e della regolamentazione di settore, con particolare riferimento ai temi che vanno dalla fiscalità alle questioni tecniche e di sicurezza per la navigazione, dall'innovazione tecnologica agli incentivi per le imprese, riserva inoltre mirato interesse verso la formazione professionale ed i processi di qualificazione del personale marittimo.

Le sedi di rappresentanza ed operative dell'Associazione sono a Roma e a Napoli. Il Comandante Raffaele Aiello, Amministratore Delegato di Snav, è il Presidente e rappresentante legale (succeduto ai presidenti Emanuele Levi – 1967-1976 – Mario Bonacchi – 1976-1991 –

³ Il molo Angioino (dove è ubicato l'ufficio Fedarlinea all'interno della Stazione Marittima) e il molo Beverello rappresentano i due principali punti d'approdo dell'area turistica. Essendo questi moli situati di fronte al centro cittadino, molti luoghi di interesse storico ed artistico sono abbastanza vicini e raggiungibili a piedi: il castello Maschio Angioino, Palazzo Reale, Piazza del Plebiscito con la Basilica, la Galleria Umberto I, le vie dello shopping come Via Toledo e Via Chiaia, il Municipio (Palazzo San Giacomo), il centro degli affari con gran parte degli uffici e molti alberghi cittadini, l'Università, ecc. È inoltre assai vicina la fermata della Funicolare di Piazzetta Augusteo, che consente di arrivare in pochi minuti al Vomero.

Giuseppe Ravera – 1991-2009 – e Michele Ruggieri – 2010-2016). Il dott. Pasquale Russo ricopre l'incarico di Direttore Generale.

Dal punto di vista storico, Fedarlinea nasce nel 1945 per rappresentare le Società dell'Armamento Pubblico del Gruppo FINMARE; nel corso del medesimo anno, aderisce al Sindacato Generale Armatori (SI.GEN.AR.); nel 1956, a seguito della Legge 1589 sull'assetto delle partecipazioni statali, aderisce l'Associazione Sindacale INTERSIND (instaurando un rapporto associativo di 2° grado rispetto a quello di 1° grado fra le Aziende e la Fedarlinea); nel 1997 aderisce alla "Federazione del Mare"; il rapporto associativo è stato risolto nell'anno 2009; l'11 novembre 1998 partecipa alla sottoscrizione dell'atto costitutivo della Federazione Sindacale Vettori e Servizi per la mobilità (FEDERRETI), di cui fanno parte anche Alitalia, Aeroporti di Roma, Autostrade, ed ENAV; conclude il rapporto associativo con l'INTERSIND a causa della chiusura dello stesso in data 31 dicembre 1998.

Nel luglio 2000 è formalizzata l'adesione a Confcommercio. Tale scelta – positivamente accolta anche dalle controparti sindacali – oltre a raccordarsi con l'attività esercitata dalle Associate, tipicamente orientata alla prestazione di "servizi di trasporto marittimo", assume una peculiare rilevanza anche in relazione al possibile processo di privatizzazione delle Aziende del Gruppo Tirrenia.

Infatti, come ha evidenziato la stessa Corte dei Conti nella Relazione del 12 novembre 2001 sulla gestione finanziaria delle Società ex P.I.N. Tirrenia ed Adriatica per l'esercizio 2000, in questo particolare momento "la confluenza di dette Aziende in un contesto associativo comune a quello degli armatori privati avrebbe determinato un inevitabile conflitto tra le esigenze delle stesse Società poste sul mercato e le aspettative e gli interessi dei possibili acquirenti, già aderenti a Confitarma". Fedarlinea rappresenta sindacalmente le Società Tirrenia-C.I.N., Siremar-C.D.I. e le società Regionali Caremar, Laziomar e Saremar.

3. Tirrenia

Tirrenia Compagnia Italiana di Navigazione, erede delle più antiche tradizioni del cabotaggio italiano, dal 1936 collega regolarmente i porti del Mediterraneo con una flotta ed un'offerta di servizi in continua evoluzione. Tirrenia Compagnia Italiana di Navigazione S.p.A è la Compagnia leader nel settore del cabotaggio marittimo, e per effetto della Convenzione con lo Stato firmata nel luglio 2012, è titolare del servizio pubblico di collegamento con le grandi isole, garantendo la continuità territoriale ai residenti in Sardegna e Sicilia. La Società nell'ambito della continuità territoriale collega la Sardegna dai Porti di Genova per Porto Torres ed Olbia, da Civitavecchia per i porti di Olbia e Cagliari e da Napoli per Cagliari. Inoltre collega le due isole principali con le linee Cagliari Palermo e Cagliari Trapani. Con la Sicilia Tirrenia gestisce anche collegamenti con unità tutto merci dal Tirreno per la Sardegna linea Livorno Cagliari e dall'Adriatico per la Sicilia linea Ravenna Catania. Tirrenia gestisce anche un consistente numero di unità tutto-merci.

4. Moby

Fondata da Achille Onorato a Napoli nel 1959, cominciò con piccoli traghetti a servire prima La Maddalena, poi l'Isola d'Elba. Oggi collega la Sardegna, la Corsica e l'Isola d'Elba con traghetti da Genova, Livorno, Civitavecchia e Piombino. La Moby è attualmente capitanata da Vincenzo Onorato, presidente ed esponente della quarta generazione della dinastia familiare, con Daniela Onorato alla direzione della compagnia, oltre che uno dei principali azionisti. La presidenza e l'amministrazione della compagnia venne loro lasciata dal padre Achille, che introdusse per primo

nell'economia le azioni della Moby. La Moby è una delle compagnie navali italiane che offre servizio di trasporto persone e mezzi per il Mar Tirreno, con focalizzazione sulle linee da Genova, Civitavecchia, Piombino e Livorno per la Sardegna, l'Isola d'Elba e la Corsica da Genova e da Livorno. Alla fine del 2006 la Moby acquista la compagnia marittima "Lloyd Sardegna", attiva già dal 1978 sulle rotte tra Piombino e Livorno per Olbia e Cagliari. La Società iniziò ad essere spiacevolmente nota all'epoca del disastro della Moby Prince, che il 10 aprile 1991, in circostanze ancora non del tutto chiarite, partendo da Livorno speronò la petroliera Agip Abruzzo all'ancora in rada nel porto, prendendo fuoco e causando la morte nel rogo di 140 persone, con un membro dell'equipaggio come unico superstite. Nel corso del 2012 attraverso la Cin S.p.A. (Compagnia Italiana di Navigazione S.p.A.) in cui la Onorato Partecipazioni S.r.l. è azionista di maggioranza con una partecipazione del 40% è stata acquisita la ex compagnia Statale Tirrenia. Attraverso questa acquisizione e le sinergie tra le due compagnie la Moby Lines S.p.A. è diventata la prima compagnia di navigazione Italiana per le rotte nel mediterraneo. Nel 2015 acquisisce il 100% del Capitale di Cin S.p.A.

5. Snav

Snav è la compagnia di navigazione leader nel Mediterraneo che assicura un viaggio piacevole e sicuro da e verso tutte le mete raggiunte dalle sue imbarcazioni. Le rotte Snav collegano Napoli e le isole del Golfo tutti i giorni, tutto l'anno, con la frequenza e la puntualità dei trasporti metropolitani, Ancona con Spalato da marzo a novembre, raggiungendo le coste e le città più belle e suggestive della Croazia, Napoli con le splendide isole Eolie da maggio a settembre. La flotta Snav è composta di ventuno unità tra aliscafi, catamarani e navi veloci, a bordo delle quali la navigazione è sempre rapida e confortevole. I comandanti, gli ufficiali e il personale di bordo sono selezionati tra i più esperti ed affidabili. La manutenzione delle unità è quotidiana a terra e ininterrotta a bordo, per garantire la sicurezza che solo le grandi flotte possono vantare.

6. Caremar

La Campania Regionale Marittima (anche indicata come CAREMAR) è una compagnia di navigazione che si occupa di trasporti marittimi di persone e merci tra la terraferma e le isole del golfo di Napoli. Fino al 31 maggio 2011 si occupava anche di quelli per le Isole Ponziane, prima che il ramo d'azienda venisse ceduto alla neocostituita Laziomar. È nata il 5 novembre 1975 a Napoli. Il 3 novembre 2009 il ministro dei trasporti Altero Matteoli assieme al presidente della Regione Campania Antonio Bassolino hanno firmato l'accordo per il passaggio della società di navigazione dallo Stato controllata tramite Tirrenia direttamente alla regione, fino a quando non verrà ceduta interamente a privati tramite il bando di gara pubblica in Gazzetta Ufficiale il 25 luglio 2012.

7. Toremar

Toremar (Toscana Regionale Marittima) è una compagnia di navigazione che si occupa della continuità territoriale con le isole di Capraia, Gorgona, Giglio, Elba e Pianosa. Opera con una flotta di sette traghetti e un aliscafo. È nata il 7 novembre 1975 a Livorno. Il 3 novembre 2009 il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti Altero Matteoli assieme al presidente della Regione Toscana hanno firmato l'accordo per il passaggio della società di navigazione dallo Stato controllata tramite Tirrenia direttamente alla regione Toscana, che manterrà la maggioranza dell'azionariato, il restante andrà a privati tramite un prossimo bando di gara. Stessa sorte per tutte le altre compagnie regionali

marittime del gruppo Tirrenia. Il 5 maggio 2011 Moby Lines si è aggiudicata la gara per l'acquisizione del 100% di Toremar al prezzo di 10 milioni e 258 mila euro. Contestualmente Moby firmerà anche un contratto per l'appalto per dodici anni dei servizi pubblici svolti dalla compagnia per un valore di 160 milioni di euro.

8. Delcomar

La Delcomar Compagnia di Navigazione è una compagnia che si propone di dare una vera continuità territoriale agli utenti fornendo un servizio di collegamento notturno, prima inesistente, da e per le isole minori della Sardegna. I clienti Delcomar sono principalmente degli utenti provenienti dai vari paesi della regione che finalmente possono liberamente muoversi, grazie al servizio notturno di collegamento, senza timore di restare isolati. Vanta oggi, a seguito dell'attività di espansione e ringiovanimento della flotta, cinque unità navali, ENZO D., EOLO, ERIK P., G.B. CONTE e SARA D. , che offrono il loro servizio tra i porti di La Maddalena - Palau (nord Sardegna) e tra Carloforte - Calasetta (sud Sardegna). La Delcomar attualmente impiega circa settanta persone fra personale a terra, personale impiegato stagionalmente e una ventina di persone impiegate tutto l'anno: maestranze rigorosamente sarde. La sede amministrativa si trova a La Maddalena mentre la sede operativa si trova a Carloforte. La Compagnia si è sviluppata in pochi anni in modo razionale mirando a consolidare la sua struttura ed i mezzi disponibili, distinguendosi per qualità e garanzia di continuità nel servizio, facendosi apprezzare dall'utenza e soddisfacendone le esigenze. Nelle previsioni della compagnia è l'ulteriore espansione della flotta, la diversificazione dei servizi , tipologia di trasporto e di impiego delle risorse disponibili. La Delcomar ha scelto di certificarsi in conformità alla norma UNI EN ISO 9001 : 2008 (Sistema per la Gestione della Qualità) e UNI EN ISO 14001 : 2004 (Sistemi di Gestione Ambientale) con l'organismo certificatore RINA, accreditato da ACCREDIA (Ente italiano di Accreditamento).La Certificazione di Qualità attesta che la Società ha organizzato la gestione ed erogazione dei propri servizi sulla base del rispetto di regole riconosciute a livello nazionale e internazionale a testimonianza dell'impegno aziendale diretto al miglioramento continuo e al conseguimento della piena soddisfazione dell'Utente. La Certificazione del Sistema di Gestione Ambientale testimonia che la Compagnia applica costantemente delle procedure di gestione ambientale che vanno oltre il solo rispetto delle leggi e sono finalizzate al monitoraggio, la prevenzione ed il miglioramento di tutti gli aspetti delle attività della Compagnia che hanno impatto sull'ambiente.

9. Alilauro Gru.so.n.

Amministrata dal Comandante Salvatore Di Leva, Alilauro GRU.SO.N. nasce nel 1990, diventando la Società più grande del Golfo di Napoli. L'Alilauro Gru.so.n. assicura i collegamenti fra Napoli, Ischia, Procida, Castellammare di Stabia, Positano, Amalfi, Capri e Sorrento. La flotta è composta da 7 unità fra motonavi e monocarene. L'Alilauro Gru.so.n. da sempre si avvale della professionalità e la serietà della Soc. Marintecnica, che dispone di tecnologia completa e mano d'opera esperta per riparazioni di qualunque realtà tecnica a bordo di navi e altri natanti. La specializzazione elettiva del Cantiere e la conseguente continua esperienza ed aggiornamento Tecnologico sulla realtà dei mezzi passeggeri di trasporto veloce, ne garantiscono l'altissima qualificazione e preparazione dei tecnici e delle maestranze.

10. Laziomar

Laziomar S.p.A. nasce a seguito della cessione, da parte di Caremar (Campania Regionale Marittima), del ramo d'azienda pontino e gestisce il pubblico servizio di linea assicurando tutto l'anno i collegamenti marittimi tra i Porti di Formia e, nel periodo estivo, di Anzio con le Isole Pontine. Laziomar dispone di una flotta composta da due traghetti tradizionali (Tedide e Quirino) e due aliscafi (Alnilam e Monte Gargano) con certificazioni del Registro Navale Italiano, che consentono ai passeggeri di poter disporre di un elevato standard di sicurezza sulle unità sociali.

11. NLG - Navigazione Libera del Golfo

La NLG - Navigazione Libera del Golfo da oltre ottanta anni effettua collegamenti marittimi nel Golfo di Napoli, in particolare con la splendida Isola di Capri, con la Penisola Sorrentina e la Costiera Amalfitana e, in Adriatico, con le Isole Tremiti. La società attualmente è gestita unicamente dalla Famiglia Aponte, di origine sorrentina e di antica tradizione marinara, risalente al XVII-XVIII secolo. Nel 1981 nacque la società "NLG - Navigazione Libera del Golfo S.r.l.", e prese le mosse una profonda trasformazione societaria e della flotta. Vennero acquistati, in rapida successione, moderni monocarena con propulsione idrogetto, che gradatamente sostituirono le vecchie motonavi: il "Capri Jet" nel 1988, il "Sorrento Jet" nel 1990, il "Napoli Jet" nel 1991, l'"Amalfi Jet" nel 1993 e l'"Ischia Jet" nel 1995. Ad esse si aggiunse, nel 1999, il "Super Jet", moderno e veloce monocarena HSC in grado di trasportare ben 580 passeggeri. Nel 2003 furono acquistati il "Vesuvio Jet" ed il "Tremi Jet", velocissimi monocarena HSC, stabilizzati elettronicamente e capaci di trasportare 440 passeggeri, alla velocità di trentacinque nodi, anche nelle condizioni meteo-marine meno favorevoli. Attualmente, la flotta sociale annovera ben dieci monocarena veloci e due catamarani DSC; ad essi si aggiungono, non ultime, tre motonavi "storiche", il "Santa Lucia Luntana", il "Patrizia" e l'"Ala", che stanno a simboleggiare e testimoniare, anch'esse, l'antica tradizione marinara della società. Insomma un mix di tradizione e modernità che, assieme all'impegno, alle risorse ed alle professionalità costantemente profuse, pongono l'Azienda all'avanguardia su tutti i mercati di riferimento, specie in termini di sicurezza, di comfort e di affidabilità dei servizi che regolarmente svolge.

12. Maddalena Lines

La compagnia sarda di navigazione Maddalena Lines entra tra le consociate di Fedarlinea nei primi mesi del 2017. Il servizio traghetti si muove sulla tratta La Maddalena/Pilau collegando l'isola maggiore con il principale centro dell'arcipelago della Sardegna nord-orientale.

RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI

AA. VV. 1939. *Archivio storico per le province Napoletane*. Volume 64. Napoli

Adriani, Fiammetta – Gravagnuolo, Benedetto. 1994. *Napoli: il porto e la città. Storia e progetti*. Napoli

Aramu, Lidio. 2009. *La Camera sul porto (il porto di Napoli dall'unità d'Italia al fascismo)*. Vicenza

Celano, Carlo – Chiarini, Giovanni Battista – Macry, Paolo. 1859. *Notizie del bello dell'antico e del curioso della città di Napoli*. Napoli

Colletta, Teresa. 2006. *Napoli città portuale e mercantile: la città bassa, il porto e il mercato dall'VIII al XVII secolo*. Bologna

Toma, P. Antonio. 1991. *Storia del porto di Napoli*. Genova

SITOGRAFIA

www.alilaurogruson.it

www.caremar.it/index.php/it/

www.delcomar.it

www.fedarlinea.org

it.wikipedia.org/wiki/Porto_di_Napoli

www.laziomar.it

www.maddalenalines.it

www.moby.it

www.navlib.it/ita/index.asp

www.snav.it

www.terminalnapoli.it

www.tirrenia.it

www.toremar.it/index.html