

Monte di Procida: alle origini della tradizione armatoriale



STEFANO MANCINO
Socio AIPAM

La prossimità al mare può essere considerata quale "conditio sine qua non" per lo sviluppo di una tradizione armatoriale e/o marinaresca?

Questa è stata la domanda che lo scrivente si è posto prima della stesura dell'articolo. La risposta è tutt'altro che scontata dal momento che diverse sono le località in Italia e nel mondo che pur non vicine al mare possono vantare una decennale tradizione nel mondo dello shipping, così come fiorenti cittadine che si protendono verso il mare non hanno in quel settore una fonte significativa di indotto.

Quali sono dunque le motivazioni che spingono gli abitanti a navigare?

Almeno per una piccolo centro, Monte di Procida, di circa 13.000 abitanti, inserito nel complesso dei Campi Flegrei nella Città Metropolitana di Napoli, si è cercato di trovare una risposta andando alle origini della sua celebre tradizione armatoriale.

Nel momento di massima espansione, a cavallo tra la fine degli anni '70 e l'inizio degli anni '80, infatti, la flotta montese poteva contare su circa 270 unità (un numero procapite da Guinness world record) generando profitti per i cittadini locali e per gli stessi professionisti dell'Ilm.ma A.I.P.A.M. che lo scrivente ha l'onore e onere in questa sede di rappresentare.

Monte di Procida, dopo la fine della dipendenza amministrativa dal prospiciente comune dell'Isola di Procida avvenuta nel 1907, ne ha ereditato la tradizione armatoriale, che per i cittadini isolani si è con ogni probabilità conclusa con la Prima Guerra Mondiale (1), e a parere assolutamente controvertibile dello scrivente, due sono state le cause, tra esse indipendenti dello sviluppo della flotta montese.

In primo luogo la necessità di collegamenti da e verso Monte di Procida dalla vicina Procida durante la dipendenza amministrativa. Questa crescente necessità di collegamenti "passeggeri" spinse moltissimi pescatori o piccoli armatori, proprietari di gozzi o piccoli bastimenti, a creare delle vere e proprie linee quotidiane da e per Ischia e Procida con le quali si intensificarono anche i rapporti di natura commerciale di fascine o produzione agricola e dunque a dotarsi di imbarcazioni di dimensioni maggiori come Coralline e Golette.

Di non secondaria importanza, inoltre, è stata la necessità di trasporto e commercializzazione di risorse quali pozzolana (estratta principalmente nei Campi Flegrei da cui prende il nome polvere di Pozzuoli) e tufo, largamente presenti sul litorale flegreo.

Di questo secondo aspetto della storia dell'origine dell'armatoria montese non è possibile parlare se non ricordando la figura di quello che è stato il primo grande armatore locale: **Francesco Scottò D'Aniello** detto "Ciccillo Pilone" dal nome del famoso brigante che tenne in scacco le truppe piemontesi alle falde del Ve-



Vista del Porto di Acquamorta a Monte di Procida, sullo sfondo le isole di Procida ed Ischia



Francesco Scottò D'Aniello detto Ciccillo Pilone (1862-1952)

The small town of Monte di Procida is located in the Naples' metropolitan area and has about 13.000 inhabitants.

It stretches out towards the sea and has a century-old tradition of shipowners whose origins date back to the end of the 19th century and are inextricably linked to the need of connections with the mainland of the islands of Procida and Ischia and the transport and marketing of tuff and pozzolana of which the Phlegraean area is rich. In the 70s of the XX century Monte di Procida's fleet had about 270 ships.

The origin of Monte di Procida's shipowners is inextricably linked to the story of three great persons: Francesco Scottò D'Aniello, Antonio Colandrea and Mario Attanasio linked together by their relationship with the famous Master and Shipowner Achille Lauro.

suvio dal 1860 al 1865 circa. Il suddetto celebre armatore probabilmente ne ricordava la risolutezza.

Ciccillo Pilone, figlio di tagliapietre, era una persona dotata di grande intraprendenza, al punto che già all'età di 20 anni era proprietario di cave di estrazione di tufo e pozzolana.

La prima nave di sua proprietà, della quale si ha notizia, è stata la **Goletta Marte** di 136 tonnellate di stazza lorda, costruita a Civitavecchia nel 1855 ed inserita nel Registro del Rina, sotto la gestione di Scottò D'Aniello, dal 1890 al 1893.

Degna di menzione è senza dubbio la linea regolare che l'Armatore svolgeva, tra la fine degli anni '20 e l'inizio degli anni '30, da Genova per Livorno, Napoli, Palermo, Milazzo, Messina, Reggio Calabria, Catania e Siracusa.

Il nome di Scottò D'Aniello, inoltre, si intreccia con la celeberrima storia armatoriale del Comandante **Achille Lauro** che sarebbe, infatti, stato alle dipendenze di Ciccillo Pilone negli anni 1920-1924 e dal quale acquistò il piroscafo **Iris** nel 1924.

Una testimonianza dell'intraprendenza di Scottò D'Aniello può ricercarsi in un curioso aneddoto: dopo la morte della Regina

Vittoria (1901) lo Yacht reale inglese, l'**Aline**, venne venduto da Re Eduardo VII, successore della defunta Regina, ed acquistato dallo Scià di Persia il quale lo ormeggiò a Napoli. Ciccillo Pilonè decise di acquistare questa "reale" imbarcazione e di realizzare sulla sua ossatura, presso un cantiere sito nella località di Baia di sua proprietà, la **Jolanda Scotto** varata nel 1903.

La natura commerciale e non diportistica della unità nata sull'ossatura dello yacht reale costrinse l'armatore a privarla di quegli elementi d'arredo pregiati che tutt'oggi possono essere osservati in casa di alcuni degli eredi della famiglia Scotto D'Aniello.

Il **cantiere navale di Baia**, poc'anzi menzionato, venne allestito nei primissimi anni del XX secolo, e spazzato via nel 1917 dall'impianto del grande cantiere della **Navigazione Generale Italiana**.

In quello stesso cantiere, durante la gestione di Scotto D'Aniello, oltre alle normali attività di manutenzione, vennero costruiti numerosi bastimenti a vela.

Il tramonto della flotta di Ciccillo Pilonè risale alla fine degli anni '30, probabilmente a causa di sbagliate tempistiche di vendita di vecchie unità per un necessario rimodernamento della flotta. Dopo la crisi di Scotto D'Aniello si affacciarono in questo settore altre due note famiglie montesi, i **Colandrea** e gli **Attanasio**, entrambi legati al nome di Achille Lauro.

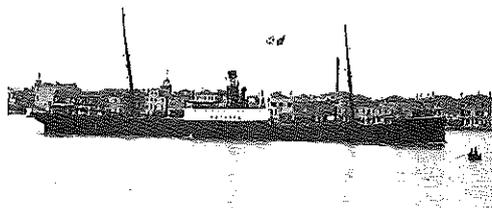
Antonio Colandrea, infatti, al secolo noto come "**Tonino a Sardanola**", acquistò alla fine degli anni '40 il **piroscafo Langano** dai Costa, mentre da Achille Lauro, del quale era collaboratore e se-

guace politico, acquistò il **Sandrina** ed ebbe in gestione il **Siculo**. Il nome di Colandrea è legato anche ad un non trascurabile primato: nel 1957 egli acquistò in Danimarca il traghetto **Città di Pozzuoli**, la prima nave traghetto per autoveicoli del golfo di Napoli, che fu messa in linea tra Pozzuoli e Ischia. Oltre alle navi da carico, negli anni '60 Colandrea si interessò dei collegamenti tra Ponza e il continente.

Mario Attanasio, invece, anche egli seguace politico di Achille Lauro, del quale fu anche socio, fu consigliere comunale a Napoli e assessore all'acquedotto, da Achille Lauro acquistò il **piroscafo Pallade**, ribattezzato **Mario Attanasio**, e il **motoveliero Alberto Adriana**, che volle ribattezzare **Comandante Achille Lauro** in segno di gratitudine e di ammirazione per il grande armatore. Negli anni '50 curava la gestione di alcune navi della Flotta Lauro. Fino ad oggi tanti altri sarebbero i nomi da ricordare, ma per brevità ci si è soffermati sulle origini dell'armatoria montese.

Nonostante il prestigio raggiunto dagli armatori di Monte di Procida, poche sono le testimonianze scritte alle quali fare riferimento. Un ringraziamento particolare va dunque all'attività di ricerca e archiviazione effettuata dal Capitano **Giovanni Mazzella** di Regnella da cui lo scrivente ha attinto dati che gli hanno consentito di ricostruire la storia delle origini di una tradizione che continua ininterrotta.

(1) Il Comune di Procida continua però a vantare una florida tradizione marinaresca e l'Istituto Nautico dell'isola e la sua secolare tradizione ne sono un validissimo esempio



Piroscalo Astarte di Ciccillo Pilonè a Venezia nel 1927