

MARIO PAUMGARDHEN

La Tirrenia di Navigazione S.p.A. di Napoli

Quella del Rione Sirignano n. 2.
Dalle origini alla funzione strategica
nei trasporti, dal ruolo chiave
dei lavoratori alla fine...

prefazione di Daniela La Foresta

SAGGI

tab edizioni

© 2026 Gruppo editoriale Tab s.r.l.
viale Manzoni 24/c
00185 Roma
www.tabedizioni.it

Prima edizione marzo 2026
ISBN versione cartacea 979-12-5669-353-5
ISBN versione digitale 979-12-5669-354-2

È vietata la riproduzione, anche parziale,
con qualsiasi mezzo effettuata, compresa la
fotocopia, senza l'autorizzazione dell'editore.
Tutti i diritti sono riservati.

Parte dei ricavi di questo libro sarà donata
dall'autore alla Fondazione Santobono
Pausilipon di Napoli.

*A Elena,
a Gennaro,
a Fortuna,
a mia figlia Camilla,
a tutti i lavoratori della Tirrenia di Navigazione S.p.A.*

La nostra memoria è un mondo più perfetto di quanto lo sia l'universo: essa restituisce la vita a coloro che non esistono più!

Guy de Maupassant, Une vie

Nel lontano 1976, mio padre lavorava nell'ufficio protocollo. Mi affascinava la familiarità che regnava tra i dipendenti, l'atmosfera di collaborazione e rispetto che si respirava ogni giorno. Da bambino, dopo la scuola andavo spesso nella sede, attratto da quell'ambiente vivo e accogliente. Avevo una particolare predilezione per il signor Morvillo e mi piaceva soprattutto una sala di rappresentanza vicino all'archivio: era meravigliosa, con delle porte a scomparsa eccezionali. Sono stato anche il più piccolo a esordire nel torneo di calcio metropolitano, un'esperienza che porto ancora nel cuore. Dal punto di vista sentimentale, la Tirrenia mi lascia un grande vuoto. Ho trascorso tanti anni in quell'ambiente, apprezzando i colleghi di mio padre che mi hanno trasmesso preziosi insegnamenti di vita. Ero molto legato a Mario D'Alessio, Roberto D'Alterio e Franco Verdosci, ma anche insieme a Daniele Barbato, capoufficio di papà di cui conservo un bellissimo ricordo, così come di Vittorio Parri. Ho voluto bene a tante persone e spero, con queste poche parole, di riuscire a trasmettere la grandezza di questa società e di ciò che ci ha donato in termini di umanità.

*Gino Di Mare, figlio di Giuseppe Di Mare,
dipendente Tirrenia di Navigazione S.p.A.*

Indice

p.	11	Prefazione di Daniela La Foresta
	19	Introduzione
	23	Premessa
	27	Capitolo 1
		<i>Da prima dell'Unità d'Italia al Ventennio fascista</i>
	1.1.	La marina mercantile napoletana dalla Restaurazione all'Unità, 27
	1.2.	Le navi da crociera e i transatlantici italiani, 38
	1.3.	Lo sviluppo del polo marittimo napoletano nel Ventennio fascista, 46
	1.4.	La nuova Stazione Marittima di Napoli del 1933, 60
	67	Capitolo 2
		<i>La Tirrenia di Navigazione S.p.A.</i>
	2.1.	L'IRI, 67
	2.2.	La storia della Tirrenia di Navigazione S.p.A., 76
	2.3.	La flotta navi, 94
	2.4.	I due transatlantici, 101
	2.5.	Le rotte, 126
	2.6.	Lo stato di insolvenza, 130
	2.7.	La privatizzazione (la fine...), 151

p. 157	Capitolo 3
	<i>La Tirrenia a Napoli</i>
	3.1. La sede di Napoli, 157
	3.2. Il porto di Napoli, 159
	3.3. Il ruolo strategico nei trasporti marittimi, 165
	3.4. Le “trasformazioni” dei poeti, 168
	3.5. Il mare come spazio sociale, 171
	3.6. Tirrenia e la cultura popolare napoletana, 176
	3.7. I lavoratori della Tirrenia di Napoli, 179
	3.8. La squadra della Tirrenia, 187
	3.9. Una famiglia sul mare, 189
	3.10. La memoria sono i lavoratori, ma forse anche noi, 193
	3.11. Il destino del lavoro marittimo, 195
	3.12. La “mia” Tirrenia, 197
	3.13. Ricordi, 199
205	Bibliografia
209	Ringraziamenti

Prefazione

La storia della Tirrenia di Navigazione, costituita nel 1936 attraverso la riorganizzazione e il consolidamento di diverse compagnie esistenti, rappresenta un esempio emblematico del ruolo cruciale svolto dalle grandi imprese nello sviluppo economico e sociale dei territori in cui operarono, specialmente nei primi decenni del XX secolo e si colloca all'interno di un quadro più ampio in cui il mare, i porti e le compagnie di navigazione costituivano fattori determinanti di modernizzazione, di proiezione internazionale e di integrazione territoriale.

Fin dall'antichità il mare ha assunto una funzione primaria non solo come spazio di collegamento, ma anche come infrastruttura naturale che permette la circolazione di uomini, merci e idee, configurandosi come una risorsa strategica nella definizione degli equilibri politici ed economici; i porti, in questa prospettiva, si affermano come nodi essenziali delle reti di scambio e poli generatori di sviluppo urbano e industriale. Poiché attorno a essi si addensano attività logistiche, commerciali e manifatturiere che ne rafforzano il ruolo di catalizzatori della crescita economica mentre le compagnie di navigazione, garantendo la continuità e l'ef-

ficacia dei collegamenti, hanno storicamente contribuito a consolidare processi di urbanizzazione, a ridisegnare i flussi migratori e a sostenere l'espansione di mercati sempre più integrati.

I collegamenti marittimi, tuttavia, non vanno intesi solo come semplici infrastrutture di trasporto, ma come strumenti geopolitici di lungo periodo: la capacità di controllare rotte, flotte e porti ha determinato in ogni epoca gli equilibri di potere, dalla supremazia commerciale delle repubbliche marinare al dominio coloniale delle grandi potenze europee, fino alle strategie novecentesche in cui la mobilità navale diveniva garanzia di sicurezza nazionale e proiezione internazionale.

All'inizio del Novecento, l'Italia affrontava una fase cruciale del proprio sviluppo, segnata da profonde disparità tra Nord e Sud. Il Meridione, pur ricco di risorse naturali e tradizioni culturali, soffriva di isolamento infrastrutturale e ritardo economico rispetto al Nord industrializzato. Napoli, in particolare, rappresentava un microcosmo delle contraddizioni del Sud Italia: capitale culturale e centro di scambi commerciali, ma anche città segnata da sovrappopolazione, disoccupazione e scarsa industrializzazione. La città, che fino al 1861 era stata la capitale del Regno delle due Sicilie, aveva subito un progressivo ridimensionamento economico e politico nel contesto del nuovo Stato unitario, trovandosi a fronteggiare le conseguenze di politiche economiche spesso orientate a favorire il Nord. In questo quadro tra cosiddetta "questione meridionale" continuava a manifestarsi con forza, mostrando l'incapacità dello Stato unitario di colmare il divario strutturale con le regioni settentrionali e proprio il rafforzamento dei collegamenti marittimi appariva come

una delle possibili vie per contrastare l'isolamento, ridurre i costi di trasporto e favorire la mobilità delle popolazioni.

L'istituzione della Tirrenia si inserisce nel progetto di industrializzazione promosso dal regime fascista, che mirava a rafforzare l'autarchia economica e il controllo statale sui settori strategici. Un ruolo centrale fu svolto dall'Istituto per la ricostruzione industriale (IRI), creato nel 1933 per gestire le partecipazioni statali nelle imprese in crisi durante la Grande Depressione, che non solo evitò il collasso di settori chiave dell'economia italiana ma divenne il motore di un nuovo modello di sviluppo basato sull'intervento diretto dello Stato nella gestione e nel finanziamento delle infrastrutture industriali e dei trasporti. Attraverso il controllo delle principali aziende di trasporto, l'IRI garantì un efficace coordinamento delle risorse e delle politiche industriali, promuovendo una modernizzazione funzionale agli obiettivi del regime e con un impatto significativo sullo sviluppo del Paese.

In questo contesto, ferrovie, porti e collegamenti marittimi venivano strumenti essenziali per colmare il divario tra le diverse aree e favorire l'integrazione delle regioni meridionali nel sistema produttivo nazionale. In tale contesto, la Tirrenia di Navigazione rappresentò una delle iniziative più emblematiche e strategiche, configurandosi come una risposta alla necessità di razionalizzare e rafforzare il sistema dei trasporti marittimi attraverso l'unificazione di diverse realtà aziendali sotto un unico controllo statale, considerato essenziale per l'integrazione delle regioni insulari e meridionali. I porti serviti dalla Compagnia tra cui quello di Napoli, divennero poli di sviluppo economico e sociale, alimentando un indotto legato alla logistica, al commercio,

alla cantieristica navale: numerose unità della flotta furono infatti realizzate nei cantieri di Castellammare di Stabia o commissionate a grandi gruppi industriali come l'Ansaldo, a testimonianza del ruolo della Compagnia come volano per l'industria meccanica e siderurgica nazionale. A Napoli, in particolare, il porto rappresentava una delle principali fonti di occupazione e un punto di contatto tra il Mediterraneo e l'Europa, rafforzando il ruolo della città come crocevia di scambi e culture. Se confrontata con altre esperienze europee dell'epoca, la Tirrenia si collocava in una traiettoria comune alle grandi potenze marittime, per le quali il trasporto navale rappresentava non solo un'infrastruttura economica ma anche un presidio geopolitico: basti pensare alla Compagnie Générale Transatlantique francese o alle compagnie britanniche che legavano la navigazione al controllo coloniale e militare.

In questo quadro, il Mediterraneo si confermava come spazio geopolitico cruciale, ponte tra Europa, Africa e Medio Oriente, ma anche frontiera contesa dalle grandi potenze e l'Italia – con la Tirrenia e con il rafforzamento dei suoi porti – cercava di consolidare il proprio ruolo all'interno di un mare che non era soltanto un bacino interno, ma un teatro strategico per l'approvvigionamento di risorse, la proiezione di potenza e la definizione di equilibri politici. L'impatto della Compagnia, tuttavia, non si limitò alla dimensione economica. Come simbolo di modernità e connessione nazionale, contribuì a trasformare il tessuto sociale delle comunità in cui operava: nel caso di Napoli e del Meridione, la presenza di infrastrutture moderne e collegamenti regolari favorì l'apertura culturale e la circolazione di idee, riducendo almeno in parti il senso di marginalizzazione

percepito dalle popolazioni locali. Tuttavia, l'industrializzazione e l'espansione dei trasporti non furono sufficienti a risolvere le profonde disuguaglianze del Sud Italia, dove povertà, analfabetismo ed emigrazione restavano problemi endemici. La Compagnia rappresentò dunque al tempo stesso una misura di coesione nazionale e la dimostrazione dei limiti di un modello centrato sull'intervento statale, più volte a garantire il controllo politico e propagandistico che ha promuovere un'autentica emancipazione socioeconomica delle regioni meridionali.

Nel dopoguerra, la Tirrenia mantenne un ruolo essenziale per la mobilità e per l'integrazione delle regioni insulari, accompagnando il paese lungo le trasformazioni del boom economico e del turismo di massa, che vide i collegamenti marittimi diventare parte integrante della costruzione di un mercato nazionale più ampio. Grazie ai sussidi statali, la Compagnia mantenne tariffe accessibili, favorendo gli spostamenti di persone e merci e continuando così a ridurre, almeno in parte, il divario infrastrutturale tra Nord e Sud. Questo approccio rifletteva una visione dello sviluppo in cui la dimensione economica si intrecciava con quella sociale, riconoscendo il trasporto come elemento fondamentale per la qualità della vita e il benessere collettivo. La garanzia di collegamenti regolari e a tariffe accessibili non costituiva soltanto un sostegno all'economia produttiva, ma anche un fattore di cittadinanza e di coesione nazionale poiché consentiva alle popolazioni insulari e meridionali di partecipare più pienamente alla vita del Paese, riducendo la sensazione di marginalità geografica e politica. Il trasporto marittimo si configurava così come un vero e proprio servizio pubblico essenziale, capace di incidere sulle possibilità di mobilità

sociale delle persone – dall'accesso a nuove opportunità di lavoro e istruzione fino alla fruizione dei servizi sanitari e amministrativi – e di alimentare processi di apertura culturale e turistica che contribuivano a modernizzare comunità altrimenti esposte al rischio di isolamento. In questa prospettiva, la Tirrenia non fu soltanto uno strumento tecnico di collegamento, ma un dispositivo di integrazione sociale e territoriale, in cui il mare perdeva la connotazione di barriera e assumeva invece quella di ponte e di infrastruttura comune della nazione.

A partire dagli anni Ottanta, con l'affermazione delle politiche neoliberiste e con il crescente peso dei processi di integrazione europea, il contesto economico e politico italiano mutò profondamente, avviando una stagione di liberalizzazioni e privatizzazioni che segnarono una netta discontinuità rispetto al modello di capitalismo pubblico costruito attorno all'IRI. Se per decenni l'intervento statale aveva garantito la sopravvivenza e il coordinamento delle grandi imprese strategiche, nel nuovo scenario apparivano sempre più ingombranti e incompatibili con la logica della concorrenza e con le esigenze di contenimento della spesa pubblica. Così, tra gli anni Novanta e i primi Duemila, numerose realtà storiche furono trasformate o cedute al mercato: dalle telecomunicazioni (Telecom Italia) alle infrastrutture autostradali (Autostrade per l'Italia), dal settore energetico (con la progressiva liberalizzazione di ENI e ENEL) fino al trasporto aereo (Alitalia). In questa traiettoria si colloca anche il destino della Tirrenia, che dopo una complessa fase di ristrutturazione iniziata negli anni Duemila – caratterizzato da ripetuti tentativi di risanamento, scorpori di attività e riorganizzazioni societarie – culminò

nel 2012 con l'acquisizione da parte della Compagnia Italiana di Navigazione, rappresentando l'epilogo di una lunga e travagliata transizione dal controllo pubblico alla gestione privata. L'operazione, motivata dalle esigenze di ridurre il peso delle partecipazioni statali e adeguarsi alle regole comunitarie sulla concorrenza, segnò un cambio di paradigma nella gestione della continuità territoriale: da servizio pubblico sostenuto dai sussidi al servizio affidato al mercato, seppur conforme di compensazione per le rotte essenziali. Questa trasformazione rifletteva una duplice tensione: da un lato, l'apertura alla competizione privata come strumento per aumentare l'efficienza e ridurre i costi per lo Stato; dall'altro, il rischio che le logiche di profitto prevalessero sugli obiettivi di coesione sociale e territoriale che avevano storicamente definito la missione della Compagnia. Non a caso, il dibattito seguito alla privatizzazione si è concentrato sulla capacità della nuova gestione di garantire frequenza dei collegamenti, tariffe accessibili e standard di servizio, tutti elementi che per decenni avevano rappresentato la cifra identitaria della Tirrenia come strumento di integrazione nazionale. In questo senso, la sua vicenda recente può essere letta come un paradigma delle contraddizioni delle politiche economiche italiane dell'ultimo quarantennio: la necessità di adattarsi alle regole della globalizzazione e della competizione comunitaria da un lato e la difficoltà dall'altro di garantire che settori strategici come i trasporti marittimi continuassero a svolgere una funzione di riequilibrio territoriale e di coesione nazionale.

L'evoluzione più recente della Compagnia mostra quindi come, anche nell'età della privatizzazione e della globalizzazione, il tema della continuità territoriale e dell'equilibrio

tra mercato e coesione sociale rimanga un nodo irrisolto, che rinvia alle stesse radici della questione meridionale e alle persistenti disparità del sistema italiano.

La storia della Tirrenia di Navigazione, tuttavia, non si esaurisce nella dimensione economica e infrastrutturale: essa è profondamente intrecciata con le vicende personali e collettive di intere generazioni, diventando un simbolo di trasformazione e di integrazione nazionale. È proprio questa dimensione umana e corale che emerge con forza nel libro in questione, che utilizza una vicenda personale come punto di partenza per costruire una narrazione più ampia e stratificata, intrecciando memoria individuale e analisi storica e mostrando come le grandi imprese abbiano inciso non solo sull'economia e sulle politiche nazionali, ma anche sulla vita quotidiana delle persone e sull'identità dei territori, trasformando il destino collettivo di una nazione.

Daniela La Foresta

Dipartimento di scienze politiche
Università degli Studi di Napoli Federico II
figlia di Alfonso La Foresta,
dirigente Tirrenia Navigazione S.p.A. di Napoli

Introduzione

Scrivere questo libro per me è stato semplice ma al tempo stesso molto difficile. Semplice per il forte sentimento di gratitudine che sempre ho avuto nei confronti di questa Società e di chi ci ha lavorato; difficile perché sono andato a toccare emozioni e ricordi che è cosa ardua tradurre in parole da raccontare. Ma l'idea di scrivere questo libro viene anche da una riflessione maturata nel corso degli anni che mi ha fatto capire come realmente la differenza in ogni ambito lavorativo, della società o della famiglia sia fatta sempre dalle persone. Questa riflessione fatta così sembra quasi banale, ovvia e scontata. Ma vi assicuro che non lo è affatto. Nelle mie tante esperienze lavorative e anche familiari ho notato subito che, quando una persona ti dice o ti chiede qualcosa, la nostra risposta solitamente dipende anche da chi e come ti ha fatto la domanda. Sia chiaro, anche nel campo lavorativo. O forse oserei dire soprattutto nel campo lavorativo. Certamente in gran parte di queste dinamiche un ruolo importante lo svolge il carattere di una persona, ma anche questo in fin dei conti dipende dalle persone che ha frequentato, dagli insegnamenti ed esempi che ha avuto in famiglia.

Nella mia vita, la quale poi è in gran parte trascorsa anche a contatto nella Tirrenia, ho avuto prima di tutto il privilegio di essere accompagnato da tre Angeli (volutamente in maiuscolo) che sono stati i miei genitori Gennaro ed Elena, funzionari Tirrenia e la mia nonna paterna Fortuna, con i quali ho sempre avuto un rapporto che definire fantastico sarebbe riduttivo, direi di eterna felicità se mi passate il termine.

I miei genitori lavoravano alla Tirrenia di Navigazione S.p.A. nella sede di Napoli. Le due cose di per sé forse risultano non collegate, ma invece io credo che un collegamento ci sia. Le prime volte che ho iniziato ad andare a trovare in ufficio mamma e papà ero veramente giovane, prima dell'età adolescenziale. Le persone che incontravo insieme ai miei genitori mi facevano sempre tanti complimenti ed erano estremamente gentili sia con me e sia con mamma o papà. Erano dei complimenti non di rito, ma sentiti veramente e di questo io me ne sono sempre reso conto.

Ricordo ancora con grande lucidità quando il giovedì sera venivano i colleghi di papà a giocare a carte oppure quando accompagnavo papà a casa loro; erano persone veramente distinte e molto per bene ma anche molto simpatiche e io con loro, prima che iniziassero a giocare, ridevo e scherzavo. Se qualcuno di loro fosse arrivato a casa nostra prima dell'orario, avrebbe cenato con noi ed era sempre un piacere per me vederli.

Con il passare degli anni anche per me, ahimè, ho proseguito questa frequentazione con i colleghi dei miei genitori e non solo, ma anche con i loro figli. Anche in questo caso ho sempre avuto un grande rapporto con alcuni di essi

anche se non ci vedevamo spesso, ma quando ciò accadeva erano sempre molto intensi e divertenti ma soprattutto con grande educazione. I miei genitori quindi lavoravano alla Tirrenia, io avevo un rapporto meraviglioso con loro, i loro colleghi di lavoro lo stesso con i loro figli e tutti avevano un ottimo rapporto con me. Ho ragionato ovviamente in senso generico, tuttavia tutto ciò non può essere un caso, ecco il collegamento, la differenza la fanno le persone.

Il presente lavoro vuole essere semplicemente un racconto di come e perché è nata la Tirrenia di Navigazione S.p.A. nella sede di Napoli, del suo fondamentale sviluppo nel territorio napoletano, delle persone che hanno lavorato nella sede di Napoli al Rione Sirignano n. 2, nella sede del porto e sulle navi, del loro ruolo cruciale nell'economia cittadina e del Paese e del loro lavoro svolto con grande professionalità e umanità per ricordare la storia e le immagini di quelle navi che hanno portato sui mari le insegne della Tirrenia, di Napoli e dell'Italia nei collegamenti marittimi. Descriveremo purtroppo però anche la fine... e le cause.

Questo viaggio, inoltre, nasce da una grande nostalgia per quei tempi, ma non per il numero di anni trascorsi ma per la qualità e lo spessore di umanità delle persone che hanno lavorato in quella società, che venivano da anni trascorsi molto complicati e che nelle tante difficoltà hanno svolto un lavoro fondamentale per Napoli e l'Italia.

Un atto di memoria che, infine, nasce anche da una mia forma di ringraziamento per tutte le persone che ho conosciuto nella Tirrenia e che anche da loro, ho imparato nella vita. La memoria e le tradizioni di un passato importante sono vanto per le comunità, le imprese, le famiglie che ne sono dotate.

Questo libro è un po' autobiografico, come poteva non esserlo ma soprattutto è un regalo per Elena, Gennaro e per tutti i lavoratori della Tirrenia di Napoli, delle sedi in Italia e delle società controllate.

Mario Paumgardhen

figlio di Gennaro e di Elena Mazziotti,
funzionari Tirrenia Navigazione S.p.A. di Napoli