

La lunga storia dei collegamenti di Ustica

I primi cinquant'anni del Novecento

di Vito Ailara

Riassunto della parte precedente: il progetto di colonizzazione dell'isola non prevede il servizio regolare di collegamento dell'isola. Si soffermò prima con servizi a richiesta resi dai corallari che frequentavano le acque dell'isola e, dal 1786, con lo sciabecco di cap. Calderaro con frequenza quindicinale. Seguì per oltre 50 anni la compagnia dei Florio che sostituì le barche a vela con vapori, ma l'isola dovette sopportare a lungo disservizi e attendere la fine dell'800 per ottenere collegamenti settimanali seppur con il vecchio vapore Gorgona di 104 tonnellate.

Seconda parte

Le prime novità del Novecento

L'inizio del '900 vide finalmente mandare in pensione il fatiscente *Gorgona* che nel 1906 venne sostituito dal *Napoli* di 251 tonnellate: una conquista inseguita 13 anni a causa di promesse mai mantenute.

Nel 1910 il Ministero della Marina Mercantile assegnò, con bando pubblico, i «Servizi Sovvenzionati per le isole minori», alla società trapanese *La Sicania S. A. di Navigazione a Vapore*. Il nuovo gestore proseguì il servizio con le vecchie navi della *Navigazione Generale Italiana* e dispose l'abolizione del biglietto di seconda classe suscitando le contestazioni del Consiglio Comunale: «È risaputo che nel piroscalo in atto adibito per la traversata la terza classe è una irrisione essendovi costretti a stare pigiati in una stiva uomini e donne, forza pubblica e detenuti»¹. Sembrò che la nuova società seguisse l'andazzo della precedente e invece *La Sicania* venne ricordata per aver messo in esercizio nel 1912 tre nuove unità, *Ustica*, *Pantelleria* e *Lampedusa*, navi miste per passeggeri e per carico merci uscite nel 1911 dai cantieri Mackie & Tomson Ltd, di Govan (Glasgow, Scozia).

Il viaggio inaugurale del nuovo piroscalo, il primo piroscalo costruito appositamente per l'isola a cui peraltro era stato dato il nome *Ustica*, avvenne il 22 agosto del 1912 e fu salutato dalla popolazione come l'evento più straordinario che mai fosse stato vissuto. Segnò infatti lo spartiacque tra collegamenti precari e poco regolamentati e un servizio moderno e adeguato alle esigenze degli isolani.

L'*Ustica*, 403 tsl, velocità 10 miglia, 'u vapureddu' come lo chiamavano con tenerezza e gratitudine gli isolani, con il «placido tratto dei suoi dieci nodi all'ora» - scriverà il Misuri- servì l'isola per ben quarantaquattro anni. Teneva bene il mare grosso e le aree riservate ai passeggeri sembrarono principesche rispetto a quelle delle carrette che avevano operato molto precariamente

La prima parte è stata pubblicata su «Lettera» n. 52, dicembre 2017.



Cartolina celebrativa del viaggio inaugurale del nuovo piroscalo Ustica avvenuto il 22 agosto 1912.

nel secolo precedente. La nave, inoltre, era dotata di cisterne per trasporto di acqua potabile affrancando, così, la popolazione dalla penuria del prezioso liquido specie negli anni di particolare siccità².

Il piroscalo attraversò gloriosamente la Grande Guerra, anche se dovette omettere qualche viaggio per mancanza di carburante, e il secondo conflitto mondiale durante il quale, tinto di bianco e armato di un cannoncino, dovette rintuzzare attacchi aerei. Restò nel cuore degli isolani anche quando non fu più rispondente alle cresciute loro esigenze. Non certo per le proprie caratteristiche tecniche, sempre più obsolete man mano che passavano gli anni, ma per il merito -lo si sottolinea- dei comandanti e degli equipaggi che non erano solo dei marinai stipendiati, ma uomini coscienti e orgogliosi di svolgere servizi essenziali a favore di comunità disagiate. Consideravano gli isolani loro compagni di viaggio e con loro erano sinceramente solidali: facevano di tutto per rendere agevole il loro viaggio e talvolta affrontavano la traversata con mare grosso per non lasciarli isolati o sulle spese a Palermo. Sensibilità che favorivano l'intrecciarsi di amicizie e di cortesie come quella che usava fare il comandante Cirillo che, quando il mare era agitato, metteva a disposizione delle passeggere la propria cabina, l'unica sulla nave.

Sull'*Ustica* il passeggero poteva viaggiare in prima o in terza classe. Alla prima classe -una trentina di posti in tutto- era destinata una saletta sotto il ponte di comando e l'angusto locale sottostante, sopra la chiglia. Quando qualcuno dei passeggeri soffriva il mal di mare, diventava un inferno per tutti. Alla terza classe era destinato un sedile di legno in ambiente coperto a cui si accedeva dal pozzo di poppa. L'ambiente era così squallido e puzzolente che nessuno vi entrava preferendo utilizzare, sotto il sole e sotto la pioggia, i cinque sedili all'aperto. In inverno si combatteva il freddo accucciandosi a contatto con la sala caldaia sul gradino di legno all'interno del quale scorreva



Cala Santa Maria nei primi del 900. Ancora non erano iniziati i lavori per la realizzazione della banchina Barresi e i passeggeri attendevano sulla spiaggia presso lo sbarcatojo per essere trasbordati sul piroscalo all'ancora lontano dalla costa. Gli animali imbracati con apposite "panciere" (foto a pagina 29) venivano portati sotto bordo trainati da una barca e issati col paranco sulla nave.

la catena del timone. Nella terza classe erano, invece, sistemati coattivamente i confinati ammanettati, legati alla catena dei compagni e guardati a vista dalla scorta.

«...cellulare sino al porto [di Palermo], discesa in barca per raggiungere il vaporetto, ascensione della scaletta per salire a bordo, salita di una scaletta per salire sul ponte, discesa di altra scaletta per andare nel reparto di terza classe; tutto ciò avendo i polsi legati ed essendo legato ad una catena con altri tre. Alle sette il vaporetto parte viaggia... ballando e dimenandosi come un delfino»³. È così che Antonio Gramsci, confinato sull'isola dal 7 dicembre 1926 al 20 gennaio 1927, descrive l'imbarco e il viaggio sulla nave per Ustica.

Alfredo Misuri, fascista dissidente anch'egli al confino di Ustica dal '27 al '29, completa l'informazione: giunto ad Ustica «il piroscalo gira al largo di uno sperone e volge la poppa alla cala che si apre innanzi mentre si scambiano richiami e avvertenze da bordo della barca del pilota; stridono le catene sulle cubie; il tonfo dell'ancora dice che siamo arrivati. Non c'è traccia di opere portuali. Si traghettano sulle barche, tra un vociare confuso di paesani che tornano e paesani che aspettano, di agenti di Finanza che sorvegliano, [...] di militi che vanno e vengono, di coatti che aspettano il loro lavoro di facchinaggio, di paranza...»⁴. Il piroscalo, infatti, come già avveniva nell'Ottocento e in buona parte del Novecento, sostava all'ancora al centro della Cala Santa Maria e al suo arrivo metteva in moto la paranza.

La paranza era una forma spartana di cooperativa che

organizzava un gruppo di pescatori che all'arrivo del piroscalo si trasformavano in "caronti" e trasbordavano con le proprie barche a remi uomini, animali e merci, esercitandosi in virtuosi equilibrismi e utilizzando fantasiosi accorgimenti.

La procedura all'arrivo della nave era rituale: la barca del capo paranza, detto 'u pilota, si accostava per raccogliere le cime lanciate dalla poppa del piroscalo e agganciarle agli scogli che fungevano da bitte, mentre a prua scorreva rumorosamente la catena dell'ancora. Quando il piroscalo si assestava al centro della cala, altre barche, numerose quanto bastava, si avvicinavano prima alla scaletta del piroscalo per trasbordare i passeggeri e portarli a terra, poi al paranco di poppa e di prua per lo scarico delle merci e degli animali. Più difficoltoso era lo sbarco dei confinati perché dovevano restare ammanettati e legati alla catena tenendo con ulteriore difficoltà il misero bagaglio e perché nella stessa barca dovevano prender posto i carabinieri che scortavano la traduzione⁵.

Il 'pilota' dirigeva le operazioni di assistenza all'ormeggio e organizzava il via vai delle barche. Inoltre teneva la contabilità, riscuoteva il pattuito e divideva per quote gli introiti che venivano immediatamente distribuite.

Opere portuali

Mancando una banchina per lo sbarco all'asciutto venne trovata una soluzione tanto ingegnosa quanto semplice: il pontile di legno, detto anche sbarcatojo.



1938. Il piroscafo Ustica all'ancora nella cala Santa Maria e le numerose barche impiegate nello sbarco di passeggeri e merci.

Si trattava di un piano inclinato di legno che dalla spiaggia veniva spinto in mare su due grosse ruote di carretto in modo da far da ponte tra l'asciutto e la barca. Bastava un saltello dal bordo della barca, assistiti dagli esperti marinai, per portarsi sulla parte più elevata del pontile, sopra il livello del mare. Se c'era un po' di maretta non era escluso che uno sbuffo bagnasse i piedi o che si finisse in acqua.

Lo *sbarcatojo*, affidato ad un custode stipendiato, abbisognava di continue manutenzioni a spese del Comune per evitare «grave incomodo e rischio per i passeggeri costretti a farsi sbarcare a braccia»⁶, qualora non fosse stato operativo. Ciò comportava oneri per le finanze municipali e stimolava sempre più gli amministratori a fare insistenti richieste di finanziamenti ministeriali per la realizzazione di una banchina e di un «porto rifugio» nella *Cala Santa Maria*.

La prima richiesta di un porto rintracciata negli archivi risale al 1883 e verrà rinnovata più volte negli anni successivi. Fu anche elaborato un progetto, o meglio, un'ipotesi di progetto: «Crederei utile allargare le due punte della Mezzaluna e della Cala Santa Maria [in modo] da formare un porto»⁷. Così ipotizzava il parroco padre Tranchina dimostrando buon senso e capacità di osservazione. Una richiesta fu anche presentata al Re Vittorio Emanuele III quando il 16 maggio 1906 visitò con la moglie Elena l'isola per confortare la popolazione colpita dal terremoto⁸. Nel 1907 il Consiglio Comunale insistette nella richiesta ricordando come, in occasione dell'evacuazione dell'isola a causa del terremoto dell'anno precedente, «le regie navi inviate dal Governo per soccorrere e imbarcare gli abitanti dell'isola invasi dal terrore, dovettero incrociare al largo a causa del mare grosso e l'imbarco riuscì impossibile per vari giorni»⁹. Nel 1911 finalmente venne autorizzato dal Consiglio un mutuo di L. 52.800 con la Cassa Depositi e Prestiti garantito dallo Stato¹⁰ e finalmente nel 1915 vennero

affidati i lavori per la realizzazione della banchina¹¹; la strada di accesso sarà finanziata qualche anno dopo e i lavori per la sua realizzazione inizieranno solo nel 1920 e saranno conclusi nel 1925¹².

Il pontile di legno restò comunque in servizio sino al 1928, quando vennero realizzati la banchina e il molo foraneo a difesa della spiaggetta. Dal nome della ditta realizzatrice dell'opera deriva il toponimo *Banchina Barresi* ancora in uso¹³.

Finalmente le poche barchette dei pescatori sarebbero state al sicuro anche con forti temporali, ma il molo foraneo durò poco perché, appena ultimato, venne spazzato via da un temporale e il famoso prefetto Mori venuto a Ustica il 23 novembre del 1928 con un codazzo di autorità per inaugurare il Monumento ai Caduti dovette utilizzare il vetusto *sbarcatojo*, confortato solo dal fatto che lo stesso mezzo era stato utilizzato dai sovrani ventidue anni prima. Del molo e dell'antemurale resta solo la testimonianza di una cartolina celebrativa.

Della banchina era rimasto solo un mozzicone che il podestà Gianni Longo provvide ad adattare per ricevere più dignitosamente, il 25 febbraio 1934, il prefetto Marziali e il cardinale Lavitrano, il 9 luglio successivo. L'opera incise molto sul bilancio comunale e costò gran fatica agli asini dell'isola per trasportarvi grossi massi. Ricordava l'intervento uno stemma del fascio murato sulla testata della banchinetta.

Ovviamente la nave continuava a ormeggiarsi in rada e le barche della paranza proseguirono nel loro andirivieni dalla nuova banchina, ma il pontile di legno era ormai definitivamente fuori esercizio. L'imbarco dalla spiaggia perdurerà ancora alungo solo per gli animali di grossa taglia (vacche e asini) che, imbracati con apposita panciera, venivano rimorchiati sotto il

paranco della nave e issati a bordo.

Quando, però, soffiava il libeccio o lo scirocco nessuna operazione poteva compiersi nella *Cala Santa Maria* né col pontile di legno né con la banchina in cemento e la nave per sbarcare i passeggeri dopo una traversata di oltre quattro ore doveva mettersi a ridosso. Il posto più idoneo allo scopo fu individuato lungo la costa settentrionale, sotto il cimitero. Ma, se il vento, imprevedibilmente, girava a Levante, lo sbarco era possibile solo sulla scogliera dello *Spalmatore*.

Nel 1879 era stato realizzato un sentiero per raggiungere più agevolmente la scogliera sotto il cimitero, dove con abili manovre si avvicinavano le barchette a remi che dalla *Cala Santa Maria* vi venivano trasferite non senza pericoli. Il sentiero di accesso divenne con vari interventi una stradella, resa più sicura dal muretto costruito con una donazione fatta dal re in occasione della sua visita. Nel 1957 la ditta Rando & Padovani, su incarico del Comune, ampliò la stradella e costruì una piccola banchina in cemento che rese ancor meno pericoloso il trasbordo in quella località.

Più avanti, negli anni '70 e negli anni '80, come vedremo, sarà realizzato un banchinato a *Punta Spalmatore* con l'ambizioso progetto, mai portato a termine, di consentire l'attracco diretto della nave e il pontile sotto il Cimitero, ancora in funzione.

La lunga vita del vaporetto *Ustica*

La società *Sicania*, come detto assegnataria dei servizi dal 1910, ebbe vita molto breve e cesserà nel 1914. Lo stato farà subentrare le Ferrovie dello Stato e poi affiderà il servizio alla *Insulare Società Italiana di Navigazione*, di Trapani.

Nel 1925 subentrò, per bando pubblico, la compagnia *La Meridionale S. A. di Navigazione*, con sede a Palermo, che sottoscrisse la convenzione che poi venne rinnovata nel 1933 sino al 1946¹⁴. Il servizio ebbe inizio il 1° gennaio 1926.

La nuova società, di cui era azionista anche l'usticese Gianni Longo, integrò la flotta con due nuove unità: l'*Egadi* e il *Mazara*, che, talvolta collegarono anche Ustica.

La piccola flotta della società *La Meridionale*, armata e militarizzata, uscì malconcia dalla seconda guerra mondiale: l'*Egadi* venne affondata nel canale di Sicilia, il *Mazara* nel porto di Genova nel 1944, il *Lampedusa* nel porto di Palermo durante l'attacco aereo degli alleati del 1943; solo il vaporetto *Ustica* ne uscì indenne.

In queste condizioni la frequenza quadrisettimanale stentò a essere ripristinata con normalità: l'*Ustica* con quattro partenze mensili collegò le *Egadi* e le *Pelagie* mentre il *Lampedusa*, ripescato e rimesso in sesto alla meglio, collegò Ustica con frequenza quindicinale che diverrà bisettimanale quando si potrà noleggiare il rimorchiatore *Trinacria* e recuperare, nel 1947, il *Mazara*. Furono anni difficili per i collegamenti delle isole siciliane e soccorse l'iniziativa di privati che impiegarono, prevalentemente per il trasporto di merci, motovelieri di piccole dimensioni.

L'affidamento del servizio a *La Meridionale*, scaduto nel 1946, venne ulteriormente rinnovato sino al 1949. Da quella data subentrò la ditta *Cirrinzione-Majolino* di Palermo sino



Sequenza delle complesse operazioni per l'imbarco di animali.

al 31 dicembre 1953. La nuova compagnia potenziò l'esigua flotta con il noleggio del *San Vito*, ribattezzato *Capo Gallo*, 173 tsl (appena più grande dell'ottocentesco *Gorgona!*) e con l'acquisto, nel 1952, di una nave danese di 797 tsl battezzata *Egadi*. Così poterono essere ripristinate le frequenze anteguerra e la linea per Ustica ritornò quadrisettimanale. In quegli anni compiere la traversata Palermo-Ustica nei giorni di cattivo tempo con il *San Vito* o con il rimorchiatore *Trinacria* o con l'*Olga* (un motoveliero a tre alberi che sulle onde ballava come una nocciolina) per i passeggeri era un'avventura che durava fino a cinque ore e che spesso si interrompeva con un rientro in porto dopo ore di sofferenza e grandi paure per i passeggeri. Ancora oggi ne abbiamo vivo il ricordo: si narra di quando la baronessa Anna Notarbartolo Favalaro, sindaco dell'isola dal 1946 al 1958, viaggiando verso Ustica, per non finire in mare fu legata ad una sedia e questa all'albero dell'*Olga*, o di quando con lo stesso motoveliero Giovanni Grani, primo presidente della Proloco, impiegò 10 ore per raggiungere l'isola da Palermo. Tempi eroici, quelli, per chi aveva necessità di viaggiare! Una precarietà vissuta con rassegnazione alternata alla speranza di tempi migliori.

Nel 1953, con la legge n. 34 del 5 gennaio, i servizi vennero riorganizzati e, previa gara pubblica, affidati alla società *SI.RE.NA., Sicula Regionale di Navigazione*¹⁵, con contratto ventennale a partire dal 1° gennaio 1954, poi prolungato al 31 dicembre 1975.

Ha inizio da qui una vera e propria svolta nella vita dell'isola anche perché si vuole avviare l'isola verso un'economia turistica che suscita nuove aspettative e moltiplica le esigenze di mobilità da e per Ustica. Ne fu interprete la nuova compagnia, che ordinò ai cantieri navali di Palermo due nuove unità, la *Nuova Ustica* e la *Nuova*



Con l'immissione in linea della M/N Nuova Ustica inizia a crescere il flusso di turisti sull'isola.

Egadi, 450 tsl, 500 posti a sedere, velocità 12 nodi orari. Le nuove navi uscirono dal cantiere nel 1955 e presero servizio nell'estate successiva quando il vecchio *Ustica*, dopo 44 anni di onorato servizio, cedette il passo alla moderna motonave *Nuova Ustica* e prese la via per Vado Ligure dove nel 1957, sotto gli occhi nostalgici di una giovane coppia usticese, venne demolito¹⁶. La *Nuova Ustica*, al comando del cap. Giovanni Cannatella, nell'estate del 1956 effettuò il viaggio inaugurale, accolto all'arrivo con grandi festeggiamenti. Anche il colore bianco con cui era dipinta, invece del nero dell'*Ustica*, esprimeva l'idea di modernità.

La *Nuova Ustica* segnò un grande passo avanti per la dignità del viaggiatore e sostenne lo sforzo della grande trasformazione economica dell'isola che in quegli anni tentava di liberarsi dal confino e di avviarsi al turismo. Ora la traversata durava appena tre ore, un tempo allora ritenuto dagli isolani incredibilmente breve.

La sua saletta di prima classe aveva divani vellutati; il salone di seconda classe era ampio e confortevole e essendo allocato sul ponte più basso a pelo d'acqua era in posizione più stabile e per questo il più frequentato; la nave aveva anche spazi esterni attrezzati e alcune cabine con comodi posti letto.

Anche il dinamismo degli amministratori della SI.RE.NA. era incoraggiante: era iniziata la scrittura di una nuova pagina nella storia dei collegamenti dell'isola che prometteva sviluppi imprevedibili.

VITO AILARA

L'autore, usticese, è socio fondatore e Presidente Onorario del Centro Studi.

2/ *continua*

NOTE

1. Segreteria Comune di Ustica (SCU), Raccolta deliberazioni Consiglio 1909-1914, verbale del 21 luglio 1910.
2. La convenzione ministeriale prevedeva l'obbligo di «trasportare da Palermo a Ustica senza alcun compenso nei mesi di siccità, e a richiesta del governo, 100 metri cubi di acqua per ogni viaggio». La notizia è tratta da MARIO GENCO, *Gente di mare 2. Generazioni*, Torri del Vento Edizioni, Palermo, 2017, pp. 111-112.
3. VINCENZO TUSA a [cura], *Gramsci al confino di Ustica*,



Cartolina celebrativa e della realizzazione del molo nel 1928 e subito distrutto da un temporale.

- lettera di A. Gramsci a Tatiana del 19 dicembre 1926.
4. ALFREDO MISURI, "Ad bestias" (*Memorie d'un perseguitato*), Roma durante l'occupazione tedesca, 1944, p. 199.
 5. Termine con cui si indicava il trasferimento sotto scorta dei confinati da una località all'altra.
 6. SCU, Raccolta deliberazioni Consiglio 1894-1896, verbale del 13 marzo 1896.
 7. TRANCHINA GIUSEPPE, *L'isola di Ustica*, Palermo 1885, ristampa Ed. Giada, Palermo 1982, part II, p. 80.
 8. VITO AILARA, *I sovrani a Ustica per confortare gli isolani dopo il terremoto*, in «Lettera del CSDU» n. 21-22, apr 2005-dic 2006, pp. 50-53; FRANCO FORESTA MARTIN, GEPII CALCARA, VITO AILARA, *Ustica s'inabisserà? Cronistoria della sequenza sismica che causò l'abbandono dell'Isola*, CSDU, 2011, pp. 159-176.
 9. SCU, Raccolta deliberazioni Consiglio 1904-1907, verbale del 10 marzo 1907.
 10. SCU, Raccolta deliberazioni Consiglio 1909-1914, verbale del 5 marzo 2011.
 11. SCU, Raccolta deliberazioni Consiglio 1914-1917, verbale del 5 giugno 1915.
 12. Il finanziamento venne approvato con D.L. 30 giugno 1918. Cfr. SCU, Raccolta deliberazioni Consiglio 1920-26, verbale del 6 dicembre 1920.
 13. Prima del molo era stata ultimata la strada di accesso, che venne inaugurata il 25 novembre del 1925 col toponimo di *Via Cristoforo Colombo*, ma è più usuale ancora oggi chiamarla *Rotonda*.
 14. La Convenzione del 7 novembre 1925 è stata approvata con D.M. 22 dic 1925; i successivi rinnovi sono stati autorizzati con DL del 30 settembre 1938.
 15. La SI.RE.NA. era stata costituita sul finire del 1953 dal palermitano Enrico Mozzarella, ma dal 1960 poi passò sotto il controllo dell'ingegnere romano Carlo Lolli Ghetti, armatore anche di *Linee Marittime dell'Adriatico*.
 16. Luigi Petrillo e l'usticese Caterina Bertucci, sposini freschi trasferiti a Vado Ligure, narravano al figlio Raffaele che erano soliti recarsi sulla banchina del porto per dare l'ultimo saluto al glorioso *Ustica* struggendosi di nostalgia per l'isola lontana. Si riporta l'episodio, raccolto dal socio del Centro Studi Raffaele Petrillo, perché bene esprime l'attaccamento affettivo degli isolani al *vapureddu*, considerato un "familiare" più che un mezzo navale.