

# La lunga storia dei collegamenti di Ustica

## dalla metà del Novecento ai giorni nostri

di Vito Ailara

Riassunto della parte precedente: *Il progetto di colonizzazione dell'isola non prevede il servizio regolare di collegamento, che venne istituito 23 anni dopo, nel 1786, garantendo viaggi quindicinali con lo sciabecco di cap. Calderaro. 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'Ottocento per ottenere collegamenti settimanali seppur con vecchie carcasse. Si dovette aspettare il 1912 per avere una nave nuova destinata all'isola, il vaporetto Ustica che resterà in esercizio sino al 1956, quando la società SIRENA affidataria del servizio lo sostituì con la nave Nuova Ustica.*

terza parte

Come detto nella parte precedente, l'immissione in linea della nave *Nuova Ustica* e la politica gestionale della *SI.RE.NA.* introdussero una nuova fase che aprì allettanti prospettive ai collegamenti di Ustica (ma anche delle altre isole siciliane) imprimendo un'accelerazione, impensabile sino ad allora, nello ammodernamento dei mezzi e nell'incremento delle frequenze. La *SI.RE.NA.*, infatti, s'impegnò molto nella promozione dell'isola organizzando gite domenicali e spesso affiancò alla *Nuova Ustica* navi di maggiori stazza e capienza.

Le navi però, in assenza di banchine, continuavano a stare alla fonda nella *Cala Santa Maria* e i barcaioli della paranza facevano affari d'oro nel trasbordare i passeggeri, che arrivavano in gran numero.

In quegli anni per disporre di nuove idonee banchine vennero adottate ambigue soluzioni che finiranno per strozzare lo specchio d'acqua della cala: nel 1958 l'impresa *Castagna* realizzò il primo spezzone del molo radicato sotto villa Gargano, dove esisteva un modesto attracco per motoscafi, e la relativa strada di accesso, ormai inadeguata per larghezza al traffico moderno; nel 1959 l'impresa *Ponte* continuò i lavori allungando il molo e la *Nuova Ustica*, con abili manovre dei comandanti, poté essere accostata alla nuova banchina e i passeggeri per la prima volta poterono scendere direttamente sul molo con una passerella.

Nel 1963 l'impresa *SAILEM* con quattro anni di lavori portò il molo alla dimensione attuale di 110 metri, prosciugò un tratto di mare per ricavare la banchina a valle della strada d'accesso, ampliò *banchina Barresi* che difese con massi frangiflutti e dragò il fondo dello specchio d'acqua interno (intervento maldestro, questo,

Le parti precedenti sono state pubblicate su «Lettera» n. 52, dicembre 2017 e n. 53 del giugno 2018.



A sinistra, il primo attracco della nave alla banchina nel 1960.

foto Salvatore Militello

A destra, una veduta del 1966: mentre ancora sulla banchina sono posti i massi frangiflutto, vi sono attraccati la nave, l'aliscafo, il motoveliero di Pitruzzella, barche da pesca e yacht.

anche perché cancellò tracce archeologiche sedimentate per antica frequentazione dell'isola). Alla nuova banchina poté accostarsi comodamente la nave e anche le merci poterono essere scaricate col paranco direttamente sui carretti trainati da asinelli e sulle prime motorette; così anche le poche automobili. La paranza cessò di fatto e prestò servizio solo quando la nave doveva ormeggiarsi nella *cala del Cimitero* o allo *Spalmatore*.

Scendere direttamente a terra passeggeri e merci senza l'ausilio di barche sembrò un miracolo!

### Il primo aliscafo

Le navi collegavano Ustica come nel passato quattro volte la settimana quando, nel 1962, la *Società Aliscafi Sud* (*S.A.S.*) avviò un servizio aliscafi per le Egadi e il Consiglio Comunale di Ustica prontamente avanzò richiesta alla Regione affinché il collegamento con aliscafi venisse assicurato anche a Ustica «almeno nei mesi di luglio e agosto»<sup>1</sup>.

L'anno dopo -era il 1963- gli Usticesi poterono festeggiare l'arrivo del primo aliscafo, *Freccia Azzurra del Sud*, classe PT20, 70 posti, minuscolo e veloce, con cui la *S.A.S.* (*Società Aliscafi Sud*) collegò l'isola con Palermo effettuando una corsa giornaliera dal 15 aprile al 15 giugno e 2 corse giornaliere dal 16 giugno al 31 ottobre. L'evento di straordinaria portata segnò una nuova era e gli Usticesi con sole 1.500 lire poterono raggiungere Palermo in appena 75 minuti.

Fantastico per quei tempi!

Fu, questa, per l'isola una vera svolta che diede nuovo impulso allo sviluppo turistico auspicato dagli isolani, specie dopo l'abolizione del confino avvenuta nel 1961.

Nel 1963 la *S.A.S.* aveva avviato il servizio senza



Il molo SI.RE.NA., realizzato nel 1969, dove attraccavano anche le navi cisterne per il rifornimento idrico dell'isola. Lunghe passerelle consentivano la discesa dei passeggeri, ma non delle merci. A sinistra una nave cisterna, a destra la Nuova Ustica prossima al disarmo.

finanziamenti pubblici e il Comune, nell'intento di accaparrarsi per l'estate successiva il nuovo aliscafo *Freccia del Mediterraneo* PT50, 125 posti, assegnò alla società un contributo di 10 milioni di lire<sup>2</sup>. Il servizio, infatti, continuò e venne stabilizzato con il nuovo PT20 *Freccia di Ustica*.

La SI.RE.NA. ovviamente si adeguò alla concorrenza e a partire dal 22 maggio 1967 mise in esercizio l'aliscafo *Pinturicchio* con 72 posti e nel 1968 il più grande *Pisanello* con 125 posti.

Fu un periodo d'oro, quello, per Ustica: sia la S.A.S. che la SI.RE.NA. nei mesi estivi facevano due viaggi al giorno e la domenica tre ciascuno. Inoltre la domenica, come detto, arrivavano, cariche di passeggeri due navi e, una volta, ben quattro! Ma sul tavolo del sindaco piombò il nuovo problema di tentar di coordinare, spendendo tante energie, i servizi resi dalle due società<sup>3</sup>.

Galvanizzato da questi successi e dal vistoso incremento delle presenze turistiche (dai 16.246 passeggeri arrivati nel 1962 si era passato a 45.000 nel 1963 e 60.000 nel 1964, come si ricava dagli atti consiliari), il Consiglio Comunale avanzò nuove insistenti richieste con un *incipit* retorico: «nell'era spaziale non è possibile che degli esseri umani, sol perché per sorte abitanti in una piccola isola debbono sostenere, allorquando il mare è agitato, un disagio indescrivibile...»; al Ministero chiese viaggi giornalieri della nave, navi più grandi (almeno 1500 tsl) e più veloci (almeno 18 miglia/ora), servizio aliscafo tutto l'anno e sosta bisettimanale del postale Napoli-Palermo; alla Regione aliscafi e «almeno per periodo estivo» anche collegamenti plurigiornalieri con elicotteri<sup>4</sup>.

### L'avvento dei traghetti

Intanto la SI.RE.NA. per far fronte al crescente traffico automobilistico nel 1969 acquistò il mototrattore *Canaletto* e avviò modifiche all'*Antonello da Messina* e al *Vittore Carpaccio*, navi gemelle di 1200 tsl, velocità 14 nodi, per dotarle di quattro posti camion. In vista del loro impiego la compagnia realizzò a proprie spese un banchinato all'esterno della radice del molo (*banchina SIRENA*). Da allora la *Nuova Ustica* si accostò di poppa alla nuova banchina e i passeggeri poterono scendere con una lunga scaletta; la medesima banchina venne utilizzata anche dalle navi cisterna della Marina Militare che assicuravano il rifornimento idrico dell'isola. Su quella banchina l'*Antonello da Messina* e il *Vittore Carpaccio* trasformate in traghetti qualche anno dopo, nel 1972, scaricarono i primi automezzi.

Questo stesso molo il 17 marzo 1969 fu teatro della protesta dei cittadini che per la prima volta nella storia dell'isola impedirono l'attracco della nave e, poi, dell'aliscafo. La protesta era iniziata per la prolungata mancata erogazione di acqua potabile ma finì per accorparsi i tanti altri annosi problemi: farmacia (mancante da anni), pronto soccorso, mattatoio, passeri, e, ovviamente, collegamenti e porto. La protesta, sostenuta anche dalla stampa nazionale e da servizi televisivi, agevolò l'assegnazione integrativa di acqua potabile allora portata da navi cisterne della Marina Militare, consentì l'attivazione di un improvvisato mattatoio e l'apertura della farmacia grazie alla disponibilità del farmacista veronese Valdo Butturini. Rimase inascoltata la richiesta di nuove navi.

Le proteste innescarono anche una crisi comunale che



Un momento della protesta del 1969 durante la quale per la prima volta a Ustica s'impedì l'attracco della nave.



La motonave Andrea Mantegna destinata a Ustica dopo l'affondamento della Nuova Egadi nel porto di Palermo.

fu causa di una lunga gestione commissariale, durante la quale le istanze di potenziamento dei collegamenti persero vigore. Vennero invece reiterate con maggiore forza dall'amministrazione civica, che subentrò nel dicembre del 1972<sup>5</sup>.

Accelerò la soluzione dei problemi posti un evento imprevisto: un violentissimo fortunale il 25 ottobre del 1973 distrusse la diga foranea del porto di Palermo e, oltre ad altri danni, provocò l'affondamento della *Nuova Egadi*, allora destinata stabilmente a Ustica. Fortunatamente non si ebbero vittime, ma il disastro privò l'isola dell'unico mezzo di collegamento, e, al contempo, determinò una svolta significativa. I disagi procurati dalla mancanza di collegamenti per alcuni giorni fu compensata dalla sostituzione della piccola e ormai obsoleta *Nuova Egadi* con la MN *Andrea Mantegna*, 2000 tsl, velocità 18 miglia<sup>6</sup>.

Ben oltre ogni aspettativa, si raggiungeva l'isola in appena due ore! Mai una nave tanto grande e tanto veloce aveva assicurato i collegamenti con Palermo.

Un altro doloroso evento era avvenuto in quel 1973: il 16 gennaio un neonato era deceduto nel nascere per mancata assistenza al parto. Le pessime condizioni meteo marine avevano impedito l'arrivo di soccorsi da Palermo. L'annoso problema del pronto soccorso, in passato considerato ineluttabile, in quella circostanza per la prima volta venne affrontato in tutta la sua gravità e venne indicata dal Consiglio Comunale una possibile moderna soluzione approvando il preventivo di L. 148.137.920 per l'acquisto di una elioambulanza Agusta Bell 506B, 5 posti<sup>7</sup>. Ovviamente il Comune non aveva i mezzi finanziari per acquistare l'elioambulanza né per gestirla, ma con la provocatoria iniziativa volle sottolineare agli organi regionali e nazionali l'urgenza di garantire a tutte le isole il servizio di elisoccorso. L'iniziativa *ante litteram* troverà concreta attuazione molti anni dopo a spese della Regione. Oggi è un servizio ordinario svolto con regolarità.

Il 1973 fu anche l'anno in cui venne risolto il problema del trasporto di carburanti, gas e materiale infiammabile. Il servizio, finanziato dalla Regione Siciliana, venne svolto una volta a settimana dalla

compagnia *Traghetti delle Isole* che impiegò il *Costa Gaia* costruito nel 1934, affondato nel 1972 nelle acque di Lipari, ripescato e messo in esercizio col nuovo nome *Vulcano*. Il servizio sarà potenziato nel 1997 quando assunse periodicità bisettimanale e iniziò il trasporto dei rifiuti urbani a Palermo. Dal 1° luglio 2007 -e ancora oggi- il servizio viene svolto con il MT *Ullisse*, 1396 tsl, 14 nodi, anno costruzione 1978<sup>8</sup>, dalla *Caronte & Tourist* che ha rilevato la compagnia *Traghetti delle Isole*.

Perduravano in quegli anni le difficoltà di approdo allo *Spalmatore* che si tentava quando le condizioni meteo rendevano impraticabile sia lo scalo di *Cala Santa Maria* che quello di *Cala del Cimitero*. Vi si ricorreva per evitare che i passeggeri ritornassero a Palermo dopo quattro ore di viaggio. La nave stava all'ancora sottovento e i passeggeri con barche, talvolta trasportate via terra, venivano "scaricati" sulla scogliera. Si pensò di risolvere il problema realizzando una banchina sulla scogliera di *Punta Spalmatore* che si riteneva idonea a un facile affiancamento della nave, ma il progetto malgrado numerosi interventi resterà incompiuto<sup>9</sup>. Il manufatto realizzato è oggi destinato a solarium per i bagnanti.

Due anni dopo, la legge 169 del 19 maggio 1975 affidò la gestione dei collegamenti delle isole minori italiane a tre nuove Società a capitale pubblico controllate dalla *Tirrenia*. Uscì di scena la *SI.RE.NA.* e subentrò la *SI.RE.MAR.* (*Sicula Regionale Marittima*) ma la nuova società non soddisfece pienamente, almeno per Ustica, le aspettative degli isolani.

All'inizio del 1978 l'*Andrea Mantegna* fu messa fuori esercizio e per l'intero anno il servizio venne assicurato da navi di varia dimensione e caratteristiche, che si avvicendarono dando un senso di precarietà: il *Capo Falconara* dal 13 marzo, *La Valletta* dal 3 luglio, l'*Agostino Lauro* dal 6 ottobre, *La Valletta* dal 6 dicembre; la precarietà continuò nel 1979 con l'*Anna Maria Lauro* in servizio dal 25 maggio e cessò il 3 luglio con l'arrivo del moto traghetti *Capo Falconara*, di 2800 tsl di stazza, con garage capiente, veloce (16 miglia orari), stabile e sicuro, che, al comando dell'usticese cap. Felice Leone, molto raramente omise i collegamenti anche con condizioni meteorologiche avverse. Gli usticesi erano soddisfatti,



Pisanello è il nome dato al bimbo nato a Ustica il 13 maggio 1969 h.1.15, grazie all'intervento del medico arrivato nottetempo da Palermo con l'aliscafo Pisanello.

tanto più perché il piano quinquennale finanziato dal Ministero aveva previsto per l'isola una nuova nave, il *Pietro Novelli*, 1940 Tsl, velocità 16 nodi, 104 posti macchina, 500 passeggeri.

Finalmente, dopo l'affondamento della *Nuova Egadi* del 1973, Ustica avrebbe avuto la "propria" nave!

Ma non fu così. Il *Pietro Novelli* immesso in esercizio nel 1980 venne dirottato su Pantelleria e sulla linea Palermo-Ustica venne destinato l'ormai inadeguato *Antonello da Messina* che poteva trasportare solo 4-5 automezzi. La popolazione, profondamente delusa, donne e uomini, asini e trattori, Sindaco Longo in testa, al grido «VOGLIAMO LA NOSTRA NAVE», «ANTONELLO NO, NOVELLI SÌ» sfilò per le stradine sino al porto e impedì l'attracco della nave. Seguirono assemblee cittadine infuocate e Consigli Comunali burrascosi dai quali scaturì la composizione di una nutrita commissione di consiglieri di maggioranza e di minoranza integrata da operatori turistici e rappresentanti sindacali<sup>10</sup>. La commissione dal Ministero ottenne, a compensazione, l'assegnazione del traghetto *Adeona* della CA.RE.MAR. L'*Adeona* era una nave nuova di zecca, moderna e veloce (17 nodi orari), con vasto garage e autorizzata al trasporto di 1.000 passeggeri.

L'arrivo dell'*Adeona*, salutato con grande soddisfazione dagli isolani il 17 giugno 1980, aveva allentato la tensione ma le pene per gli Usticesi non erano finite. Già nella primavera dell'anno successivo la SI.RE.MAR. propose la sua sostituzione con altra nave più vecchia e più lenta. Ripresero le proteste e il Sindaco Ailara il 5 maggio convocò il Consiglio Comunale sulla nave. Fu una vera e propria occupazione della nave con cui si volle contestare in modo eclatante «la politica di trasporto seguita dalla SI.RE.MAR. ed esprimere il più profondo sdegno nei confronti di chi considera i collegamenti marittimi di Ustica alla stregua di una benevola concessione e non invece di un servizio dovuto alla comunità isolana e alle sue prospettive di sviluppo socio economico». All'arrivo nel porto di Palermo venne mobilitata la Polizia per lo sgombero della nave ma la solidarietà espressa personalmente da deputati regionali di vari partiti e le assicurazioni del Prefetto, prontamente intervenuto sui dirigenti della compagnia, scongiurò azioni violente e garantì la permanenza dell'*Adeona* sulla tratta Ustica-Palermo<sup>11</sup>.

Il tentativo di sostituzione si ripropose nel 1984 quando si voleva mettere in linea il vecchio e malandato traghetto *Carpaccio*<sup>12</sup>. Anche in quel caso il Sindaco Longo si mise a capo di una protesta popolare che impedì l'attracco della nave e scongiurò la perdita della nave.



Un momento della protesta del 1980 per richiedere la promessa assegnazione del MT Pietro Novelli.

### Gli anni delle novità: servizi sociali e promozione turistica

Intanto qualche anno prima, nel 1982, si era ottenuto il collegamento giornaliero con la nave e il servizio dell'aliscafo *Pinturicchio* per l'intero anno con frequenza giornaliera nei mesi invernali e bigiornaliera in estate. In quello stesso anno il sindaco Ailara ottenne anche che l'aliscafo facesse capolinea a Ustica, in via sperimentale dal 15 luglio al 15 settembre e in via definitiva a partire dal 16 settembre.

La notizia della sosta notturna dell'aliscafo sull'isola fu salutata con grande gioia dalla popolazione isolana: finalmente in caso di urgenze sanitarie si poteva disporre di un veloce trasporto a Palermo anche di notte. Soluzione, quest'ultima, a lungo attesa che non era stata soddisfatta neanche dal motoscafo d'alto mare appositamente acquistato dal Comune nel 1973 e dato in affidamento alla Guardia di Finanza, che, facendo base a Palermo, assicurava i soccorsi urgenti.

La sosta notturna dell'aliscafo assunse, infatti, anche una valenza sociale che modificherà profondamente le abitudini degli Usticesi, i quali finalmente potevano programmare il rientro in giornata da Palermo. Fu così che dal 15 luglio del 1982 divennero improvvisamente lontani i tempi in cui si moriva per mancanza di assistenza e si era costretti a due o più pernottamenti fuori sede anche per piccole incombenze.

Con queste motivazioni, oltre a quelle connesse alla mobilità, gli Usticesi hanno sempre respinto, anche con proteste, ogni tentativo di spostare il capolinea a Palermo, più volte proposto dalle compagnie.

Altro evento straordinario di quel 1982 fu l'avvio dei lavori del pontile a giorno *del Cimitero* idoneo anche all'attracco dei traghetti che, costruito per gli approdi alternativi a *Cala Santa Maria*, diverrà scalo ordinario bisettimanale per mezzi pesanti.

Evento, quest'ultimo, al quale si aggiunse la



L'aliscafo Giotto che il 3 ottobre del 2003 naufragò nelle acque di Ustica finendo sugli scogli presso la Grotta Azzurra.

Foto Giovanni Tranchina

realizzazione di un sogno inseguito per un secolo, il collegamento con Napoli. Il primo viaggio venne inaugurato dalla S.N.A.V. (*Società Navigazione Alta Velocità*) di Messina nel maggio del 1982 con il nuovo superjumbo, un aliscafo di nuova generazione tipo RHS200, 250 passeggeri che raggiungeva Napoli in appena quattro ore<sup>13</sup>. Il gigante dell'alta velocità in mare immesso nella nuova linea Palermo-Ustica-Napoli, oltre a collegare giornalmente l'isola all'Italia continentale, aggiunse anche una nuova corsa da/per Palermo. Il servizio, sostenuto da finanziamenti regionali, aprì orizzonti nuovi allo sviluppo turistico isolano ed era svolto nei mesi estivi con frequenza giornaliera.

Nel 1994 alla SNAV subentrò la società *Ustica Lines* che con l'aliscafo *Fast Blu* tipo RHS 150 della capacità di 150 passeggeri estese il collegamento Napoli-Ustica a Favignana, Trapani, Pantelleria, Kelibia (Tunisia) con corse giornaliera. Le aspettative vennero deluse e numerosi furono gli interventi del Consiglio Comunale, ma nel luglio 1996 l'immissione in linea del catamarano *Ettore M*, frutto di un'efficace opera di persuasione operata dal Sindaco Licciardi sulla direzione dell'*Ustica Lines*, a cui si deve il miglioramento del servizio<sup>14</sup>.

La linea, ridotta alla tratta Napoli-Ustica-Favignana-Trapani, dal 2004 avrà frequenza trisettimanale dall'1 giugno al 30 settembre. Dal 29 giugno 2013 -e ancora oggi- l'*Ustica Lines* (ora *Liberty Lines*), non più sostenuta da contributi pubblici, svolge il collegamento Napoli-Ustica-Favignana nei soli mesi estivi, da giugno a settembre, con un viaggio settimanale.

Intanto, l'incremento turistico aveva suggerito altre rivendicazioni: vennero sollecitati l'aliscafo più grande e la nuova nave previsti dal piano quinquennale ritenuti «idonei a risolvere le necessità di questa comunità, ripetutamente deluse», ma nel 1996 si dovette contrastare ancora una volta il tentativo della *SIREMAR* di riproporre l'impiego di *La Valletta*<sup>15</sup>.

Nel 1988, finalmente, venne varata e destinata all'isola la nuova *Antonello da Messina*. Nel salone pannelli celebrativi del navigatore uesticese Vincenzo Di Bartolo furono interpretari come segno ulteriore di stabile assegnazione. La nave, dopo trenta anni è ancora in servizio sulla linea Palermo-Ustica.

In quello stesso 1988 la società *Traghetti delle Isole* acquistò la nave traghetto *Lampedusa* con capacità di 650 posti letto, ristorante, self-service, due bar e piscina e la impiegò nei collegamenti tra Civitavecchia - Ustica - Trapani - Pantelleria. La linea non ebbe fortuna e venne chiusa due anni dopo.

Nel 1990 per consentire i lavori per la costruzione del molo di *Punta San Ferlicchio*, individuato col toponimo *molo Ex SIRENA*, e per assicurare un approdo alternativo nella *Cala Santa Maria*, il sindaco Taormina, dovette reperire frettolosamente i fondi per la realizzazione del molo che ora porta il suo nome e che entrò in funzione l'anno successivo. Altri fondi recuperò il sindaco Licciardi per l'arredo della *Cala Santa Maria* (spazi sotto le arcate e pavimentazione dei moli) e per il completamento del molo *Ex SIRENA* avvenuto nel 1999. Da allora vi si accostano le navi e il catamarano mentre il molo *Taormina* è ora destinato a imbarcazioni da diporto<sup>16</sup>.

Nel 1993 la *SIREMAR* destinò a Ustica l'aliscafo *Nibbio*, acquistato dall'*Adriatica* e ribattezzato *Giotto*; resterà poco in servizio perché il 20 gennaio dell'anno dopo naufragherà -salvo l'equipaggio- nelle acque di Ustica finendo sugli scogli presso la *grotta Azzurra* in una notte di temporale. Sarà sostituito dal PT50 *Pisanello*, che andrà in disarmo nel 1997.

Nel dicembre 2002 l'*Ustica Lines* con finanziamento regionale iniziò con il catamarano *Gabriele M* un secondo collegamento Palermo-Ustica. Il servizio fu giornaliero nei mesi invernali e bigiornaliero nei mesi estivi e sarà svolto ininterrottamente sino al 2014. Sommando questo servizio a quello della *SIREMAR* Ustica avrà due collegamenti giornalieri con mezzi veloci (aliscafo e catamarano) nel periodo invernale, quattro nei mesi estivi e cinque nei mesi di luglio e agosto (tre con aliscafo *SIREMAR* e due con catamarano *Ustica Lines*). Nel solo 2014 i viaggi in luglio e agosto divennero sei (tre con aliscafi e tre con catamarano).

Nel solo 2015 con finanziamento regionale il collegamento veloce bigiornaliero Ustica-Palermo che sino ad allora erano svolti col catamarano *Ustica Lines*, venne assicurato dal 1° agosto per otto mesi dalla compagnia *Visit Sicily Tours* di Cefalù con la motonave *Mistral*, velocità 30 nodi/h<sup>17</sup>.

Intanto, a seguito della privatizzazione della *Tirrenia* e delle società collegate, nell'ottobre 2011 la *SIREMAR* passò alla *Compagnia delle Isole S.p.A.*, società partecipata dalla Regione siciliana, ma la gara di aggiudicazione venne impugnata e annullata e nel 2015 subentrò la *SNS* (*Società di navigazione siciliana*). Seguiranno operazioni di fusioni e scorporo per effetto dei quali ora i collegamenti delle isole siciliane sono assicurati con navi dalla *Caronte & Tourist* e con aliscafi dalla *Liberty Lines*.

Oggi per Ustica la *Caronte & Tourist* assicura con navi traghetto collegamenti giornalieri per passeggeri e bisettimanali per i trasporti speciali (gas, carburanti e rifiuti urbani); la *Liberty Lines* i trasporti veloci con aliscafi e catamarani, due in inverno, quattro nei mesi estivi e cinque nei mesi luglio e agosto.

La privatizzazione dei servizi realizzata nel 2016 con pubblica gara ha avuto, come visto, una travagliata



La nave da crociera Silver Shadow, lunghezza m 186, larghezza m 25, tsl 28.258, bandiera maltese, durante le operazioni di accosto. Arrivata il 5 agosto 2005, è la nave più grande attraccata alle banchine di Ustica. Foto Salvatore Militello

gestazione e i nuovi contratti hanno reintrodotta il "pagamento a corsa" che era stato in vigore sino al 1975 come strumento di garanzia della continuità dei collegamenti e di tutela da abusi e omissioni delle società appaltanti.

#### **Barche, velieri e motovelieri**

A completamento della ricostruzione storica vanno ricordate anche le iniziative di privati che nei primi del XX secolo con barche a vela assicuravano l'esportazione di prodotti agricoli e l'approvvigionamento dei generi mancanti. Si ricordano Angelo Martucci, attivo negli anni Venti e Trenta, ed Emanuele Mancuso negli anni Cinquanta del Novecento. Nel 1920 fu stabilmente impegnato nel trasporto merci da/per Ustica anche il motoveliero a un albero *Nuovo Antonino* al comando di patron Giuseppe Pitruzzella, il quale, dal 1950 col motoveliero *San Giuseppe* e dal 1965 al 1973 col *Florida*, fu molto attivo al servizio dell'edilizia, fortemente incrementata dallo sviluppo turistico, trasportando concii da Favignana e materiale edile da Palermo; l'attività con il *Florida*, che dal 1967 era passata al comando del figlio Calogero, proseguì fino al 1979 e sarà continuata con l'*Anna Maria*. Il *San Giuseppe*, requisito dai fascisti, servì nel 1942 a trasferire da Ustica a Palermo i deportati iugoslavi e, requisito dagli Alleati, nel 1943 garantì, seppur precariamente, anche il trasporto dei passeggeri prima che fosse riattivato un servizio regolare con il vaporetto *Lampedusa*.

Va anche ricordata la lunga frequentazione di velieri di Salina che per tutta la seconda metà dell'Ottocento trasportarono da Ustica all'isola eoliana cereali. Sul finire del secolo XIX tra gli armatori salinari fu molto attiva la famiglia D'Albora, proprietaria di mulini e di

velieri a Salina e Lipari.

Questi intensi contatti commerciali facilitarono rapporti di amicizia e matrimoni<sup>18</sup>: le sorelle Arcangela e Giuseppa Longo nel 1857 sposarono gli armatori salinari Giuseppe Lambrosa e Gaetano D'Albora; nel 1888 l'usticese Maria Longo sposò Giovanni D'Albora che si stabilì a Ustica e fu dal 1902 per un decennio consigliere e assessore; Delfina Galimi sposò l'usticese Angelo Longo nel 1936 e Giuseppa D'Albora l'usticese Domenico Mancuso.

Ai velieri di Salina vanno aggiunte le barche per il trasporto a Palermo di patate e meloni e, infine, i grossi bastimenti napoletani ingaggiati dalla ditta Boccia di Pagani per il trasporto di lenticchie e legumi.

Un capitolo a parte meriterebbe il rifornimento dell'acqua potabile trasportata da Palermo. Si ricorda solo che all'epoca della colonizzazione del 1763 veniva trasportata con botti e, dalla fine dell'800, con navi cisterna della Marina Militare che rifornivano i fari e le cisterne pubbliche e che con l'avvio del turismo garantirono con difficoltà le maggiori necessità idriche delle isole sino a quando, nel 1995, entrò in funzione il dissalatore.

Un ricordo nostalgico -ci sia permesso- va all'arrivo nell'anteguerra, una volta all'anno, del paranzello che da Palermo portava pentolacce, salvadanai, giare, brocche e *lemmi* smaltati verde e bianco, mille forme di creta bene esposte sulla banchina *Barresi*. Il patron girava per le case di campagna offrendo la sua opera di *consaemme* e risanava piatti e scodelle fittili sotto gli occhi dei bimbi, sgranati per la meraviglia suscitata dalla "magica" ricomposizione di svariati oggetti rotti che la nonna tirava fuori con delicatezza dal suo ripostiglio segreto.

Un pensiero grato va, infine, ai comandanti, ai nostromi, ai maestri casa, ai mozzi che un tempo stavano imbarcati per una vita intera sulla stessa nave e diventavano intimi agli isolani, disponibili per ogni necessità, cortesi con tutti, cari a tutti.

### Conclusioni

Il lungo percorso di "battaglie" con Ministeri, Assessorati Regionali, società pubbliche e private, negli ultimi cinquant'anni ha visto i sindaci di tutte le isole impegnati anche nel contenimento del costo dei biglietti, per ottenere tariffe agevolate per residenti e pendolari, per tariffe scontate in bassa stagione. Molti risultati sono stati conseguiti ma non quello di unificare le tariffe marittime a quelle delle Ferrovie dello Stato. Sarebbe un atto di giustizia sociale e di effettiva equiparazione ai cittadini che vivono sulla terraferma. Ma questa è un'aspirazione che forse non sarà mai soddisfatta.

Per il resto, dell'antico sbarcatojo non resta neanche labile memoria mentre moli e banchine sono ormai numerosi: il molo *Cimitero* è utilizzato due giorni la settimana per sbarcare merci pericolose e automezzi pesanti evitando così l'attraversamento del centro abitato; il moletto *Punta Spalmatore* è adibito a solarium per i turisti; il molo *Taormina* e la banchina *Barresi* sono utilizzati solo per l'attracco di natanti da diporto; la banchina *SAILEM* difende dai marosi lo specchio d'acqua interno e serve per l'attracco di aliscafi; la banchina *Ex SIRENA* consente l'accosto di navi di grandi dimensioni.

Oggi i collegamenti con navi sono soddisfacenti per frequenza ma si attende il rinnovo della flotta ormai inadeguata e, in particolare, la sostituzione dell'*Antonello da Messina* in esercizio da oltre trent'anni.

I collegamenti alternativi per il trasporto di materiali pericolosi sono stabilizzati e il trasferimento dei rifiuti urbani in terraferma è garanzia irrinunciabile per la tutela del territorio.

Non ha, invece, trovato attuazione l'antica proposta, già formulata nell'Ottocento e più volte ripresa, di un porto sicuro e della sosta del postale Palermo-Napoli che tutti i giorni sfiora l'isola, ora dotata della banchina *Ex SIRENA* per un agevole attracco. Deludente, invece, è l'interruzione dei collegamenti con Civitavecchia, che aveva aperto nuovi orizzonti turistici, e con Terrasini, che aveva facilitato i passeggeri in arrivo a P. Raisi.

I collegamenti con aliscafi, nella distinzione di servizio sociale finanziato dal Ministero e di servizio integrativo e di promozione turistica sostenuto dalla Regione, oggettivamente soddisfano le reali esigenze perché assicurano almeno due viaggi al giorno per tutto l'anno.

Il collegamento con Napoli e con Favignana, seppure con una frequenza settimanale, costituisce strumento determinante per la promozione turistica, ma se ne auspica l'integrazione. Altrettanto desiderabile è riprendere il vecchio progetto mai realizzato di collegamento con Cefalù che, fra l'altro, consentirebbe all'isola di entrare nel circuito turistico delle Eolie.

Va anche ricordato che il naufragio dell'aliscafo *Giotto* diede fiato alla proposta di abolizione del capolinea dell'aliscafo a Ustica ma l'utilizzo della corsa mattutina che garantisce il rientro in giornata è ormai così radicato

da farne un servizio irrinunciabile.

Il servizio elicotteri per trasporto passeggeri ipotizzato già negli anni Sessanta è ancora un auspicio, ma è attivo un servizio di elisoccorso e l'isola è dotata di una pista abilitata al volo notturno e il campo sportivo è dichiarato idoneo ad atterraggi d'emergenza alternativi.

In conclusione, ripercorrendo la travagliata storia dei collegamenti, tra luci e ombre, notevoli sono progressi conseguiti in due secoli e mezzo e un tempo impensabili quelli realizzati dopo l'avvio al turismo. Il senso di isolamento dei residenti non è più paragonabile al passato. Semmai ne va risentendo il senso di appartenenza, l'isolano, non tanto a causa dei collegamenti ma per la perdita da parte di molti, nativi e non, del senso di radicamento nella storia isolana. Varrà la pena indagarlo in altra sede.

Infine, va sottolineato come sino al primo decennio del Novecento le istanze degli abitanti erano mirate ad avere mezzi di maggiore stazza, mentre ora, invece, si aspira a incrementarne la frequenza e la velocità e a migliorare la qualità dei mezzi. Resta un periodo "unico" quello legato al piroscifo *Ustica*, 'u vapureddu, al quale gli usticesi riservavano gratitudine per il lungo servizio onorevolmente prestatato per quasi mezzo secolo: li aveva affrancati dalla precarietà sette-ottocentesca dei collegamenti e li aveva traghettati nell'era moderna. Gli anziani ancora oggi ne parlano con nostalgia.

E nostalgia hanno anche per la mancata unità del Consiglio Comunale nel sostenere le richieste che vanno rinnovate secondo le nuove necessità. Eh sì, perché le esigenze aumentano e si raffinano man mano che la comunità isolana progredisce. Un tempo ci si batteva per migliorare l'unico mezzo che garantiva la mobilità dei residenti, mentre oggi si aspira ad una maggiore frequenza e alla diversificazione delle rotte per favorire l'accesso di nuove correnti turistiche.

VITO AILARA

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

3/ fine

NOTE

1. Segreteria del Comune di Ustica (SCU), verbale Consiglio Comunale (CC) n. 82 del 9 dicembre 1962.
2. SCU, CC n. 123 dell'1 dicembre 1963.
3. SCU, CC n. 68 del 10 settembre 1967.
4. SCU, CC n. 38 del 29 aprile 1966, n. 68 del 10 settembre 1967, n. 80, 81 e 82 del 12 dicembre 1968.
5. SCU, CC n. 4 del 15 gennaio 1973 e n. 38 del 20 aprile .
6. SCU, CC n. 119 del 3 novembre 1973.
7. SCU, CC n. 40 del 20 aprile 1973 e n. 250 del 28 luglio 1973.
8. Cfr Giornale di Sicilia dell'1 luglio 2007.
9. SCU, verbale della Giunta Municipale (GM) n. 148 e n. 149 del 4 maggio 1973, CC n. 122 del 7 dicembre 1976.
10. SCU, CC n. 21 del 24 feb 1980 e n. 54 del 30 marzo 1980.
11. SCU, CC n. 93 del 5 maggio 1981.
12. SCU, CC n. 4 del 10 gennaio 1984.
13. SCU, CC n. 104 del 7 maggio 1982.
14. SCU, CC n. 72 del 29 ottobre 1996.
15. *Ibidem*.

16. SCU, CC n. 212 del 13 luglio 1985, n. 287 del 30 novembre 1985, n. 20 del 10 gennaio 1986.
14. SCU, CC n. 72 del 29 ottobre 1996.
15. *Ibidem*.
16. SCU, CC n. 212 del 13 luglio 1985, n. 287 del 30 novembre 1985, n. 20 del 10 gennaio 1986.
17. Le informazioni sulle navi e sulle compagnie sono tratte anche dal sito [www.naviearmatori.net](http://www.naviearmatori.net).
18. Nel 1857 le sorelle Angela e Giuseppa Longo sposarono gli armatori salinari Giuseppe Lambrosa e Gaetano D'Albora; Giovanni D'Albora sposò Maria Longo nel 1888 e fu consigliere e assessore di Ustica per dieci anni dal 1902; Giuseppa D'Albora sposò nel 1943 l'usticese Domemico Mancuso. Per dettagli sui viaggi dei velieri di Salina cfr. MARCELLO SAJIA, ALBERTO CERVELLERA, *Mercanti di mare Salina 1800-1953*, Trisform, Messina 1997.

## APPENDICE

### Arrivi eccellenti

Il 10 novembre 1830 giunse a Ustica il *Ferdinando I*, il primo vapore mai visto dagli usticesi. Trasportava truppe al comando del Generale Vito Nunziante inviato dal re Ferdinando II per prevenire disordini a Palermo dopo la morte di Francesco I. Il Generale sostò nell'isola prima di recarsi a Palermo per arrestare il Vicerè Marchese Ugo delle Favare e surrogarlo nella carica.

Il 17 luglio 1852 giunse a Ustica il professor Vincenzo Mortillaro Marchese di Villarena, pari del Regno e docente universitario di Letteratura e Lingua Italiana. Presiedeva una commissione per indagare sull'operato del Sindaco Longo, che fece reintegrare nella funzione da cui era stato sospeso.

Tra il 1868 e il 1913 con i suoi yacht *Nike I* e *Nike II* Luigi Salvatore (1847-1915), arciduca d'Austria, visitò più volte Ustica nei suoi viaggi nel Mediterraneo. L'arciduca fu autore di 67 opere in 94 volumi su coste e isole del Mediterraneo scritte in tedesco, francese, italiano, ceco, maiorchino e dialetto friulano. Le opere redatte con rigore scientifico riguardano la geografia, la popolazione, l'economia, la storia, la geologia, la meteorologia, la cultura materiale, le tradizioni, il folklore e sono corredate da xilografie tratte dai suoi disegni a matita. Nel 1898 pubblicò a Praga il volume *Ustica* corredato da 58 xilografie.

Il 29 gennaio 1899 giunge a Ustica la R. Nave Agostino Barbarigo con una nutrita rappresentanza di autorità palermitane, tra cui Giuseppe Pitre, per la cerimonia della posa del busto bronzeo del Capitano Vito Longo.

Il 13 maggio del 1906, il Re Vittorio Emanuele II e la Regina Elena visitarono l'isola per confortare la popolazione dopo il terremoto a causa del quale era stata trasferita a Palermo. I sovrani, accompagnati da Ministri, Generali e Ufficiali di Marina e da cortigiani, giunsero con il loro yacht *Trinacria* scortato dalle navi *Agordat* e *Coalit* e da 14 cacciatorpedinieri.

Il 23 ottobre 1911 nella rada di Ustica approdò il piroscafo *Rumania* con un carico di 920 deportati libici, i ribelli di Sciarra Sciat. Alcuni di loro erano morti durante la traversata e "scaricati" in mare prima dello sbarco; molti altri moriranno durante la relegazione in

conseguenza delle precarie condizioni di vita della colonia penale e quindi del diffondersi di epidemie di varia natura. Centotrentadue saranno sepolti nel cimitero di Ustica.

Il 6 dicembre del 1927 giunse con il piroscafo *Ustica* Antonio Gramsci confinato politico eccellente.

Nel 1927 arrivò... il ginecologo. Silvia Rosselli racconta: «A proposito della gravidanza di mia madre, in famiglia si raccontava una storiella molto divertente, condita dall'umorismo di mio padre [Nello, confinato politico a Ustica], sempre pronto a cogliere il lato comico della vita. A Ustica non esisteva ospedale, nè farmacia... nè ginecologo! Perciò fu chiamato uno specialista da Palermo per accertarsi che tutto procedesse bene. Come è noto, il mare tra Palermo e Ustica è spesso burrascoso e il vaporetto non sempre ce la faceva a uscire dal porto. Quella volta partì. Ma il piccolo battello ballò parecchio durante la traversata, e il povero ginecologo arrivò a Ustica più morto che vivo. Fu necessario metterlo a letto e curarlo, finché si riprese e finalmente poté visitare la sua paziente...»

Il 5 agosto 1943 con le corvette inglesi *Plunkette Gleaves* e con il mezzo da sbarco *LCI 213* arrivarono a Ustica le truppe alleate sotto il comando del Cap. Wood per ufficializzare la resa dell'isola. Nell'occasione furono disarmate le forze militari locali e, dimesso l'ultimo podestà Litterio Lauricella, poi sostituito dal Commissario Umberto Lo Valvo, anni prima confinato politico nell'isola.

La notte del 7 settembre 1943, nella *Cala Santa Maria* vi fu un *rendez-vous*, protetto da aerei alleati e italiani, tra la corvetta *Ibis* comandata dall'Ammiraglio F. Maugeri ed una nave inglese. L'*Ibis* prese a bordo il Generale M.D. Taylor e il Colonnello W.T. Gardiner, emissari di Eisenhower trasportati segretamente a Gaeta e poi a Roma per trattative col Gen. Badoglio finalizzate alla resa dell'Italia.

Il 24 e il 28 gennaio 1945 arrivò l'incrociatore *Montecuccoli* con centinaia di giovani del Ragusano arrestati e confinati a Ustica quali aderenti al movimento del *Non si parte!* che contestava il richiamo alle armi e reclamava l'abolizione del latifondo e la distribuzione delle terre ai contadini.

Nell'estate 1960 giunse lo yacht *Cristina* con il Principe di Monaco Ranieri III e la moglie Grace Kelly, l'armatore greco Aristotele Onassis, uno degli uomini più ricchi e potenti del momento, e la famosa cantante lirica Maria Callas. Il Sindaco Profumo offrì loro un cesto di frutta e terreno per edificarvi una villa.

Il 14 agosto 1972 approdò a Ustica la motonave *Nuova Egadi* che conduceva in gita nel Mediterraneo il Presidente della Repubblica On. Giovanni Leone e la moglie Donna Vittoria. Il Presidente accompagnato da Ministri e dalla moglie visitò il Comune e la Parrocchia.

Il 17 luglio 1979 approdò a Ustica la famosa nave scuola della Marina *Amerigo Vespucci*. L'equipaggio visitò l'isola e fu festeggiato dal Sindaco. cfr delibera Consiglio n. 143 del 7 settembre 1979.

Il 4 agosto 2005 al molo *Ex SIRENA* è attraccata la nave di crociera *Siver Shadow* con passeggeri inglesi e francesi, la più grande mai accostata.