

La lunga storia dei collegamenti di Ustica

Dagli inizi alla fine dell'Ottocento

di Vito Ailara

*L'Isola è fine di ogni viaggio,
meta della più grande via
per cui è sempre corsa ogni avventura.
Isola è anelito e approdo
Remissione di ogni incertezza e ansia
Superamento della natura
Scoperta, inizio delle conoscenze
Isola è anche sosta breve, attesa
Pausa in cui rinasce la fantasia dell'ignoto
Scoglio dentro l'immenso mare
Granello vagante dell'infinito
spazio.*

Vincenzo Consolo

Prima parte

Quant'è bella la vita sulle isole! Si vive in uno spazio piccolo piccolo e si ha la piena disponibilità dell'immensità del mare e il privilegio di penetrare l'orizzonte dai confini mutabili e infiniti.

Si chiama "straniero" l'uomo della "terraferma" eppure si ha sete di contatti. "Straniero" senza connotazioni ostili però, nel senso di ospite che viene da altri mondi lontani sconosciuti e desiderati; mondi diversi perché senza mare, mondi che non conoscono i disagi e i privilegi della vita sull'isola: il privilegio dell'intimità con la natura, il disagio della mobilità limitata.

Siamo strani noi isolani! Strani e contraddittori nei comportamenti.

Strani perché uomini di mare, gelosi delle nostre intimità ma anche generosi nel pericolo e solidali nel dolore; strani perché ci crogioliamo in sciocche conflittualità ma anche nella gioia della solidarietà e dell'accoglienza; perché siamo riservati ma anche aperti alle novità del mondo esterno; perché sappiamo che il mare non isola ma connette, connette popoli diversi e diffonde la sapienza, connette più della "terraferma". Da quest'ultima considerazione potrebbe derivare un giudizio di inappropriata lessicale sull'espressione burocratica "continuità territoriale" utilizzata per indicare i collegamenti agevolati per gli abitanti delle isole. Da isolano sentimentale mi piace considerare il mare come elemento di connessione più che di separazione.

Ma queste considerazioni, su cui si potrebbe dissertare a lungo, appartengono all'antropologia.

Appare più opportuno sottolineare che la qualità e la frequenza dei collegamenti sono sempre strettamente correlate agli interessi economici della



Con una feluca, veloce barca a vela latina con portata di 150 tonnellate, furono fatti i primi viaggi dal 1766 al 1787.



Paranzello, un albero e vela latina. Piccola imbarcazione utilizzata nella prima metà dell'Ottocento per collegare l'isola, due volte al mese.

Incisione da *Liparischen Inseln* di Ludwig Salvator D'Austria, Praga 1894

comunità, ma anche all'accesso ai servizi primari, come l'assistenza sanitaria e il diritto allo studio, e, più in generale, alla voglia degli isolani di partecipare pienamente alla vita sociale come cittadini compiutamente integrati. Se ne deduce che la storia dei collegamenti delle isole è strettamente connessa all'evoluzione delle comunità che le abitano.

Ogni tappa del progresso determina nuove esigenze di mobilità, la conquista di una meta stimola il conseguimento di altre più avanzate. Per questo il problema 'collegamenti' è stato ed è perennemente attuale, mai definitivamente risolto, cruccio di Sindaci e Consigli Comunali. Per questo è sempre acuta la tensione con cui si dibattono le possibili soluzioni. Per questo è sempre aspra, ora aperta ora latente, la conflittualità con le compagnie incaricate del servizio, spesso inadempienti rispetto agli impegni contrattuali.

Per tutti questi motivi appare utile presentare ai lettori la ricostruzione della lunga storia dei collegamenti dell'isola resa possibile dalle ricerche portate avanti per preparare la mostra *Andar per Ustica*, allestita per il nostro Centro Studi nel 2007 con l'aiuto determinante del Vice Presidente Giulio Calderaro. Con essa si è voluto salvare dall'oblio eventi significativi, ormai ignoti o rimossi dalle nuove generazioni, ma anche agevolare una lettura più razionale dell'attualità.

In questa prima parte illustreremo gli anni più difficili, i primi due secoli dal 1763, caratterizzati da istanze minimali soddisfatte molto approssimativamente, nel corso dei quali più che agli abitanti la frequenza dei viaggi e la qualità dei mezzi interessavano, soprattutto emotivamente, i relegati.

«La *Posta* [il postale] in Ustica è qualcosa di grande» scriveva Pietro Minneci, relegato politico a Ustica nel 1854 per le sue attività antiborboniche.

«[Alla partenza] le sue vele sono gonfiate da quattrocento sospiri [dei relegati], la sua prora accompagnata da altrettanti paja d'occhi [...] sino che la non si perde per l'immensità del mare.

[All'arrivo] quei quattrocento sospiri, sono adesso quattrocento martelli che danno sul cuore, quei quattrocento paja d'occhi adesso sono quattrocento aghi magnetici che se la tirano. La *Posta* è attesa da tutti, tutti ne attendono qualcosa, chi la sua liberazione, chi altro e chi altra cosa.

Non appena arriva la *Posta* ecco di capo discorrere della sua partenza. Insomma lì tutto è *Posta*»¹.

Non v'è dubbio, l'arrivo del postale era per tutti, per i relegati e per gli Usticesi, "l'evento" che scandiva, come rintocco di campana, la giornata: c'era un "prima del vapore" e un "dopo del vapore". Ancora oggi è così, nonostante l'andirivieni di aliscafi, perché la nave resta sempre un punto di riferimento irrinunciabile e, pur nell'era di internet cellulari e tablet, continua a portare la posta.

Gli inizi

Come vedremo, navi e approdi sono, ovviamente, due facce dello stesso problema, entrambe connesse nella logica e nella pratica, e oggetto di preoccupazione costante degli isolani e dei loro amministratori sin dai tempi della colonizzazione dell'isola del 1763.

Va subito sottolineato che il settecentesco progetto di ripopolamento dell'isola, voluto dai Borbone per sottrarla al controllo dei corsari che ne avevano fatto un covo e base operativa per le loro incursioni, non prevedeva interventi statali nè per gli approdi nè per collegamenti regolari. Non fu un'omissione però, perché



Cartolina del primo 900. In prossimità della costa il Gorgona.

all'epoca nessun'altra rotta marittima era servita con regolarità e i trasferimenti di uomini e merci avvenivano con bastimenti di privati noleggiati secondo necessità.

Sbarcati coloni e militari, il primo Governatore dell'isola Odea provvide ai rifornimenti da Napoli (per la sola pozzolana) e da Palermo (per tutto il resto) ingaggiando di volta in volta trasportatori privati. In quei primi anni una lunga teoria di sciabecchi, tartane, feluche, paranzarelli, lancioni e barche d'ogni tipo affollavano la cala *Santa Maria* per sbarcarvi ingegneri e maestranze, materiali edili e derrate alimentari, ma anche e soprattutto botti d'acqua. L'isola, infatti, non aveva sorgenti ed erano state errate le valutazioni progettuali sul gettito di acqua da stillicidio nelle grotte *Azzurra* e *San Francesco*; poca anche era la disponibilità di antiche cisterne e in disuso gli involucri naturali già utilizzati durante i precedenti popolamenti dell'isola. Di acqua ne bisognava tanta! Ne necessitava per uomini e animali domestici ma anche per le edificazioni delle fortificazioni e delle nuove abitazioni.

La necessità di collegamenti regolari maturò man mano che nell'isola andavano crescendo le attività produttive e commerciali. E, siccome nessun armatore privato mostrò interesse al riguardo, dovette farsene carico il governo.

Il primo servizio pubblico fu sperimentato nel 1767, cioè 4 anni dopo il popolamento e trovò origine in un evento singolare che val la pena raccontare.

Era sorto un "conflitto di competenza" tra i coloni contadini e i corallari trapanesi, frequentatori abituali dell'isola. I coloni in verità non erano interessati alla pesca perché *terricoli*, agricoltori, ma protestarono perché temevano che i corallari potessero consumare le loro riserve d'acqua, di legna e di derrate alimentari. Si opposero dunque alla loro presenza, sostenendo che i banchi coralliferi dovessero essere di proprio esclusivo sfruttamento. I trapanesi, invece, sostenevano il diritto di pesca per la lunga frequentazione del mare di Ustica nei secoli precedenti. Il contenzioso fu risolto dalle autorità con un compromesso: agli isolani venne riconosciuto il diritto di privativa della pesca del corallo; ai trapanesi il permesso di pescare con un massimo di



Veduta di Ustica di fine '800

sei barche con l'obbligo di portare acqua e viveri per l'equipaggio, di pagare 1.20 onze alla Chiesa e di tenere una barca a disposizione del Governatore dell'isola per l'invio di dispacci a Palermo².

Fu, questo, il primo servizio pubblico che collegò l'isola a Palermo.

Successivamente, su istanza del Governatore Gomez e del Commissionato Sodaro (entrambi in carica dal 1766), al servizio fu destinato una feluca regia e in seguito lancioni reali.

Ma il collegamento divenne regolare e stabile solo qualche anno dopo quando, nel 1786, il Governo destinò al servizio uno sciabecco affidandone il comando a capitano Pietro Calderaro, figlio di uno dei più assidui trasportatori palermitani, anch'egli Pietro di nome, che aveva preso moglie a Ustica. L'equipaggio era composto dagli usticesi Domenico Picone, Calogero De Simone, Gaetano Randazzo, Antonio Barbera, Filippo Mollica, Vito Taranto e Gaetano Palmisano. Al capitano era corrisposto uno stipendio di sei tarì al giorno, ai marinai quattro. Lo sciabecco partiva da Ustica due volte al mese³.

Inizia così un servizio a totale carico dello Stato.

La *Regia Corriera* -così fu chiamata l'imbarcazione- trasportava posta, persone e merci dando inizio alle relazioni commerciali tra la giovane comunità e la capitale.

I viaggi non sempre erano facili, non solo per le condizioni del mare o per le burrasche improvvise, ma anche per le alte probabilità di incappare in attacchi di corsari maghrebini. Il fatto più cruento si verificò nel 1804

quando, all'alba del 14 ottobre, i corsari circondarono la barca con dodici legni e la colpirono con una cannonata. La barca affondò rapidamente e i galeotti incatenati ai remi e quarantaquattro passeggeri annegarono. Capitano Pietro e quindici uomini dell'equipaggio furono catturati e portati come schiavi ad Algeri⁴.

Una nuova barca sostituì quella affondata e il comando fu affidato a Lorenzo Ingargiola e successivamente a Salvatore Calderaro, figlio del capitano fatto schiavo.

Quando, dopo anni di schiavitù, venne riscattato dalla famiglia, Pietro Calderaro riprese il comando della barca ma incappò in un nuovo attacco. Stavolta, però, ebbe la meglio e riuscì a catturare alcuni corsari. Ciò gli valse la nomina di *Alfiere della Marina*. Il titolo onorifico conferito dal re, meritato per la prodezza di marinaio e per il cospicuo valore economico dei corsari tratti in schiavitù, valse al Calderaro il riconoscimento di uno *status* che gli garantiva i privilegi riconosciuti ai graduati della Regia Marina.

Alla morte del Calderaro, il viceré Vito Nunziante, che, memore dell'accoglienza ricevuta alla vigilia del suo insediamento, aveva a cuore i problemi dell'isola, affidò, nel 1830, il servizio ai Reali Lancioni⁵, che lo svolsero sino al 1835. In quest'anno il servizio venne affidato, con pubblica gara, alla famiglia Calderaro, che costruì a sue spese una barca da destinare allo scopo, sotto il comando di Salvatore Calderaro, figlio di Pietro.

È questo il primo caso di affidamento con asta pubblica e di attivazione di un'impresa privata.



Tre foto di Ustica del navigatore genovese Enrico Alberto d'Albertis che ha visitato l'isola nel 1889. Dall'alto:
Un paranzello a vele spiegate tirato a secco sulla spiaggia.
Le case dei pescatori.
Il Gorgona in rada.

Tra il 1835 e sino al 1856 le informazioni sono incerte. Ci affidiamo alle fonti bibliografiche che narrano di collegamenti assicurati ora da «vapore regio destinato a tramutare le reali truppe»⁶, ora da «Barca della posta»⁷, ora da «Barca della corrispondenza»⁸, ora dalla «Posta», il «paranzello di patron Cirino»⁹, tutte definizioni generiche per definire un servizio di collegamento con frequenza regolare. Il Tranchina inoltre riferisce che il sindaco Andrea Di Bartolo eletto nel 1843 ottenne che la barca a vela venisse sostituita da un piroscafo¹⁰, ma le ricerche archivistiche, come vedremo, lo smentiscono.

L'epoca dei Florio

Certo è, invece, che nel 1856 la gestione del servizio era affidata alla società siciliana *Ignazio & Vincenzo Florio-Vapori Postali*, ma è verosimile che lo fosse già dagli anni Quaranta presumendo che nel 1843 il sindaco Di Bartolo si sia rivolto proprio ai Florio per avere il piroscafo.

Florio fu un illuminato imprenditore: nel 1841 fondò la compagnia *Amministrazione dei pacchetti a vapore siciliani* ['pacchetti' dall'inglese *packet-ship*]; nello stesso anno fece costruire il moderno e accessoriato piroscafo *Palermo* per collegare la capitale siciliana con Napoli; nel 1853 avviò un collegamento stabile tra la Sicilia e l'America, con scalo a Napoli e Gibilterra.

Tanta intraprendenza imprenditoriale e l'efficienza della compagnia dei Florio non trovò conferma nella tratta Palermo-Ustica perché i disservizi si protrassero per lungo tempo. A febbraio 1861 il questore di Palermo chiede al Consigliere di Luogotenenza del dicastero della Sicurezza Pubblica, notizie sul contratto con cui Vincenzo Florio ha assunto l'appalto per il trasporto a Ustica dei «relegati». Quest'ultimo inoltra la richiesta al Segretario Generale del Dicastero dei lavori Pubblici e ottiene la risposta: «Il Signor Florio appaltatore del servizio postale marittimo sarebbe obbligato, per suo contratto, a far due viaggi al mese per Ustica e ritorno, a mezzo di battelli a vapore. Per semplice eccezione, attesa la mancanza del vapore, era stato abilitato ad eseguire questo servizio con barca a vela. È stato però di recente premurato ad adempiere agli obblighi del contratto»¹¹. Indi rassicura il Questore, ma questi un mese dopo puntigliosamente insiste: «Il Signor Florio per lo [sic] trasporto dei relegati ad Ustica non ha approntato né piroscafi né barche a vela [per cui] all'occorrenza ho dovuto noleggiare delle barche pagando la spesa all'uopo necessaria sui fondi propri della Sicurezza Pubblica»¹².

C'è da presumere che l'inadempienza perdurò ancora per molto tempo negli anni successivi. Sta di fatto che la prima notizia dell'impiego di un vapore risale al primo luglio del 1867. Lo scrive il Tranchina nella sua storia di Ustica ricordando il suo arrivo nell'isola, fresco nella nomina di Parroco, sul vapore messo a disposizione dai Florio¹³. Più avanti nel tempo il «Giornale di Sicilia» del 22 settembre 1873 confermava che il vaporetto della società *Ignazio e Vincenzo Florio e C.* a quella data collegava l'isola il primo e il terzo sabato del mese con partenza da Palermo alle 24,00.

Intanto i commerci erano cresciuti e i due viaggi al

mese non soddisfacevano le esigenze. Prese a cuore il problema il senatore Raffaele Palazzolo che portò in Parlamento la richiesta di potenziamento del servizio. Il suo appassionato intervento così recitava: «Ustica non è lontana da Palermo che quaranta miglia, ma per noi è più lontana dell'America. Difatti noi mandiamo da Palermo a New York una lettera in quattordici giorni, mentre da Palermo a Ustica impiega quindici giorni!»¹⁴

Il senatore fu convincente e ottenne dal Ministro Depretis l'aumento della frequenza dei collegamenti. Fu così che, finalmente, a partire dal 1884 il collegamento divenne settimanale. L'evento fu festeggiato con grande entusiasmo dalla popolazione e il 20 luglio di quell'anno il vapore, nel suo primo viaggio settimanale, venne accolto festosamente dalla banda musicale¹⁵.

Passarono appena nove anni e dal 2 novembre 1893 la frequenza divenne bisettimanale, il giovedì e la domenica¹⁶.

Gli Usticesi erano evidentemente soddisfatti delle migliorie ma lamentavano l'inadeguatezza dei mezzi navali impiegati, che erano lenti e insicuri. Per questo salutarono con grande soddisfazione la nota del 19 novembre 1893 con cui il Ministero della Marina comunicava che la *Navigazione Generale Italiana* (la nuova compagnia dei Florio) avrebbe dovuto sostituire il vecchio *Gorgona* di 109 tonnellate con il *Liguria* di 293,46 tonnellate.

L'argomento, invece, rimase all'ordine del giorno del Consiglio Comunale per lunghissimo tempo. I consiglieri se ne occuparono nel 1894¹⁷ mettendo in rilievo come il *Gorgona* fosse inadeguato sia perché aveva solo dodici posti al coperto -quattro in prima classe e otto in seconda classe- e sia per la piccola stazza che, in caso di maltempo, impediva frequentemente la traversata. Le lagnanze provocarono l'intervento delle Autorità che assicurarono che il *Gorgona* sarebbe stato sostituito dal piroscafo *Napoli*, di maggiore stazza.

Ma il Consiglio Comunale, appena un anno e mezzo dopo, nel 1896, dovette ritornare sull'argomento per segnalare al Prefetto la delusione degli isolani dovuta al fatto che il piroscafo *Gorgona* era stato realmente sostituito dal *Napoli*, «ma per breve tempo, se si considera che la *Navigazione Generale Italiana*, prima che fossero trascorsi sette mesi da quel provvedimento, ha disposto che nuovamente il *Gorgona* faccia il servizio postale fra Palermo e Ustica»¹⁸.

E ancora sei anni dopo, nel 1902, il Consiglio deliberava un ordine del giorno per segnalare, fra l'altro, che nell'anno precedente il *Gorgona* «partendo da Ustica dovette arrestarsi per un guasto alla caldaia con fuga di acqua bollente che provocò la morte del fuochista» e il vapore «come vecchia carcassa fu trascinato a Palermo»¹⁹ da un altro piroscafo inviato in soccorso dalla compagnia. In quella circostanza il *Gorgona* venne sostituito dal *Palermo* e il Sindaco, pienamente soddisfatto, inviò una lettera di compiacimento.

«Quale amara delusione però!» -si continua a leggere nel verbale- «La lettera del Sindaco non era manco giunta a destinazione che il *Gorgona*» fu riammesso in

servizio. E conclude amaramente: «Ustica [non può] essere in tal modo bistrattata perché sostiene tutti gli oneri come gli altri comuni del regno senza usufruire degli stessi vantaggi»²⁰.

Considerazioni ancora oggi ricorrenti.

Il Consiglio infine nel 1903 prese atto della perentoria assicurazione della compagnia al Prefetto: «l'ultima volta che il piroscafo *Gorgona* [è stato utilizzato per Ustica] fu il 22 dicembre 1902 [e non sarà più impiegato] salvo il caso che per qualche volta potremmo esservi costretti»²¹.

Parole al vento!

Gli isolani dovettero subire il *Gorgona* sino al 1906, quando venne finalmente sostituito col *Napoli* di 251 tonnellate, con partenza da Palermo a mezzanotte e da Ustica alle 16,45.

Erano passati 17 anni dalla promessa iniziale!

VITO AILARA
1/ continua

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

Post scriptum

Questa ricerca nasce grazie agli stimoli che nel 2007 Giulio Calderaro mi diede per documentare la mostra Andar per Ustica con lui curata in quell'anno per il nostro Centro Studi. È stata un'occasione per riandare alle nostre esperienze giovanili quando, concluse le elementari, siam partiti per continuare gli studi in città e si tornava a casa solo a Natale e a Pasqua. Quelli erano tempi in cui la malia dell'isola frequentava i nostri sogni alimentando struggenti nostalgie dell'isola, ma anche tempi in cui il viaggio per Ustica era ancora un'avventura: in inverno, senza l'ausilio delle moderne previsioni meteorologiche, non era raro interrompere il viaggio per mare grosso e far ritorno in porto dopo ore di navigazione.



Pietro Calderaro, il comandante-patron dello sciabecco che garantì dal 1787 i primi collegamenti regolari con Palermo.



Sciabecco a vele spiegate.

NOTE

1. Pietro Minneci, *Ustica. Racconto*, Messina, 1858, ristampa con prefazione di Vincenzo Consolo e introduzione di Camillo Filangeri a cura del Centro Studi e Documentazione Isola di Ustica (CSDU), 2009, pp. 14-15.

2. In effetti le barche corallare presto crebbero di numero perché, come racconta lo storico Carmelo Trasselli, «gli isolani, 'gente per lo più dissoluta' si misero d'accordo coi trapanesi e, fingendo acquisti di barche o in altro modo, figuravano pescatori di corallo, mentre ben 17 erano le barche trapanesi che il nuovo governatore Roberto Gomez d'Arza riforniva d'acqua e di viveri ed esentava in parte dal tributo verso la chiesa». Cfr. C. Trasselli, *Il popolamento dell'isola di Ustica nel secolo XVIII*, Sciascia ed., Caltanissetta-Roma, 1966, pp. 107-112.

3. Le notizie sono tratte da Giuseppe Tranchina, *L'isola di Ustica dal MDCCLX ai giorni nostri*, Palermo 1885, ristampa Ed. Giada, Palermo 1982, vol. I, p. 126, n. 1.

4. Ivi, vol. I, pp. 129-131.

5. Ivi, p. 126, n. 1.

6. Archivio Diocesano Palermo (ADPa), b. 1348, fasc. 10, doc. del 1° febbraio 1833.

7. Ivi, doc. del 13 marzo 1841.

8. Ibidem.

9. Pietro Minneci, *Ustica. Racconto*, cit., pp. 15 e segg.

10. Tranchina, *L'isola...*, cit. vol. II, p. 55.

11. Archivio Stato Palermo [ASPA], fondo Polizia, vol. 1602, lettera del 7 marzo 1861 del Segretario Generale del Dicastero dei lavori Pubblici al Consigliere di Luogotenenza del Dicastero della Sicurezza Pubblica.

12. ASPA, fondo Polizia, vol. 1602, lettera del 23 marzo 1861 del Questore di Palermo al Consigliere di Luogotenenza del Dicastero della Sicurezza Pubblica.

13. Tranchina, *L'isola...*, cit. col. vol. II, pp. 122-123.

14. Ivi, p. 74.

15. Ivi, p. 125.

16. L. S. d'Asburgo, *Ustica*, Praga, 1898, tradotto dal tedesco da padre Francesco Rosario Pasquale con note di padre Carmelo da Gangi, ed. Giada, Palermo, 1989, p. 110.

17. Segreteria del Comune di Ustica (SCU), Raccolta deliberazioni Consiglio 1894-1896, verbale del 21 dicembre 1894.

18. Ivi, verbale del 22 luglio 1896.

19. SCU, Raccolta deliberazioni Consiglio 1900-1902, verbale del 12 dicembre 1902.

20. Ibidem.

21. SCU, Raccolta deliberazioni Consiglio 1902-1904, verbale del 16 luglio 1093.