

LEONARDO POMA

Breve storia dei
**SERVIZI MARITTIMI
POSTALI E COMMERCIALI MINORI
SOVVENZIONATI DALLO STATO**

con riferimento al porto di Trapani



ASSOCIAZIONE PRO-LOCO TRAPANI

LEONARDO POMA

Breve storia dei
**SERVIZI MARITTIMI
POSTALI E COMMERCIALI MINORI
SOVVENZIONATI DALLO STATO**

con riferimento al porto di Trapani

ASSOCIAZIONE PRO-LOCO TRAPANI

L'Autore ringrazia l'arch. Giuseppe D'Angelo, Presidente dell'Associazione Pro-Loco di Trapani e tutti i componenti del Consiglio d'amministrazione, per la disponibilità e sensibilità dimostrate nell'aver reso possibile la pubblicazione di queste memorie trapanesi.

In copertina:

Un pontone dell'impresa portuale Leonardo Poma mentre cura il movimento di truppe che devono imbarcarsi per l'Africa.

Dedico questo scritto a mio Padre, e a mio Nonno, e al Nonno di mio Nonno, e a tutti coloro che, da gentiluomini, hanno lavorato e operato nel e per il porto di Trapani.

L.P.

Introduzione

La posizione geografica di Trapani è indubbiamente particolare: perché se si esamina, almeno per un momento, la carta del bacino del Mediterraneo, risulta che il suo porto è un tramite obbligatorio tra l'Italia continentale e le coste settentrionali dell'Africa; ed ancora è praticamente equidistante tra le coste del Mediterraneo orientale e quelle del Mediterraneo occidentale.

Tale felice posizione, intuita fin dall'antichità, fece sì che Trapani, prima d'essere una città, fosse essenzialmente un porto, un approdo sicuro e direi strategico, insenatura naturale, da servire ora al più importante centro di Erice, ora, in genere, all'entroterra siciliano.

Si può intendere facilmente, a questo punto, l'importanza assunta presto da questo porto: i più anziani ricorderanno il traffico mercantile di velieri, vapori, bastimenti, allorquando questi, spesso impossibilitati ad attraccare alle banchine per deficienza di fondali, si servivano dei «pontoni» delle maestranze portuali per effettuare tramite essi l'imbarco e lo sbarco delle merci tra la banchina e la nave; i meno anziani possono solo intuire l'attività febbrile del nostro porto tra la fine del secolo

XIX e il principio del secolo XX, anche guardando le ingiallite cartoline fotografiche del tempo.

In questo contesto socio-geografico ha assunto sempre un ruolo di rimarchevole importanza «il traffico locale», e cioè quello diretto a collegare il capoluogo di Trapani con le isole minori vicine, e cioè con l'arcipelago delle Egadi, con Pantelleria, con le Pelagie, ma anche con Porto Empedocle da un lato, e Castellammare-Palermo dall'altro, venendosi a creare quasi un anello circolare di collegamento di tanti approdi della Sicilia occidentale, facenti capo proprio a Trapani, quale naturale testa di ponte; da Trapani, del resto, transitavano anche navi interessate al traffico del sale, dei cereali, del frumento, del carbone, del legname e più recentemente del tonno; cioè il traffico marittimo che interessava Trapani era duplice: da un lato il traffico mercantile vero e proprio espletato con navi talvolta di non indifferente tonnellaggio; e dall'altro il traffico locale diretto alle isole che costituiva e costituisce il compendio dei *servizi marittimi postali e commerciali minori sovvenzionati dallo stato*, con riferimento, appunto, al nostro porto.

Il traffico mercantile vero e proprio, invece, è ormai praticamente scomparso, o si è, comunque, trasformato, e ciò per diversi motivi: lento ma inesorabile venir meno delle industrie trapanesi, accentramento dei traffici verso il porto di Palermo che per vari motivi ha fagocitato un po' tutto il movimento, cambiamenti del modo di operare

nei porti anche per progressiva e ormai generalizzata introduzione delle navi di tipo traghetto.

Questo mio breve lavoro è rivolto, come si evince dall'intitolazione, ai servizi marittimi postali sovvenzionati, non foss'altro per richiamare alla memoria, e non disperderli, alcuni ricordi ormai lontani e fatti che non tutti conoscono; oggi i collegamenti con le isole sono diventati così numerosi e frequenti da potersi paragonare quasi a servizi di autobus, in una dispersiva dilatazione di viaggi per linea, più demagogica che concretamente utile, con navi sempre più grosse e magari sopradimensionate rispetto alle reali esigenze di traffico e alle obiettive possibilità di approdo nei vari scali: è la realtà dei nostri tempi, completamente mutati e in un certo senso stravolti.

Questo libretto non è certamente esaustivo della materia; senza dubbio vi sono lacune, dimenticanze, omissioni, soprattutto di date e nomi di persone, e di navi, ma è stato scritto col cuore e col sentimento, più che con la mente e con la penna; ho attinto molto dai miei ricordi di fanciullo, allorché passavo tutto il mio tempo all'agenzia marittima che fu di mio nonno Nanai, e di mio Padre; ma devo anche ringraziare il comm. Angelo Davoli, carissimo amico di famiglia, «vecchio» funzionario delle varie Società sovvenzionate del gruppo D, che, nonostante la sua veneranda età, con grande lucidità è stato verso di me ben prodigo di notizie, date, nomi e fatti.

Leonardo Poma