

III

Suddivisione dei servizi minori in «settori». «La Sicania»

Con quella certa «ristrutturazione» dei servizi marittimi, accennata alla fine del capitolo precedente, lo Stato italiano determinò diverse zone d'influenza marittima, per cui vennero a crearsi altre Società di navigazione d'interesse nazionale (la «Italiana» e la «Sicilia»); nel contempo il governo decise di stralciare il compendio dei servizi afferenti le isole minori (sottraendoli così alla «Generale Italiana») dai collegamenti nazionali di maggiore rilevanza, e fu allora (1909) che si ebbe la suddivisione in gruppi di dette isole, gruppi, più precisamente denominati *settori*, e quindi:

- le isole Tremiti in Adriatico
- l'arcipelago Toscano
- le isole della Sardegna
- le isole Partenopee
- le isole Eolie
- le isole Egadi, Pantelleria, Pelagie e Ustica.

Conseguentemente lo Stato indice le gare d'appalto per

la concessione dei servizi per settori che vengono classificati

*Servizi marittimi postali minori
Sovvenzionati dallo Stato*

Proprio nel 1908 era sorta a Trapani la società di navigazione «*La Sicania*», presieduta dal benemerito senatore Giuseppe D'Alì, vecchio armatore di grossi velieri, tra i quali è rimasto famoso il quattro alberi in ferro «*Gabriele D'Alì*» di circa 4.000 tonn. La famiglia D'Alì nella nuova società ha la maggioranza azionaria

Alla gara d'appalto indetta dal governo, proprio in quel tempo, per il settore delle isole della Sicilia occidentale, concorre anche la trapanese «*La Sicania*», che ne risulta vincitrice e quindi aggiudicataria per 25 anni dei servizi marittimi postali sovvenzionati dallo stato: tali servizi hanno inizio il 1° luglio 1910; sede della Società è naturalmente Trapani; suo primo direttore è l'avv. Alfredo Perdichizzi, cui seguirà il Sig. Achille Ponte.

Come da convenzione, *La Sicania* rilevò le navi già della Generale, e in particolare l'*Imera*, il *Pachino*, il *Motia* e il *Trapani* e forse anche il *Palestina*.

Tuttavia, contemporaneamente, la *Sicania*, in ossequio alla convenzione stipulata con lo Stato, dà commissione ai cantieri navali inglesi di Glasgow per tre nuovi piroscafi che avrebbero preso gli indimenticabili nomi di «*Pantelle-*



Altro momento di intenso lavoro portuale nella stiva di un piroscafo mercantile. Vedasi in secondo piano la dogana

ria», «Lampedusa» e «Ustica»; tali unità, di circa 400 tons. s.l., furono varate nel 1911 ed entrarono in servizio immediatamente, garantendo le linee contrattuali che erano le seguenti:

- 1 *Trapani - Favignana - Marsala - Mazara - Pantelleria - Lampedusa - Linosa - Porto Empedocle - con ritorno: Porto Empedocle - Sciacca - Porto Palo - Mazara - Marsala - Favignana - Trapani.* Tale linea circolare con frequenza settimanale, simmetrica ad un'altra linea, pure settimanale ma con percorso inverso, che può apparire oggi abbastanza curiosa, era, a quanto pare, ereditata dal concessionario precedente e doveva servire agli interessi soprattutto vinicoli delle zone toccate. Inoltre dava la possibilità agli abitanti delle isole di raggiungere Palermo, passando per Trapani. Tale servizio, tuttavia, cessò nel giro di qualche anno.
- 2 *Trapani - Castellammare del Golfo - Palermo,* con frequenza settimanale.
- 3 *Trapani - Favignana - Levanzo - Marettimo* e ritorno. Linea con frequenza bisettimanale (giovedì e domenica).
- 4 *Palermo - Ustica* e ritorno. Frequenza trisettimanale.

Le tre nuove unità, che per la loro caratteristica forma venivano usualmente e affettuosamente chiamate “salie-

LA SICANIA

SOCIETA' ANONIMA DI NAVIGAZIONE

Capitale Sociale versato L. 1.290.000

Sede in TRAPANI

Assemblea Generale Ordinaria e Straordinaria degli Azionisti

tenutasi il 5 Aprile 1933 A. XI. E. F.

ESERCIZIO

1932



TRAPANI

OFFICINA TIPOGRAFICA EDIT. «RADIO»

1933

re” dai marittimi trapanesi, oltre a svolgere i servizi, per così dire «d’istituto» (passeggeri, merci e posta) curavano l’approvvigionamento idrico delle isole interessate e a tale scopo rispondeva meglio l’Ustica, che era dotata di apposite tanche dalla capacità di 90 tonnellate d’acqua. E in verità queste navi, modernissime per l’epoca e abbastanza marine (nel senso che tenevano bene il mare) consentivano agli abitanti delle isole la possibilità di smerciare il pesce lavorato (a Lampedusa) o di avviare a tempo giusto lo zibibbo e il vino moscato (Pantelleria) e comunque contribuirono efficacemente al miglioramento della qualità della vita, avvicinando materialmente, psicologicamente e quindi socialmente le isole minori all’isola maggiore Sicilia.

* * *

La Sicania, così come fece per le navi, prelevò dalla Generale anche alcuni elementi di S.M. come i comandanti Tommaso Vicari, Francesco Sales, Nicolò Rinaudo, Achille Giummo, D’Antoni, i capi macchinisti Arturo Marasca, Domenico Servillo e Giacomo Matto, i primi ufficiali Giuseppe Denaro, Alberto Catania, Vincenzo Vasile e Giuseppe Cirillo. Ma è evidente che la Sicania rilevò anche altri elementi di S.M. sia di coperta che di macchina, così come il personale comune, e arruolò anche elementi nuovi, ma mancano purtroppo le testimonianze e i ricordi per poterli tutti citare.



Primi anni cinquanta. Alla banchina Garibaldi è attraccata una «saliera» (p/fo «Ustica» o «Lampedusa»)

Notiamo, invece, che la Sicania non ebbe un proprio «agente» a Trapani, ma avendo essa Società sede in questa città, creò una propria Agenzia sociale direttamente da lei dipendente. Lo stesso avvenne per lo scalo di Marsala.

* * *

Ricordiamo, infine, che la Sicania, almeno nel suo primo periodo, dopo avere rilevato le navi già della Generale, e provvistasi delle tre nuove navi provenienti dai cantieri inglesi, esercitò una linea commerciale, non sovvenzionata e quindi privata, che, con «baricentro» Trapani, si spingeva a Nord-Est, sull'Adriatico fino a Trieste, e a Nord-Ovest, sul Tirreno e sul mar Ligure, sino a Marsiglia, facendo, ovviamente diversi scali intermedi.