

VII

La «SI.RE.NA.» (Sicula Regionale di Navigazione S.p.A.)

Come si accennava nel capitolo precedente, la legge 5 gennaio 1953, n. 34 sull'«*ordinamento dei servizi postali e commerciali marittimi di carattere locale*», è da considerarsi di fondamentale importanza, avendo individuato e reiscritto le linee relative, appunto, ai servizi marittimi minori sovvenzionati dallo Stato. Prima di passare in modo più specifico alla nuova concessionaria Società SI.RE.NA., per i servizi con scalo a Trapani, è, quindi, opportuno richiamare alcuni punti essenziali di detta legge. Entro sei mesi, infatti, dalla sua pubblicazione, il Ministro della marina mercantile, di concerto con i ministri per il tesoro e per le poste e le telecomunicazioni, fu autorizzato ad affidare l'esercizio dei servizi postali e commerciali marittimi sovvenzionati di carattere locale *all'industria privata mediante pubblica gara ovvero a licitazione privata* (art. 1).

Vennero altresì, stabiliti nell'ambito di codesti servizi marittimi sovvenzionati, i seguenti settori:

- A) Arcipelago toscano;
- B) Isole partenopee e pontine;
- C) Isole Eolie;
- D) Isole Egadi, Pelagie, Ustica e Pantelleria.

Il settore «D» che segnatamente interessa il porto di Trapani, come principale capolinea, comprendeva quattro linee:

- Linea 1 - Palermo-Ustica e ritorno.
Periodicità: quattro volte la settimana.
- Linea 2 Trapani-Levanzo-Favignana-Marettimo.
Periodicità: tre volte la settimana.
- Linea 3 Trapani-Favignana e ritorno.
Periodicità: bisettimanale.
- Linea 4 Trapani-Pantelleria e ritorno.
Periodicità: bisettimanale.
- Linea 5 Porto Empedocle-Linosa-Lampedusa-Pantelleria e ritorno.
Periodicità: bisettimanale.

Da notare che le linee 4 e 5 in realtà erano circolari da Trapani sino a Porto Empedocle e ritorno, con scali a Pantelleria, Lampedusa e Linosa, e venivano effettuate da due navi che, praticamente, si incrociavano e si alternavano.

La Società per azioni SI.RE.NA., con sede in Palermo risultò aggiudicataria dei servizi del gruppo «D» che iniziò il 1° gennaio 1954.

Ai sensi dell'art. 4 della legge, fu stipulata apposita convenzione il 2 dicembre 1953, approvata con successi-



Poetico tramonto nella marina trapanese, ancora non rovinata dagli attuali moli turistici e mercantili. A sinistra la m/n «Egadi» (quella acquistata in Danimarca) e, al molo Garibaldi, la m/n «Nuova Egadi», gemella della «Nuova Ustica»

vo decreto del Presidente della Repubblica in data 9 dicembre dello stesso anno.

La convenzione fu firmata dal Dott. Silvio Tranchini, direttore generale della navigazione e del traffico marittimo, agente in nome e per conto del Ministero della Marina Mercantile e dal Sig. Enrico Mazzarella, presidente della Società «Sirena», in nome e per conto della stessa. Detta convenzione che avrebbe dovuto avere durata per venti anni a decorrere dal 1° gennaio 1954 e quindi sino al 31 dicembre 1973, fu, in realtà, poi prorogata, anno per anno, sino a tutto il 1975.

È importante notare, proprio per quanto riguarda la rilevanza del nostro porto, che ai sensi dell'art. 8 della citata convenzione, le sedi di armamento erano stabilite «nei porti di Palermo e Trapani». Notare la congiunzione «e», la quale significa che il porto di Trapani non poteva comunque essere pretermesso, sia come naviglio iscritto, sia come reclutamento degli equipaggi. Poi una successiva convenzione del 28 settembre 1961, che revisionava la precedente, e approvata con D.P.R. 10 gennaio 1962, ripropose lo stesso art. 8 ma modificando appena la dizione della sede di armamento che diventava «Palermo o Trapani»: dove cioè scompariva la congiunzione «e», per apparire la congiunzione «o», che, com'è facile capire, decretò la fine di Trapani come porto d'armamento, in quanto questi fu scelto definitivamente in quello di Palermo (la congiunzione «o», infatti, rappresenta opposizione fra i termini di una scelta).

MINISTERO DELLA MARINA MERCANTILE
DIREZIONE GENERALE NAVIGAZIONE E TRAFFICO MARITTIMO

CONVENZIONE

CON LA SOCIETA' "SIRENA,,

per l'esercizio dei servizi postali e commerciali marittimi
sovvenzionati di carattere locale Settore «D» - Isole Egadi,
Pelagie, Ustica e Pantelleria

ATENA - ROMA (1954)

* * *

Fu fatto obbligo alla SIRENA di rilevare la m/n «Egadi» della Ditta Cirrincione. Mentre per qualche anno ancora navigarono, probabilmente sotto la veste giuridica del noleggio, le ormai vecchissime «saliere» «Ustica» e «Lampedusa», sostituite poi, definitivamente nel '55 e nel '56 dalle nuove mm/nn «Nuova Ustica» e «Nuova Egadi», di circa 450 tons. s.l. costruite nei cantieri navali di Palermo, e adibite alle linee Palermo-Ustica e Trapani-IsoleEgadi. Erano navi di disegno moderno e cattivante, in una livrea rigorosamente bianca, che, soprattutto d'estate, quando la coperta di poppa veniva riparata dal sole con gli appositi teli, sembravano più degli yacht che delle navi di linea. La velocità d'esercizio, stabilita, fra l'altro nella convenzione, era di 12 nodi.

* * *

La nuova Società, giusta art. 13 della convenzione, come del resto era già avvenuto in passato, dovette assumere il personale amministrativo e navigante (Stato maggiore) già iscritto nei ruoli organici del precedente concessionario. Stranamente codeste convenzioni – bisogna rilevare – non hanno, invece, mai tutelato la figura degli «agenti» per i quali c'era solo un contratto, di natura privatistica, con scadenza annuale e rinnovabile; quindi assolutamente contingente e non garantistico per detto

lavoratore, che invece aveva ed ha un'importanza notevolissima, rappresentando in toto l'armatore nello scalo.

Agente della SI.RE.NA. a Trapani, fu ancora l'Agenzia marittima Poma, dapprima nella persona di Leonardo Poma, e poi nelle persone dei di lui figli Michele e Aldo Poma, e successivamente nella persona del solo Aldo Poma, agente marittimo raccomandatario, spedizioniere doganale e titolare di impresa imbarchi e sbarchi.

* * *

Ma i tempi cambiano presto; e soprattutto per le migliorate condizioni di vita che apportano sensibili aumenti nel traffico anche per un lusinghiero inizio di flussi turistici, oltre che per un più volte auspicato incremento dello sviluppo economico delle località interessate, la convenzione viene più volte modificata; quella approvata all'inizio del '62, per esempio, fra l'altro, all'art. 9, postula la immissione in servizio di due nuove navi, a decorrere dal 1° gennaio 1964, dalla stazza lorda unitaria minima di 800 tonnellate ciascuna, da assegnare alle linee 4 e 5 (cioè i collegamenti con Pantelleria e Lampedusa - Linosa - Porto Empedocle). Tali motonavi entrarono per tempo in servizio e sarebbero state l'«Antonello da Messina» e la «Vittore Carpaccio» di 1200 tonn., ed esercenti in linea una velocità di 14 miglia. Queste unità vennero costruite nei cantieri navali «Apuania» di Marina di Carrara, e possedevano un aspetto

abbastanza slanciato ed elegante: erano fornite di cabine (suddivise in due classi più una classe di lusso) con aria condizionata. Nonostante il progetto fosse abbastanza moderno, queste navi, dopo pochissimi anni d'esercizio, in ossequio ad una nuova convenzione, per ottemperare a ritenute mutate e ampliate esigenze di traffico, vennero trasformate, sempre nei cantieri navali Apuania di Marina di Carrara, in navi di tipo cosiddetto «polivalente», cioè con la possibilità di imbarcare e fare stazionare automezzi dal lato di poppa, attraverso un ampio portellone. In verità le navi cambiarono ampiamente i loro connotati originari, divennero più rozze e antiestetiche nella forma (come succede in genere, ad ogni cosa che viene adattata), conservarono la stiva di prora (ecco il perché della definizione «tipo polivalente» = stiva + garage), furono eliminati vani poppieri, e introdotta la classe pullman con poltrone reclinabili. Il garage poteva ospitare appena cinque camion di medie dimensioni e circa quindici autovetture: capacità che, per il celere sviluppo del traffico, divenne ben presto insufficiente, soprattutto in estate, generando notevolissimi disagi nell'utenza, e che solo la competenza e l'esperienza degli agenti sociali nei vari scali riusciva, in qualche modo ad arginare.

Anche tali navi fecero capolinea nel porto di Trapani. Durante i mesi necessari alla loro trasformazione furono impiegate nelle linee 4 e 5 le mm/nn «Andrea Mantegna» e «Gentile da Fabriano» noleggiate presso la società LIMARA (Linee Marittime dell'Adriatico).

Si. Re. Na.

SICULA REGIONALE DI NAVIGAZIONE S. p. A.
VIA EMERICO AMARI, 57
PALERMO



Regolamento per il trasporto
dei Passeggeri, delle Merci e del Bestiame
sulle linee del Gruppo D

*approvato dal Ministero della Marina Mercantile
Direzione Generale della Navigazione e del Traffico Marittimo*

IN. GRA. NA. - PALERMO

* * *

Nel 1968 entrò in servizio il mototraghetto «Canaletto», anche esso costruito nel solito cantiere Apuania, che, progettato segnatamente a tale scopo, riusciva ad imbarcare, pur essendo inferiore alle 500 tonnellate, oltre 50 autovetture. Questa nave sostituì l'ancor giovane «Nuova Egadi» sulla linea per le isole Egadi e determinò certamente il boom di afflusso automobilistico a Favignana soprattutto d'estate. Effettuava, ogni tanto, qualche sporadico viaggio per Pantelleria per esigenze contingenti. Moderna e agile, con il caratteristico fumaiolo allungato, era dotata di due gruppi propulsori che le consentivano di esercire la linea a 14 miglia. Razionalmente progettata, poteva imbarcare gli automezzi sia da prua che da poppa. Tale nave, passata successivamente alla attuale SIREMAR, è ancor oggi in esercizio.

* * *

Il volgere degli anni '60 segnò quindi il definitivo trapasso della tipologia del naviglio e cioè della nave di tipo tradizionale alla nave di tipo traghetto; ciò comportò anche se gradualmente, un completo cambiamento nelle modalità del lavoro portuale che per tanti decenni si era svolto nel nostro porto, con le gloriose compagnie dei lavoratori portuali e delle imprese di imbarchi e sbarchi. In breve tempo, infatti, tutte le merci per le isole finirono per viaggiare solo e direttamente in camion, mentre i

lavoratori del porto si ridussero ad effettuare solo il cosiddetto «rizzaggio» e «disirizzaggio» degli automezzi. Fretta di imbarcarsi, ansia di trovare posto, assillo di ritornare caratterizzano il movimento dei viaggiatori degli anni 70.

* * *

Anche per questo, ben presto (1968), la SIRENA, spinta forse dalla concorrenza privata della trapanese SAS (Società Aliscafi Sud) iniziò un servizio d'aliscafi con le Isole Egadi e Ustica. Fu acquistato dapprima, usato, l'aliscafo «Pisanello» (tipo Rodriguez PT 50), che, per qualche tempo, bisettimanalmente collegò Trapani con le isole Egadi - Palermo e Ustica. Successivamente venne comprato, nuovo di cantiere, un aliscafo più piccolo denominato «Pisanello» (tipo PT 20).

* * *

A questo punto i traffici aumentano decisamente e per fronteggiare il movimento estivo vengono noleggiati di volta in volta piccoli mototraghetti di società private (come la «Città di Piombino» o i vari «Lauro»). Mentre la Società SIRENA che doveva cessare i servizi, per naturale spirare del termine della convenzione il 31 dicembre 1973, ottiene proroghe annuali sino al 31 dicembre 1975. Infatti dal 1° gennaio 1976, in esecuzione



Novembre 1963. Porto di Trapani. Inaugurazione della nuova m/n «Antonello da Messina». Da sinistra, l'on. Aldo Bassi, il sig. Aldo Poma, l'ing. Emidio Ventimiglia (direttore della SI.RE.NA.) e il sig. Michele Poma (i fratelli Poma erano agenti a Trapani della stessa SI.RE.NA.).

della legge 20 dicembre 1974 n. 684 sulla ristrutturazione dei servizi marittimi di preminente interesse nazionale, i servizi di collegamento con le isole maggiori e minori vengono assunti da apposite società di navigazione al cui capitale avrebbe partecipato per almeno il 51 per cento l'Istituto per la Ricostruzione Industriale. Di fatto è successo che sono state costituite, con capitale di maggioranza azionaria Tirrenia, la TOREMAR per i servizi con le isole Toscane, la CAREMAR per i servizi con le isole Partenopee e la SIREMAR per i servizi afferenti le isole siciliane.

I tempi della SIREMAR, tuttavia, non fanno ancora parte della storia, essendo attualità dei nostri giorni: esulano, pertanto, dalla nostra trattazione.