



treni e navi

QUADERNI DELLE FERROVIE ITALIANE DELLO STATO
NUOVA SERIE N. 1

GIANLUIGI GAZZETTI

Treni e Navi

QUADERNI DELLE FERROVIE ITALIANE DELLO STATO
NUOVA SERIE - N. 1

INDICE

L'era del vapore	pag. 7
Le ferrovie nei porti	» 11
I primi ferry-boats	» 17
Navi trasportate da treni	» 21
Il problema dei trasporti attraverso lo Stretto di Messina	» 25
Il traghetto nella laguna veneta	» 29
I primi ferry-boats da Scilla a Cariddi	» 33
Le navi traghetto nel 1905, alla nascita delle Ferrovie dello Stato	» 39
Tra una guerra e l'altra	» 43
Treni, navi e cannoni	» 49
La ricostruzione	» 53
Speranze e progetti di nuove linee	» 61
Le navi traghetto per la Sardegna	» 67
Realtà e prospettive sulla rotta dei nuraghi	» 77
L'ammodernamento dei traghetti dello Stretto	» 87
Marinai ferrovieri e ferrovieri marinai	» 93
Lo sviluppo dei collegamenti e l'azione delle F.S. successivamente al 1968	» 103
Le navi traghetto bidirezionali	» 105
I provvedimenti più recenti	» 106
I nuovi interventi programmati	» 107
Andamento del traffico	» 109
La struttura organizzativa del Settore Navigazione F.S.	» 115
Cronologia	» 117
Bibliografia	» 122
Le navi traghetto delle Ferrovie dello Stato	» 126

PREFAZIONE

Il crescente favore che riscuotono le tecniche di trasporto intermodale induce a guardare con rinnovato interesse anche alla cooperazione tra il treno e la nave che ha antiche tradizioni e può vantare proficui risultati.

Dall'epoca lontana in cui le prime motonavi cominciarono a fare la spola tra le rive della Sicilia e quelle della Calabria, i servizi di traghettamento costituiscono un impegno non secondario per l'Azienda F.S. che dal 1961 è presente anche sulle rotte della Sardegna.

La necessità di ridurre le distanze tra l'Italia continentale ed insulare si è posta con ancor maggior evidenza a cominciare dagli anni Settanta, insieme con il contemporaneo insorgere di una sostenuta domanda di traghettamento, specialmente di automezzi pesanti e di autovetture private. In conseguenza di ciò, le F.S. hanno adeguato i loro servizi, mediante la costruzione di naviglio specificamente attrezzato per il trasferimento non solo dei rotabili ferroviari, ma anche dei veicoli stradali.

Il presente quaderno, edito nel 1968, non documentava l'impegno dell'Azienda in questo settore nell'ultimo decennio. Di tale limite era consapevole anche l'autore, Gianluigi Gazzetti, che più volte aveva manifestato il proposito di procedere ad un aggiornamento. La sua prematura e repentina scomparsa ha troncato purtroppo il progetto sul nascere.

Considerata la grande attualità del tema, si è ritenuto comunque di dar vita ad una nuova edizione, senza intervenire sul testo originario, ma aggiungendovi un capitolo illustrativo dell'azione svolta dalle F.S., dal 1968 ad oggi.

Oltre a costituire un omaggio all'Amico scomparso, la nuova edizione è soprattutto il riconoscimento del valore di un'opera che riunisce una preziosa documentazione, altrove difficilmente reperibile, e testimonia l'intensità e la costanza dell'impegno delle F.S. che (ieri come oggi) sono al servizio della collettività, anche nel settore dei trasporti marittimi.

L'era del vapore



Fulton parte da New York
con il *Clermont* (11 aprile 1807)

Giacomo Watt, col suo brevetto sulla macchina a vapore, aveva appena scosso da Glasgow le prospettive del secolo e già nel mondo tecnici ed ardimentosi ne studiavano le possibilità di applicazione a tutti i mezzi di trasporto.

Avevano cominciato Miller, Taylor e Symington in Scozia e John Fitch sul Delaware, presso Filadelfia, a scuotere l'opinione pubblica incuriosendola con le loro rivoluzionarie esperienze — entrambe effettuate nel 1789 quasi emulando il timido tentativo fatto dal battello del Marchese Jouffroy sulla Saona, a Lione, il 15 luglio 1783 — ma certamente fu Roberto Fulton che riuscì a superare quegli ostacoli che ad altri erano sembrati insormontabili. Nativo di Lancaster, nello Stato di Pennsylvania, giovane pieno di talento quanto di fiducioso ottimismo, egli era già sicuro di sé quando, nell'agosto del 1803, si presentò sulla Senna per ottenere il suggello definitivo dell'Accademia delle Scienze Francesi.

L'accoglienza riservatagli non fu davvero incoraggiante, ma non se ne deve fare una colpa all'Accademia delle Scienze. La verità è che Bonaparte non credette in Fulton o comunque non ebbe l'intuizione del suo genio, così come il Ministro della Marina Decrès si era sempre dimostrato ostinatamente contrario ad ogni ardita innovazione nautica.

Sta di fatto che Fulton ritornò nella sua America e realizzò quel battello, il *Clermont*, che, azionato da una macchina a vapore uscita proprio dalle officine Watt, doveva, l'11 aprile 1807, salpare da New York per il solenne positivo battesimo della navigazione a vapore.

Quasi contemporaneamente, nel 1801, Threvithick e Vivian costruivano una vettura a vapore e poco più tardi una loro locomotiva, molto simile ad una vecchia diligenza, veniva adottata sulla ferrovia Merthyr-Tydvil.

Erano i primi passi della nascente ferrovia. Il 27 settembre 1825 sulla Stockton-Darlington si muoveva già un treno carico di operai e di autorità. Ma forse l'atto di consacrazione della strada ferrata e quindi della locomotiva a vapore, doveva



Il primo treno italiano nel giorno del suo viaggio inaugurale quale appare dal noto quadro di Salvatore Fergola (3 ottobre 1839)

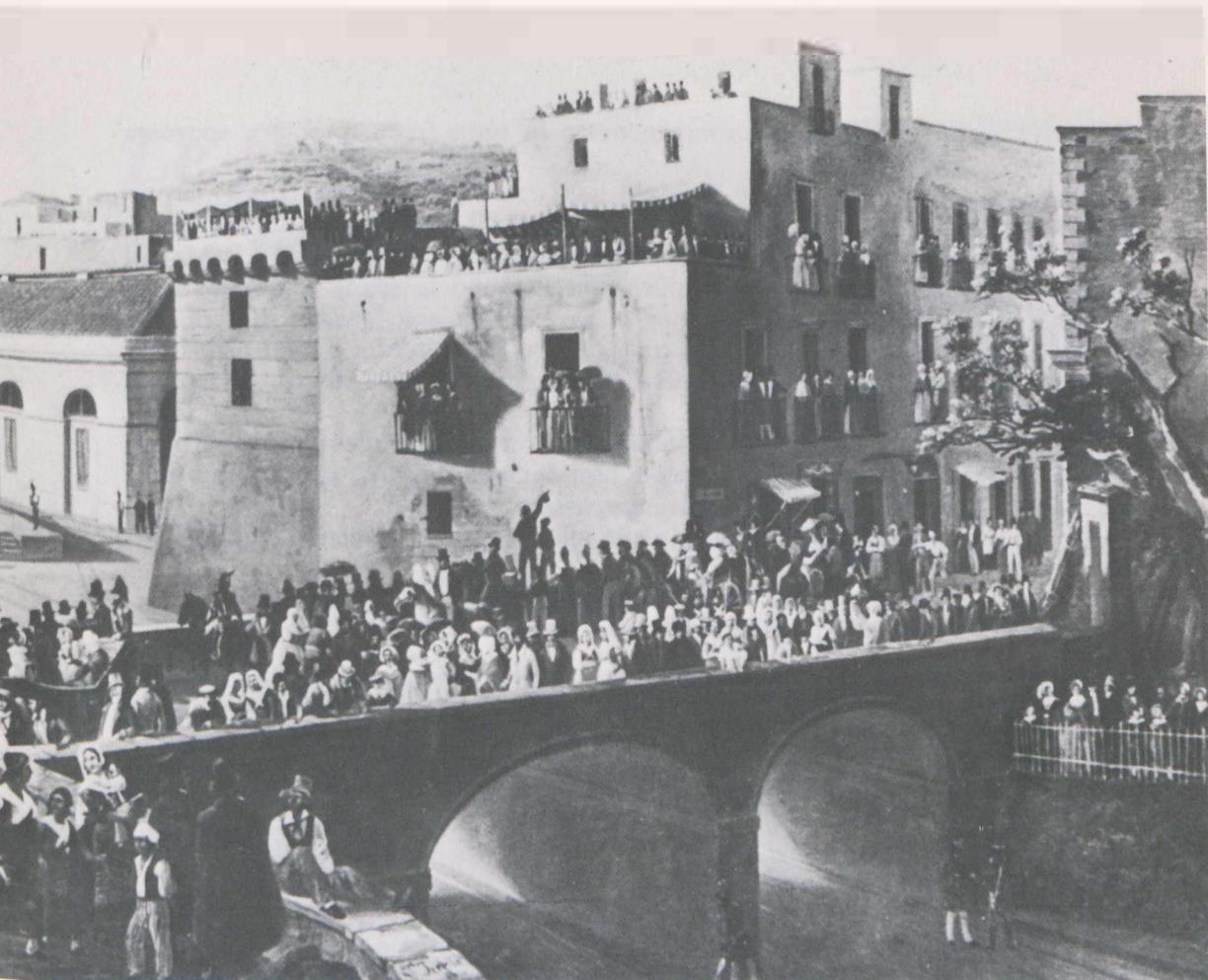
essere la curiosa quanto interessantissima disputa di Liverpool del 6 ottobre 1829, quando le varie locomotive fino allora costruite in Inghilterra — e tra queste perfino una, la « Ciclope », mossa da cavalli — si misurarono su di un percorso di due miglia, da ripetere dieci volte.

Parteciparono al concorso oltre la « Ciclope », il « Razzo » del figlio di Giorgio Stephenson, Roberto, che doveva riuscire vincitore, la « Novità », l'« Imparaggiabile » e la « Perseveranza ».

E fu dall'inatteso quanto strepitoso successo della locomotiva a vapore sulla Liverpool-Manchester — in breve questa linea vide triplicato il numero dei viaggiatori e consolidato il servizio delle merci con un trasporto giornaliero di circa 1.000 tonnellate — fu dal successo tecnico ed economico della prima strada ferrata che si schiuse, per la ferrovia in Europa e nel mondo, il più radioso degli orizzonti.

Ma che cosa avveniva intanto in Italia?

Può sembrare strano, eppure proprio nel Regno delle Due Sicilie, indubbiamente il più complesso e, perché no, il più criticato tra quanti ducati, granducati e regni componevano l'Italia della prima metà del secolo scorso, doveva aprirsi per il nostro Paese l'era del vapore.



Fu infatti questo Stato che ebbe l'invidiato privilegio di restare legato a due tra le più importanti date del nostro progresso tecnico: quelle relative alla entrata in servizio della prima nave e del primo treno a vapore: due avvenimenti eccezionali che non mancarono di colorarsi di tutta la tradizionale e gioiosa esultanza popolare.

Era il 27 settembre 1818 quando, al comando di Pasquale Libetta, il piroscafo *Ferdinando I*, battente bandiera borbonica, salpò da Napoli verso Genova. Si trattava di una nave di 120 piedi di lunghezza e 19 di larghezza azionata da un motore di 50 cavalli e capace di mantenere una velocità media di circa 5 miglia l'ora.

La vela, col suo secolare romanticismo e la dolce poesia del navigare che, mista all'eterno richiamo dell'avventura e dell'audacia, aveva spinto tanti coraggiosi uomini di mare nelle più lontane contrade, cedeva dunque il posto a quel pennacchio di fumo nerastro che usciva da una lunga ciminiera. Quanto bastava per rimanere attoniti e sconvolti. Tanto sconvolti da provocare perfino curiosi episodi di ingenuità collettiva, come quello occorso al *Ferdinando I* durante il suo viaggio inaugurale verso Genova e Marsiglia. In quell'occasione, infatti, un gruppo di pescatori al lavoro al largo di Fiumicino, impressionati dalla visione di un bastimento senza vele e per di più con quel fil di fumo sospetto

che usciva senza soste, gli andarono incontro in tutta fretta, pronti a spegnere chissà mai quale incendio.

Da allora, e nel breve volgere di pochi anni, tutti gli armatori si orientarono decisamente verso la propulsione a vapore. Intanto, il 3 ottobre del 1839, un distinto signore impettito nel suo soprabito verde, la coppola verde, i pantaloni bigi e la spada al fianco (i primi capitazione avevano la spada a corredo della propria divisa), dava la partenza a quelle nove strane, ma graziose vetture, che dovevano portare Re Ferdinando II, col Ministro degli Interni Santangelo e ben 200 persone del suo seguito, da Napoli a Portici, lungo i 7 chilometri della prima strada ferrata della nostra Penisola.

Ma prima che nave e treno intrecciassero il loro serrato dialogo, sovvertitore della vecchia economia, e venissero poste basi concrete per uno spontaneo e proficuo lavoro di collaborazione, dovevano passare vari anni.

Si era, in fondo, soltanto agli albori della affascinante e promettente era del vapore.

Il battello a vapore di Jouffroy risale la Saona a Lione (15 luglio 1783)



Le ferrovie nei porti



La stazione ferroviaria di Genova Principe e il porto da una vecchia fotografia (intorno al 1860)

La prima ferrovia italiana aveva preso le mosse da una città di mare; anzi da una delle poche città che in Europa potesse vantare già un porto di primo ordine. Ma non si deve credere per questo che le ferrovie che seguirono la Napoli-Portici rispondessero già in pieno alla logica esigenza dei popoli di unire, il più rapidamente e razionalmente possibile, i loro porti e le loro spiagge ai rispettivi retroterra.

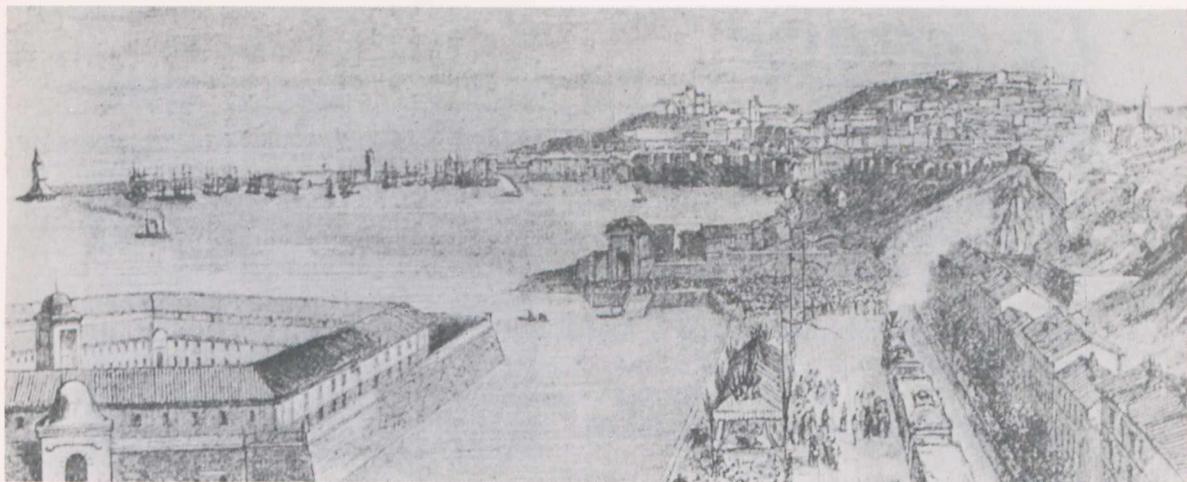
Il primo timido dialogo tra treno e nave, infatti, fu possibile soltanto quando, in virtù di quella meravigliosa opera d'ingegneria che fu il ponte sulla laguna, un treno poté da Vicenza raggiungere, dopo 67 chilometri, proprio il cuore di Venezia e cioè le rive del Canal Grande.

Altre linee, a dire il vero, cominciavano a spingersi al mare, ma erano tutte a spiccato carattere locale, non in grado davvero di creare quella organica rete ferroviaria italiana che aveva vagheggiato con tanta lungimirante perspicacia il Cavour; tanto meno a creare un'armonica collaborazione tra ferrovia e marina mercantile.

Comunque, al Granducato di Toscana, che già nel 1844 aveva aperto al traffico la Bivio Calambrone-Bivio Livorno Marittima-Livorno San Marco e la Pisa-Livorno Centrale, doveva spettare l'onore di creare la prima di quelle stazioni senza pretese, affacciate sui moli, che potremmo chiamare le anticamere dei nostri porti, le grandi, invisibili passerelle lanciate tra treno e nave per facilitarne i rapporti. E fu la stazione di Livorno Marittima, inaugurata il 12 agosto 1858.

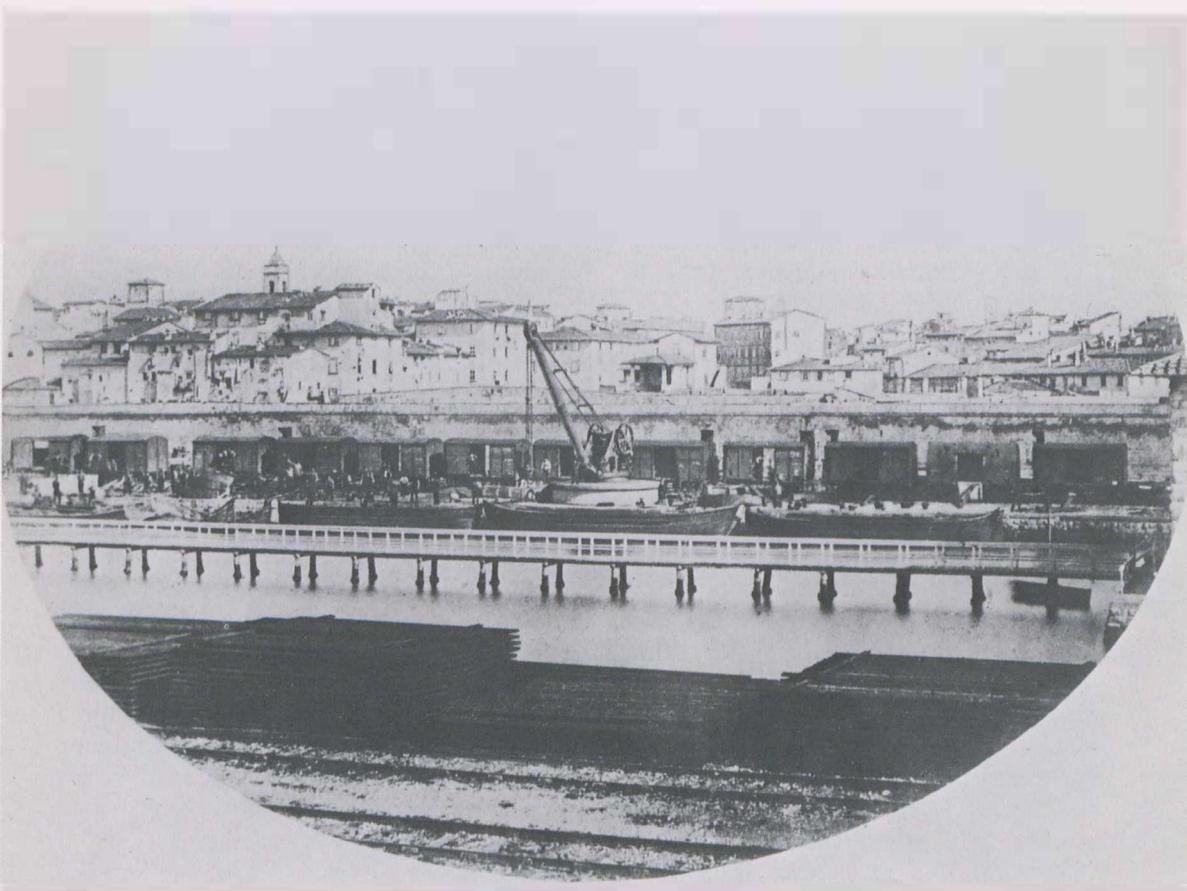
Che cosa accadeva intanto a Genova? Dopo tante divergenze d'opinioni sui provvedimenti da attuare per rendere il porto più consono alle sue esigenze, dopo tanta inerzia da parte del Governo e degli stessi tecnici preposti, una memorabile burrasca scatenatasi proprio il giorno di Natale del 1821, col suo tragico consuntivo di 40 navi distrutte, doveva scuotere finalmente l'apatia che aveva fin troppo dominato tutti gli studi riguardanti il porto di Genova.

Pochi anni dopo vennero iniziati i lavori per la ferrovia principe dello Stato pie-



Il treno giunge al porto di Ancona

La stazione di Livorno Marittima (intorno al 1865)



montese, la Torino-Genova, che doveva essere inaugurata il 20 febbraio 1854 con grande sfarzo, alla presenza del Re Vittorio Emanuele II, della Regina, dei membri del Governo e di numerosissime autorità.

La Genova-Torino fu collegata poi con la stazione marittima che venne costruita in Piazza principe Doria, nell'area in parte già occupata dalla villa dei Filippini e dai quartieri dell'annona.

A questa prima stazione ne seguì poco dopo una seconda, a servizio immediato della dogana, del Porto Franco e del movimento commerciale del porto, che, non senza difficoltà e discussioni, venne costruita in Piazza Caricamento e collegata alla stazione di Piazza Principe con una ferrovia a cavalli che percorreva via Carlo Alberto.

Intanto, per creare un allacciamento migliore tra la stazione marittima e quella ferroviaria, si pensò di allargare opportunamente le angustissime calate interposte tra i ponti di sbarco, e questo per poter stendere con tranquillità i necessari binari.

Ma le comunicazioni ferroviarie non erano ancora all'altezza della situazione portuale genovese, tanto che nel 1854 il Governo autorizzava il Municipio di Sampierdarena ad aprire una galleria sotto il colle di San Benigno, detta poi galleria del passo Nuovo, a costruire un nuovo ponte da sbarco nella parte occidentale del porto e ad unire queste opere con la stazione di Sampierdarena mediante un'altra ferrovia, sempre a cavalli, che lo Stato si riservava di riscattare. Il riscatto avvenne infatti nel febbraio del 1858 e pochi mesi dopo, il 22 agosto, veniva inaugurata la nuova ferrovia Sampierdarena-Parco Forni-San Benigno Calate che vedeva i binari in piena città lungo la via Operai, via Ponte di Cornigliano, via Fiumara e la Sanità.

In effetti, però, non si trattava ancora di una sistemazione definitiva. Nel 1864 il Governo rompeva gli indugi e ordinava lo studio di un progetto che risolvesse il problema del porto di Genova per almeno mezzo secolo.

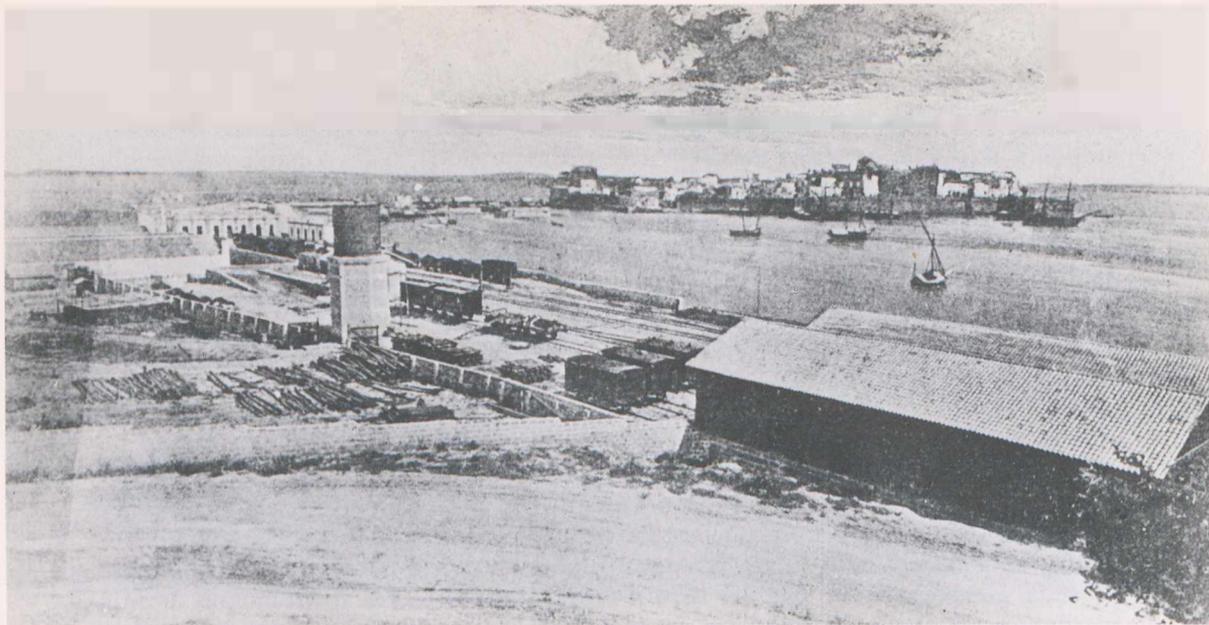
Elaborò questo progetto l'ing. Adolfo Parodi, il quale si preoccupò di creare soprattutto un avamposto che si trovasse nelle stesse condizioni di sicurezza del porto interno. Era previsto pure il trasferimento della stazione di Piazza Caricamento sulle attigue calate, ma contro la tesi di Parodi, che voleva mantenere la bocca del porto rivolta a levante, si scagliarono energicamente i marittimi genovesi che erano fautori della tesi contraria.

Intanto le ferrovie cominciavano ad avvicinarsi ai porti anche altrove. Dopo Livorno e Genova fu la volta di Taranto, che il 28 febbraio 1869 vide ultimato il suo scalo al porto. Seguì a brevissima distanza Catania, che il 1° luglio dello stesso anno aprì al traffico la Catania-Catania Marittima. Poi gradatamente gli altri porti: Brindisi nel novembre del 1870, Palermo nel 1874, Savona nel 1878.

Contemporaneamente si veniva completando intorno a Genova una rete ferroviaria di linee di grande traffico. Il 25 gennaio 1872, con l'inaugurazione del tronco Ventimiglia-Savona, si apriva all'esercizio la Sampierdarena-Ventimiglia, mentre il 24 ottobre del 1874 si inaugurava la Sestri Levante-Spezia che, allacciandosi ai tronchi precedentemente costruiti, consentiva al porto e alla città di Genova una comunicazione con l'Italia centro-meridionale.

Ma per quanto riguardava i lavori di assetto del porto di Genova le cose non erano cambiate di molto.

Con decreto 30 luglio 1874 il Governo nominava una nuova Commissione col compito di studiare in modo risolutivo tutti i progetti relativi all'ampliamento del



Il primo nucleo ferroviario di Taranto (1869)



del porto e di sceglierne uno che potesse servire da progetto di massima definitivo.

Tra una trentina di lavori parve migliore quello Molinari-Descalzi che prevedeva l'apertura a ponente; probabilmente, però, non se ne sarebbe fatto nulla neppure questa volta, se non fosse intervenuto il 7 dicembre 1875 un fatto nuovo e cioè l'iniziativa del Duca di Galliera e Principe di Lucedio, Raffaele De Ferrari, che offrì 20 milioni per la sistemazione del porto, a patto che il progetto fosse concordato direttamente tra lui e il Governo, dopo aver sentito il voto soltanto del Municipio di Genova.

Fu così che, da un lato, il Duca De Ferrari si conquistò la più sincera ammirazione popolare e, dall'altro, si affrettarono effettivamente le tappe per una risoluzione definitiva dell'annoso problema.

Infatti il 4 marzo 1876, con 28 voti favorevoli contro 23 contrari, il Municipio



Treni e navi nel porto di Nantes

di Genova approvò il progetto governativo dell'ing. Parodi ed il Duca De Ferarri convalidò la votazione stipulando l'11 aprile dello stesso anno una convenzione con il Governo che perfezionava e sanciva ufficialmente la munifica e provvidenziale donazione.

Il 15 ottobre dell'anno successivo iniziavano i lavori. Si trattava di costruire la nuova stazione centrale marittima di Santa Libbania, con la sistemazione delle antiche stazioni di San Benigno e di Piazza Caricamento, la costruzione di una linea di cintura allacciante le tre stazioni, nonché l'armamento completo delle calate e dei ponti e l'apertura delle gallerie di S. Benigno, di S. Lazzaro (Bassa), di S. Tommaso e della Sanità, aventi lo scopo di consentire nuove e più agevoli comunicazioni fra il porto e le linee affluenti a Genova.

Ma se Genova stava migliorando le sue attrezzature, non erano certo da meno gli altri porti della Penisola.

Nel 1881 anche Reggio Calabria completava l'allacciamento tra stazione e porto e nello stesso anno, il 1° agosto, si apriva il tronco che congiungeva Venezia S. Lucia con i due moli, di levante e di ponente, di Venezia Marittima.

Mancava ancora il porto di Napoli; ed era strano che, in definitiva, avessero completato le loro attrezzature ferroviarie prima i porti minori che i maggiori.

Del resto, se le cose erano andate a rilento in Italia, altrove non si erano svolte certo sotto l'insegna della rapidità.

Basta guardare la porta d'accesso degli Imperi Centrali e del complesso balca-

nico. Il treno era arrivato a Trieste fin dal 1857, con quel breve tratto che si spingeva verso Monfalcone fino al Bivio Galleria; poi nel 1860 la città si era allacciata ad una rete di ferrovie che portavano a Gorizia, a Udine e fino nel centro dell'Impero austro-ungarico.

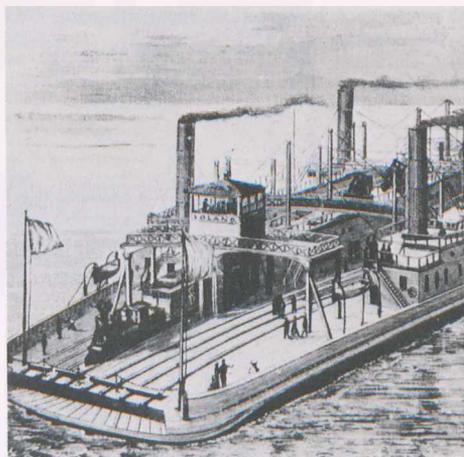
Ebbene, per il porto si dovette aspettare ancora. Fu infatti nel luglio 1887 che si inaugurò la Trieste Campomarzio-Scalo Barcola, la Trieste Centrale-Scalo Barcola e la Trieste Campomarzio-Stazione al Porto.

Poi anche Napoli finì per adeguarsi alle esigenze nuove; e questo anche se il suo porto, che prima del 1860 aveva fatto prevedere eccezionali traffici commerciali, era finito in un ruolo di secondo piano: cinque volte inferiore, come movimento, a Genova, inferiore a quello di Venezia e pari a quello di una città minore come Savona.

Dopo i grandi progetti di ampliamento approvati nel 1864 si iniziarono ulteriori lavori nel 1883, diretti, questi ultimi, ad aumentare il numero dei moli, ad approfondire il vecchio ed il nuovo porto mercantile, ad illuminare a gas l'intera zona delle banchine e, finalmente, a creare quella linea ferroviaria, breve quanto vitale, che congiungesse il porto con la stazione Centrale.

Era, in fondo, il completamento d'un ciclo di lavori che se non erano nati, come sarebbe stato invece auspicabile, da un organico piano regolatore dei nostri porti, pur tuttavia erano serviti a portare i binari della strada ferrata direttamente tra le gomene e le stive dei nostri mercantili.

I primi ferry-boats



Uno dei primi traghetti americani in servizio per il Grand Central Pacific (1881)

I rapporti tra treno e nave non potevano rimanere, quali erano stati fino allora, soltanto rapporti di timido, anche se di buon vicinato.

Man mano che la locomotiva si spingeva verso nuove terre, aprendo ad esse i lusinghieri orizzonti di un più facile sviluppo economico, turistico, sociale, si faceva sentire, imperiosa, la necessità di rendere meno difficili e soprattutto più rapidi gli allacciamenti tra le comunicazioni terrestri e quelle marittime.

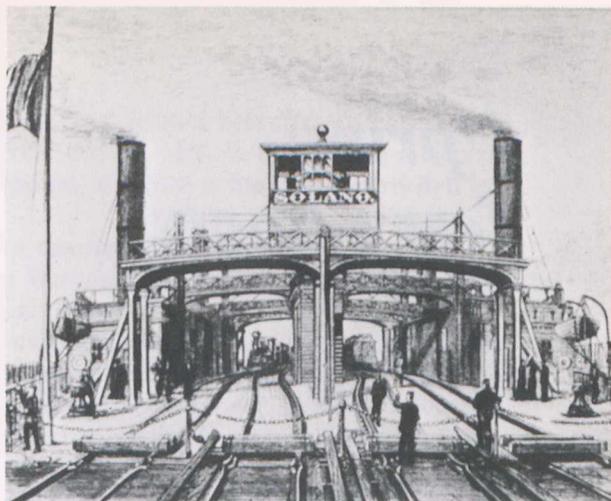
Sulla ribalta del secolo scorso, già tanto frastuonata di generosi e proficui intendimenti, si presentò quindi il problema di creare un mezzo, che, eliminando ogni forma di trasbordo, desse al treno la possibilità di superare l'ostacolo di un braccio di mare, anche relativamente grande; comunque sempre troppo grande perché l'arditezza della tecnica consentisse di annullarlo con lo slancio di un ponte.

E il matrimonio tra treno e nave fu celebrato sul Firth of Forth nel 1851, quando per la prima volta un ferry-boat fece servizio tra l'Inghilterra e la Scozia. Ma se, all'atto pratico, spetta agli inglesi la paternità di queste navi strane e goffe, che cominciarono a portar treni da una costa all'altra, con il passo lento quanto sicuro di un cavallo da tiro di razza, non si può dimenticare che il primo studio in proposito fu di un francese e precisamente di Tomè de Gamond, che per primo pensò ad un mezzo speciale che collegasse le ferrovie della Francia con quelle dell'Inghilterra.

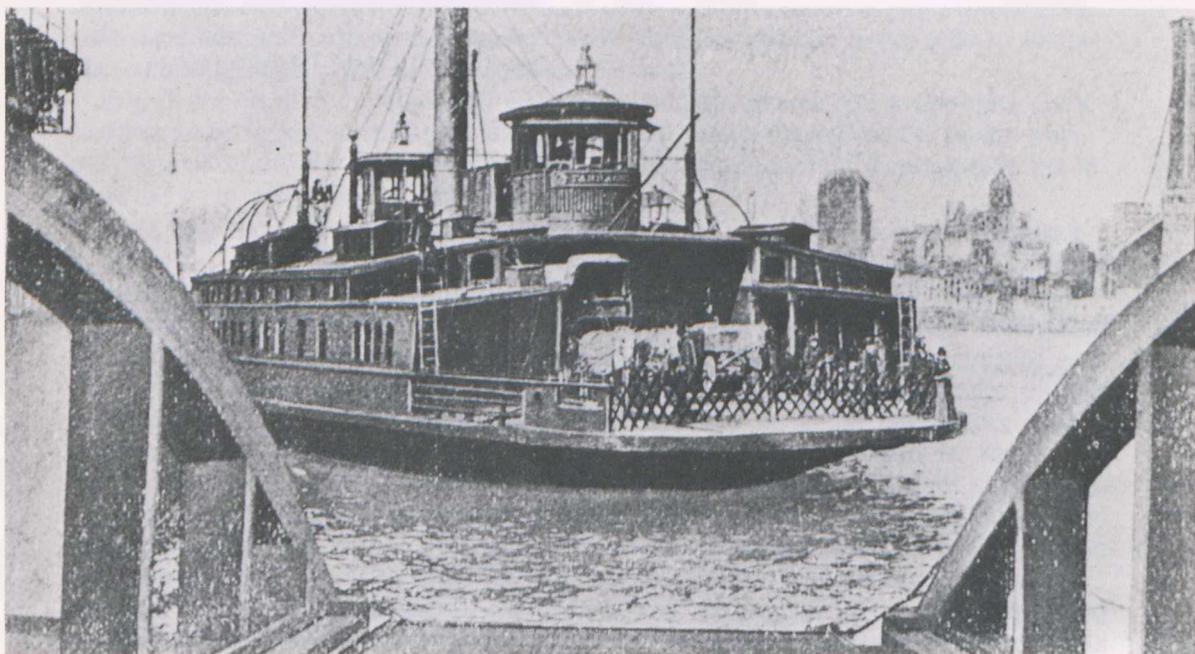
Da allora possiamo affermare che i ferry-boats entrarono decisamente nei quadri e nei programmi di numerose amministrazioni ferroviarie europee e non europee soltanto.

Nel 1868 sul lago di Costanza si istituì un servizio che allacciava le ferrovie bavaresi con quelle del Württemberg; quattro anni dopo, nel 1872, un analogo servizio di ferry-boats fu inaugurato tra Federicia nello Jutland e Stud in Fionia a cura delle ferrovie danesi. Nel 1882 le stesse ferrovie estendevano il servizio fino a collegarsi direttamente con quelle tedesche e svedesi.

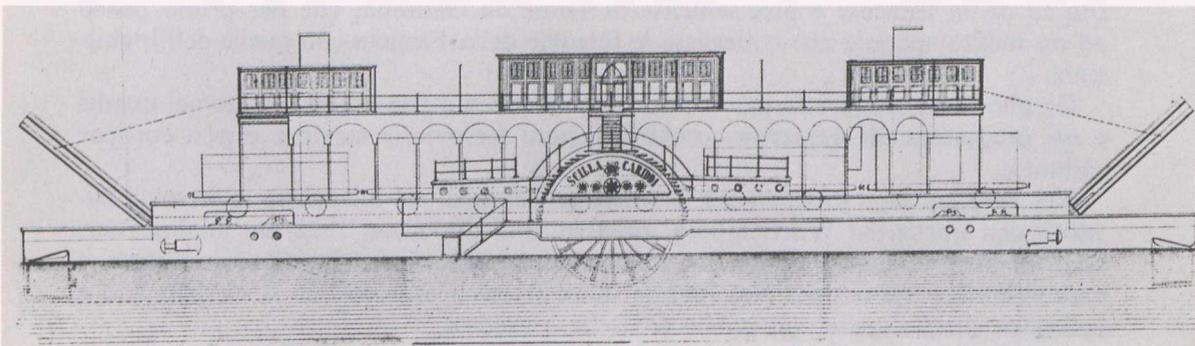
Il ponte, a 4 binari, di un traghetto sotto carico a Sacramento in California (1881)

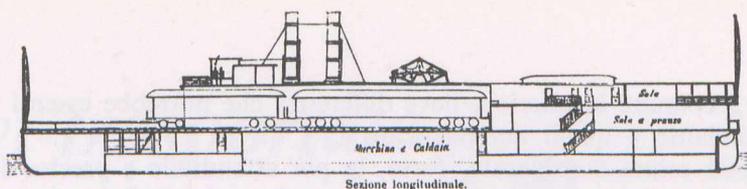


Un ferry-boat nel porto di New York

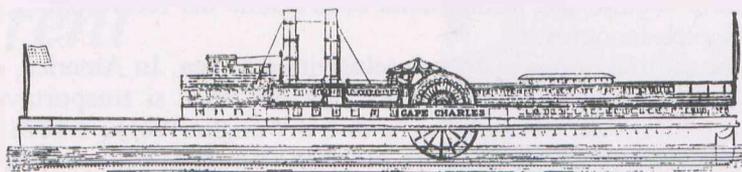


Il primo progetto dell'ing. Calabretta per una nave idonea al «trasbordo dei treni tra Messina e Reggio Calabria» (ottobre 1891)

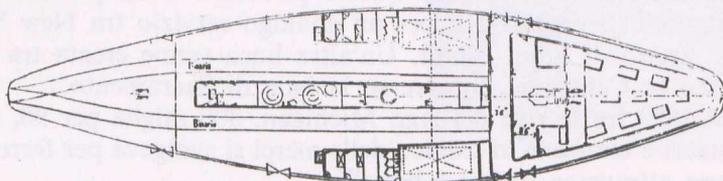




Sezione longitudinale.



Viata di fianco.



Perlo e vagone per trasporto dei treni

Il progetto definitivo dei primi «piropontoni» come apparve sul *Giornale del Genio Civile* nel 1898

A proposito del servizio di ferry-boats sul lago di Costanza è interessante la relazione che l'ingegnere Scott Russel fece alla Società inglese degli architetti navali nella primavera del 1868. In essa infatti egli volle dimostrare come la soluzione che aveva fatto « sparire l'interruzione ferroviaria fra Romanshorn, sulla riva svizzera e Friederichshafen, ove fanno capo le ferrovie Würtenberghesi », fosse applicabile anche al problema della Manica.

Con un accento tra l'umoristico ed il semplicistico, il che del resto dipingeva fin troppo l'ambiente nel quale nacquero i primi ferry-boats, il Russel ebbe ad affermare: « Io dunque dissi a me stesso: poiché essi vogliono che io continui le loro ferrovie attraverso il lago, il meglio che abbia a fare si è di prendere un pezzo della stazione, mettervi sopra un treno e mandarlo da una parte all'altra del lago, così il treno potrà continuare. Presi in consegna una porzione di ferrovia larga 6 metri e 60 e l'armai con due binari capaci ciascuno di ricevere un treno...; poi dovetti pensare di renderla galleggiante; ciò era assai facile; non ebbi che a porre sott'essa lo scafo di una nave; e siccome non aveva che 1 metro e 80 d'acqua guardai bene che esso non potesse pescare di più... In seguito bisognava far camminare il mio galleggiante; posi perciò una macchina con le sue caldaie a ciascun fianco della mia nave; esse occupano la larghezza di metri 2,70. Come propulsore scelsi la ruota a palette. Quanto alla variabilità del lago vi provvidi nel seguente semplice modo: feci un ponte in acciaio lungo 18 metri, con una estremità poggiata a terra e l'altra sospesa in aria, cioè sostenuta da catene passate sopra puleggie collocate su appositi pilastri in ghisa, che sostengono l'altra loro estremità dei contrappesi corrispondenti al peso del ponte, il quale, così, quando non è carico rimane equilibrato. Affine poi di tenerlo a posto quando il treno vi passa sopra, si continuò la catena oltre il contrappeso e la si portò ad una grue; rendendo questa immobile, diviene immobile anche il ponte ancorché carico di pesi. Con ciò si provvide ad un gioco di 3 metri; qualcosa di più si ottenne anche mercè certi pezzetti di rotaie mobili,

che valgono a colmare la ulteriore lieve differenza che potrebbe esservi tra i binari del ponte oscillante e quelli del piroscalo».

E questa può essere considerata, forse, la più attendibile e precisa documentazione del criterio seguito dai tecnici nella costruzione dei ferry-boats e delle prime non lievi difficoltà incontrate.

Ma i ferry-boats non erano certo un'esclusività europea. In America, nell'interno e nelle vicinanze del porto di New York, già dal 1870 si trasportavano vagoni sopra appositi pontoni per distanze anche di 6 o 7 miglia. Verso il 1878 fu adattato un piroscalo al trasporto dei vagoni tra Norfolk (Virginia) e Cape Charles (Maryland) per una distanza di 15 miglia. Questo piroscalo fu rimpiazzato da pontoni porta treni rimorchiati e utilizzato per un analogo servizio tra New York e New London nello stretto di Long Island. Un'altra linea venne creata tra Sacramento e San Francisco in California, attraverso la baia di Sacramento.

Dal 1875 al 1893 fra le rive del lago Michigan, 300 miglia per 90, e per di più soggetto a ghiacci e tempeste, il traffico delle merci si svolgeva per ferrovia, intorno al lago, oppure attraverso ordinari battelli.

Un servizio di ferry-boats, a doppia elica, di 1.100 tonnellate di stazza e opportunamente adattati alla navigazione in acque infide, soprattutto a causa dei ghiacci, fu instaurato dalla « Ann Arbor Railroad Company » per la linea Frankfort (Michigan) Kewanee (Wisconsin), per una distanza di ben 56 miglia, che veniva compiuta in circa 6 ore.

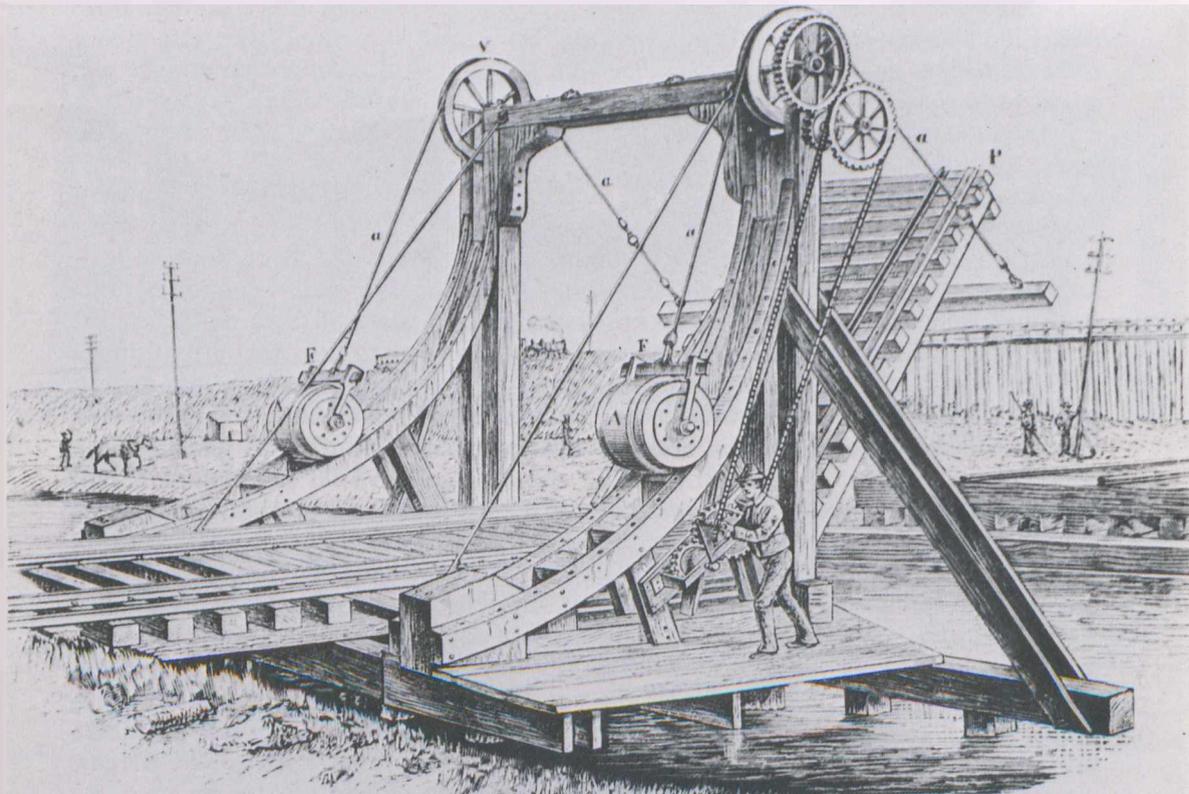
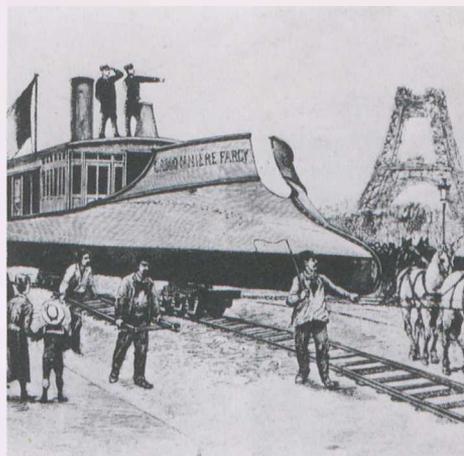


Fig. 75. — Ponte levatoio bilanciato.

Navi trasportate da treni



Trasporto della cannoniera Farey di 30 tonnellate dalla Senna al Palazzo dell'Industria all'Esposizione marittima (Parigi 1888)

Una scherzosa inversione di termini? Il capriccio di un tipografo buontempone? Niente di tutto questo. Verso la fine del secolo scorso parve che in America si fossero veramente messi in testa di risolvere il problema delle comunicazioni negli istmi facendo trasportare le navi dai treni.

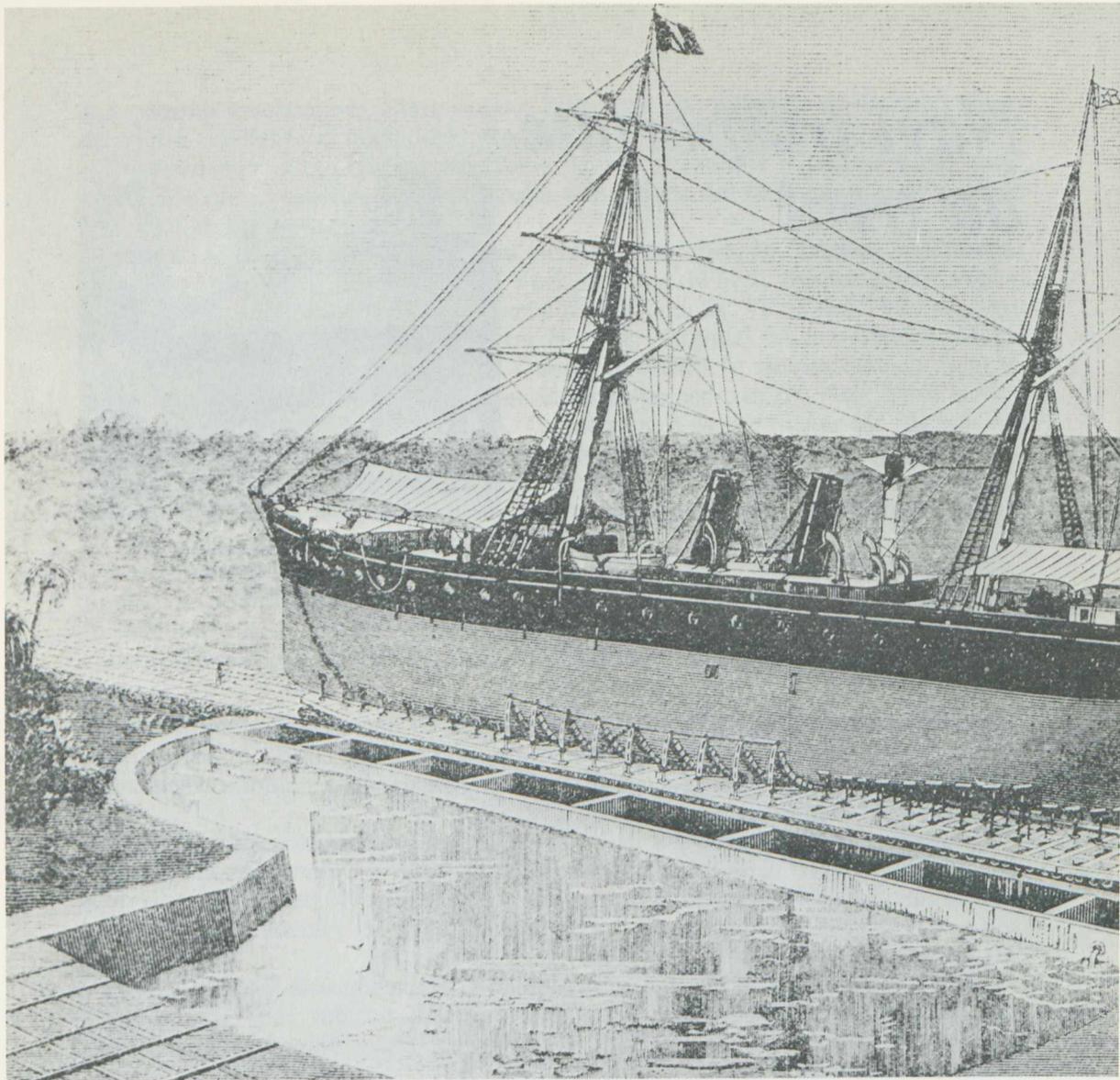
E l'idea doveva aver avuto già molto credito negli ambienti tecnici se l'ing. Stanislao Fadda riservò nella sua collezione di studi sulla « Costruzione e l'esercizio delle strade ferrate », un intero paragrafo a queste « ferrovie per il trasporto delle navi », che egli catalogava ormai tranquillamente tra le « ferrovie speciali », al pari delle funicolari.

Sta di fatto che nel 1888 venne effettivamente cominciata una ferrovia, che l'ingegnere canadese Henry E. Ketcum aveva proposto fin dal 1883: essa doveva sopperire al mancato taglio dell'istmo di Chigneco, tra la provincia della Nuova Scozia e quella della Nuova Brunswick.

Si trattava di una linea ferroviaria opportunamente studiata per trasportare anche navi di 2.000 tonnellate di stazza mediante appositi carrelli con 80 ruote.

« Quando deve trasportarsi un bastimento », leggiamo sul Fadda, « lo si fa andare sopra il carrello, indi si aziona pian piano l'elevatore fino a che si sia messa a secco la nave e questa si assicura solidamente ai fianchi acciò non abbia a rovesciarsi. Poi si continua la manovra fino a che le rotaie del piano mobile siano allo stesso livello di quelle della strada. Si fissa allora con adatti mezzi il piano mobile e con una manovra idraulica si spinge il carrello col carico nella via, ove le due locomotive lo prendono per trasportarlo all'estremità della linea in meno di due ore ». Ivi giunto si fa una manovra inversa, le locomotive sono scartate su appositi scambi; con una manovra idraulica si spinge il carrello carico su piano mobile dell'elevatore, che sarà portato a livello della strada; si tolgono gli appoggi laterali della nave e poi si abbassa l'elevatore per far galleggiare la nave.

In questo coraggioso progetto era stata contemplata anche la necessità di uno

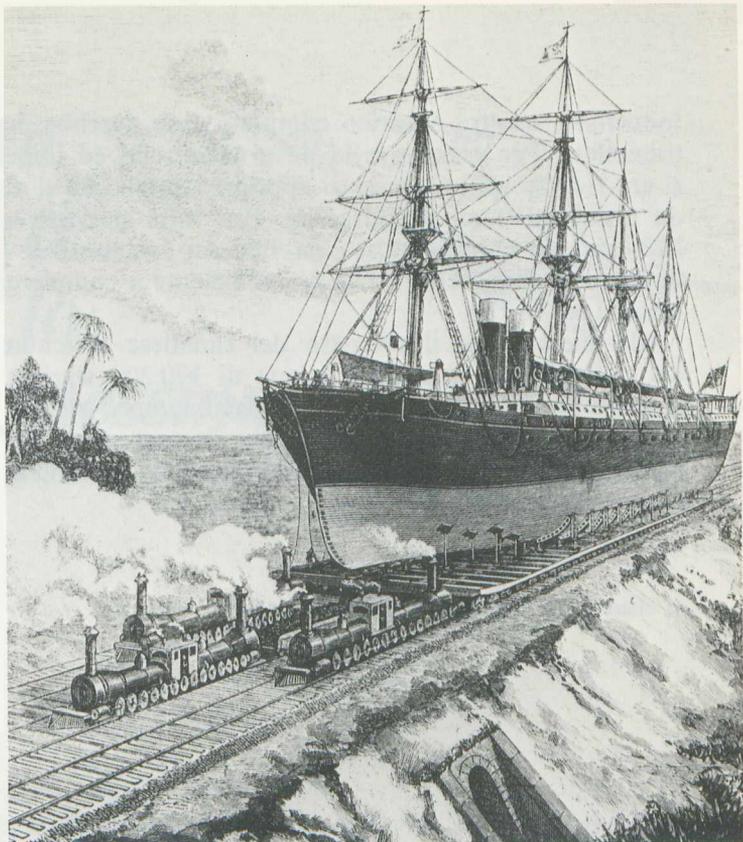
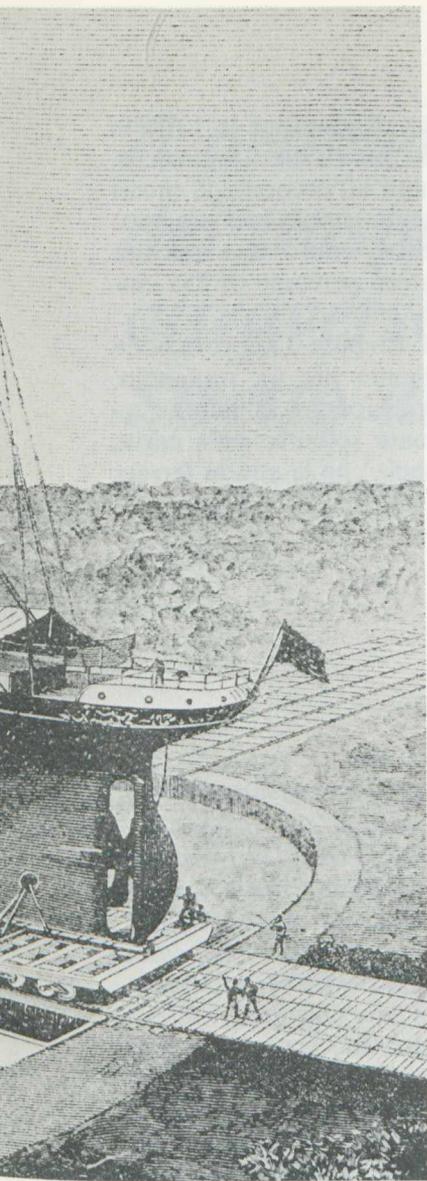


Una nave sulla pista girevole e galleggiante

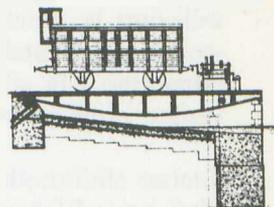
scambio a metà percorso per consentire l'utilizzazione della linea nei due sensi. La spesa prevista per l'intera costruzione si aggirava allora su 1.100.000 lire sterline, cioè 27.500.000 lire italiane, mentre per l'esercizio era stata preventivata una spesa di 750.000 lire.

Interessante, sempre a proposito del progetto per la ferrovia di Chigneco, fu uno studio sui vantaggi economici, che, secondo alcuni tecnici dell'epoca, consigliavano la costruzione della ferrovia piuttosto che l'apertura di un canale. Per ogni chilometro, si affermava infatti, la tesi ferroviaria del trasporto delle navi su carrelli sarebbe venuta a costare 1.250.000 lire; mentre per la tesi che prevedeva l'apertura di un canale sarebbero occorsi oltre 3 milioni di lire.

Né si deve credere che quello dell'istmo di Chigneco sia stato l'unico esempio di progetto per ferrovie del genere. Dopo il primo insuccesso della colossale im-



Progetto per il trasporto di navi su binari ferroviari nell'istmo di Tehuantepec



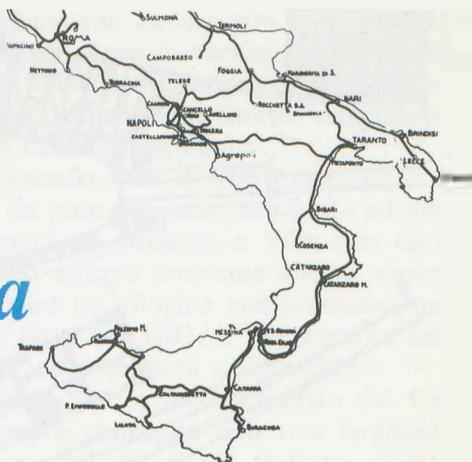
presa del taglio dell'istmo di Panama, parve prendere maggior credito un altro progetto, ideato dal capitano Eads e compilato dagli ingegneri Corthell e De Garay, per una ferrovia che andasse da Miniaticland sull'Atlantico a Tehuantepec sul Pacifico e portasse in tutta tranquillità le navi cariche da un oceano all'altro, per un tragitto di ben 255 chilometri.

E vediamo alcune caratteristiche tecniche. Innanzi tutto la strada ferrata era stata prevista a tre binari e con traverse speciali atte a sopportare un peso di circa 10 tonnellate per metro, ma era stata studiata anche la possibilità di portare a cinque il numero dei binari. Particolarmente interessante era il carrello che veniva ad essere, logicamente, l'elemento principale del progetto. Esso doveva essere costituito da una serie di trasversali in ferro distanti tra loro due metri, che poggiavano mediante robuste molle su 1500 ruote. Il suo peso sarebbe stato di 300

tonnellate, mentre a carico completo esso avrebbe dovuto raggiungere le 12 mila tonnellate. Per assicurare la nave al carrello ed impedirne oscillazioni pericolose, si era ricorso ad una serie di appoggi laterali che si alzavano all'occorrenza, mossi da altrettanti stantuffi idraulici. Era stata prevista anche la durata del viaggio: l'eccezionale carico, mosso da ben sei locomotive, avrebbe tenuto una velocità di circa 18 chilometri, il che era sufficiente a compiere l'intero percorso di 255 chilometri in 16 ore.

Ma mentre per il progetto del canadese Ketchum vi fu pure l'approvazione del Governo ed una sovvenzione di 170.300 sterline all'anno per un ventennio, il progetto relativo all'istmo di Tehuantepec rimase condizionato al buon successo del primo esperimento. Il che fu come dire che rimase soltanto sulla carta, anche se costituì un indubbio esempio della sconfinata fiducia che la strada ferrata godeva in quegli anni.

Il problema dei trasporti attraverso lo Stretto di Messina



La rete ferroviaria dell'Italia meridionale nel 1885

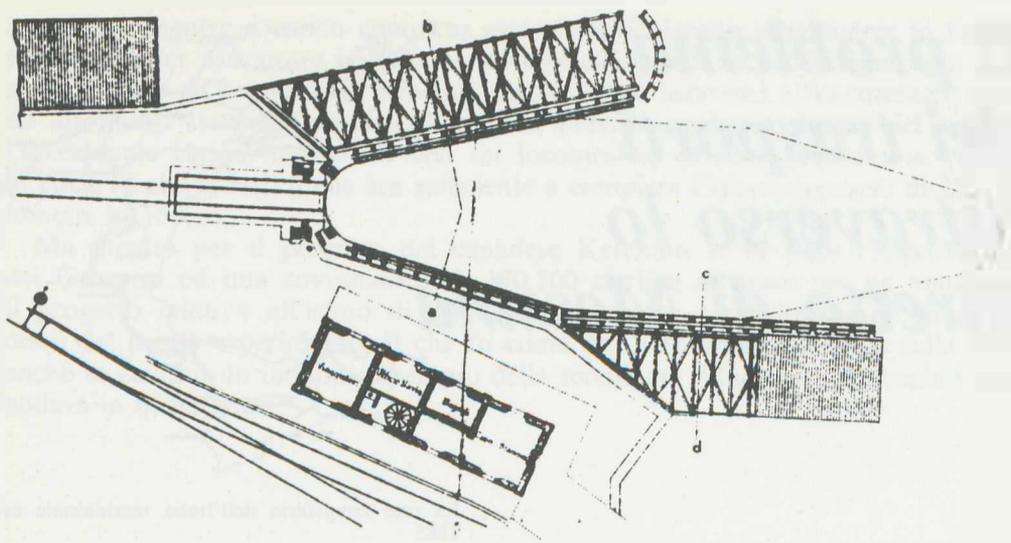
Che cosa avveniva intanto in Italia?

Terminate da poco le grandi linee della penisola (nel 1875 con la Roma-Orte-Chiusi-Firenze, che si allacciava alla Firenze-Bologna via Porretta costruita 10 anni prima, si era completata finalmente la grande dorsale nazionale) le ferrovie venivano ancora delineando, non senza qualche incertezza, le loro caratteristiche somatiche.

Per quanto riguardava i trasporti attraverso lo Stretto di Messina, si può dire che fin dai primissimi anni del nostro Risorgimento si era ventilata l'idea di trovare un sistema che congiungesse con sicurezza e rapidità la Sicilia al Continente. Dapprima si pensò addirittura di attraversare lo Stretto con una galleria sotterranea, poi con un ponte sospeso o addirittura galleggiante.

Di studi in proposito ne furono fatti parecchi, ed anche con indiscutibile serietà, se pensiamo che il tecnico incaricato nel 1866, dall'allora Ministro dei Lavori Pubblici Jacini, di esaminare la possibilità di realizzare un ponte sospeso, fu quello stesso ingegnere Alfredo Cottrau che nel 1872 doveva essere chiamato dal Ministro Ottomano dei Lavori Pubblici Edheu Pascià per la progettazione di un ponte sul Bosforo.

Di certo il problema era particolarmente sentito. Alla stessa Camera dei Deputati, nel 1876, l'On. Zanardelli faceva voti che «sopra i flutti o sotto i flutti la Sicilia venisse unita al Continente». Infatti, pochi anni più tardi, nel 1881, il noto ingegnere navale Antonio Calabretta compilava il primo studio di nave adatta al trasporto diretto dei treni. Né si può passare sotto silenzio il fatto che, a tale data, la mole dei traffici attraverso lo Stretto era, effettivamente, in continuo sviluppo, ma le comunicazioni con il Meridione venivano ancora effettuate mediante una sola linea che da Napoli raggiungeva Reggio Calabria per la via Battipaglia-Metaponto, attraverso Potenza, cioè mediante una linea che dirottava fino al Mar Jonio, per scendere poi sullo stretto di Messina.



Pianta della darsena di approdo dei « piropontoni » a Messina

Eppure il progetto Calabretta, che non mancava certo di una chiara visione di quelli che inevitabilmente sarebbero stati, in breve volgere di anni, i trasporti tra la Sicilia e il Continente, non ebbe fortuna.

Presentato alla Commissione parlamentare d'inchiesta, costituita per studiare e migliorare la marina mercantile ed in particolare i rapporti tra le comunicazioni ferroviarie e quelle marittime, esso era praticamente costituito da due distinti studi: uno di prima attuazione, per un tipo di nave con propulsione a ruota, di tonnellaggio modestissimo e ad un solo binario centrale, ed un secondo, in previsione di un maggior traffico, per un tipo di nave già a propulsione ad elica, capace di trasportare ben 24 carri ferroviari, il che appare quasi miracoloso, almeno dal punto di vista della lungimiranza, se si pensa che tale quantitativo di carri, trasportabili da un ferry-boat in Italia, doveva essere raggiunto soltanto 51 anni dopo.

Ma, nonostante i suoi indiscutibili pregi, il progetto Calabretta — se si fa astrazione da una medaglia, per altro d'argento, ricevuta nel 1882 all'Esposizione interprovinciale di Messina dalla locale Camera di Commercio — suscitò forse più polemiche che consensi.

A dire il vero vi fu un Deputato di Acireale, l'On. Romco, che prese ufficialmente le difese del Calabretta, ma la sua interpellanza, trasformata successivamente in ordine del giorno, non restò che allo stato di pura e semplice raccomandazione. La verità era che il Ministero dei Lavori Pubblici dell'epoca (allora non esisteva ancora il Ministero delle Comunicazioni o dei Trasporti e le ferrovie dipendevano direttamente dal Ministero dei Lavori Pubblici) non vedeva affatto l'utilità di un servizio di ferry-boats nello stretto di Messina.

Né v'è da credere che l'opposizione al progetto Calabretta fosse un'opposizione personale di Boccarini, che nel 1882 reggeva il Dicastero dei Lavori Pubblici nel Gabinetto De Pretis, perché le cose non cambiarono certo negli anni successivi, durante quel difficile periodo politico italiano che vide avvicinarsi ben 12 governi in 14 anni.

Da Messina a Reggio pareva si dovesse eternamente andare con quei barconi — altro nome non meritavano davvero i piroscafi messi in servizio prima dalla « Navigazione Generale Italiana » e poi dalla Società di navigazione « La Calabria » di Villa San Giovanni — che trasportavano attraverso lo Stretto viaggiatori, posta e merci, neppure in coincidenza coi treni calabresi e siciliani.

E quando si giunse ad ammettere che il piroscalo *Villa* di 100 tonnellate e il *Calabria* di 230 col loro servizio giornaliero — sia pure riservato, in seguito ad una convenzione nel 1887, ai passeggeri ed alle merci tra Messina e Villa San Giovanni — erano del tutto insufficienti al traffico sempre crescente che si veniva delineando tra le due coste, si finì per concepire un illogico compromesso, un compromesso che si concretò nell'imposizione fatta nel 1891, e per fortuna soltanto sulla carta, di trasportare i vagoni carichi sopra pontoni a rimorchio.

La prima reazione ad un simile provvedimento fu un terzo progetto del Calabretta, più economico dei precedenti, ma sempre concepito con una larghezza di concezioni e di vedute che andava ad onore dell'autore. Si trattava, questa volta, di una nave di 450 tonnellate, lunga 51 metri e larga 12, in grado di portare, sui tre binari disposti sul ponte, 15 carri, oppure 10 carri e 40 tonnellate di merce.

Interessante il sistema studiato per facilitare il passaggio dei carri dalla terra ferma al ponte della nave. Si sa che questo era il tallone d'Achille dei ferry-boats; ebbene Calabretta aveva studiato la possibilità di eliminare ogni dislivello tra nave e treno mediante l'innalzamento o l'abbassamento dello stesso ferry-boat da raggiungersi con la introduzione o l'estrazione di una opportuna quantità di acqua da appositi doppi fondi o casse.

Ma anche questo progetto doveva in effetti seguire la sorte degli altri. Pur dopo vivaci discussioni, sia il Parlamento che il Senato, finirono per approvare il 28 febbraio 1892 la legge sul trasporto dei carri a mezzo pontoni.

Tra coloro che si levarono in sede Parlamentare contro questa legge, merita però d'essere ricordato l'On. Bettòlo che propose un emendamento per sostituire l'assurda formula dei pontoni rimorchiati con quella di veri e propri ferry-boats.

Né è da dire che l'On. Bettòlo non fosse la persona più qualificata per proporre emendamenti in materia di navigazione: noto e stimatissimo ufficiale superiore della Marina Militare, dobbiamo ritenere che già fosse uno dei comandanti più in vista dell'epoca se, poco più tardi, nel 1895, gli doveva essere affidata la *Re Umberto*, che rappresentava l'Italia all'inaugurazione del canale di Kiel e nel 1898 addirittura il comando delle forze italiane inviate a Creta, insieme a reparti militari delle altre grandi potenze europee, per domare la particolare situazione politica di quell'isola.

Eppure l'allora Ministro dei Lavori Pubblici, Branca, non credette opportuno di prendere nella dovuta considerazione la competente proposta dell'On. Bettòlo. Anzi proprio in quell'occasione sigillò il suo atteggiamento con una frase divenuta poi famosa: « ma vuole che per quattro ceste di frutta che passano da Messina a Reggio io debba far adottare il progetto Calabretta da Lei propugnato? ».

Di fronte alla ostinata incomprensione del Branca sui problemi dello Stretto, potremmo pensare che i suoi ripetuti dinieghi fossero motivati almeno da un preconcetto campanilistico. Ma il Branca era nato nel marzo del 1840 a Potenza di Basilicata, proprio in una zona che aveva tutto da guadagnare e nulla da perdere da un razionale miglioramento dei trasporti nello Stretto. La causa della opposizione del Ministro dei Lavori Pubblici del Gabinetto di Rudinì, rimasto in carica

dal 6 febbraio 1891 al 15 marzo 1892, è da ricercare piuttosto nello stesso carattere dell'uomo politico. Egli desiderava un'amministrazione moderata ed economica. L'Italia doveva essere per lui « uno Stato senza grandi ambizioni » si legge nella famosa Enciclopedia biografica e bibliografica italiana diretta da Almerico Ribera.

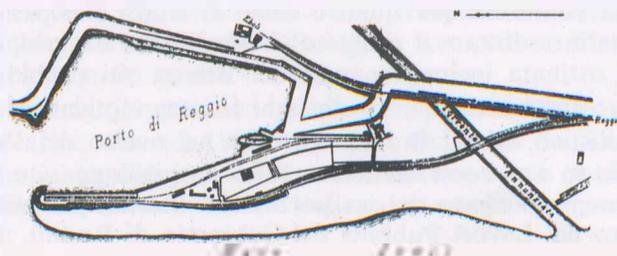
Per fortuna però l'impostazione del problema dei trasporti nello Stretto di Messina fu radicalmente mutata nel Gabinetto Giolitti, che successe a quello di Rudini.

Il merito fu indiscutibilmente del nuovo Ministro dei Lavori Pubblici, il prof. Francesco Genala, che già in occasione di un suo forte discorso in sede parlamentare contro l'esercizio governativo delle ferrovie e come membro della commissione d'inchiesta ferroviaria del 1883, aveva dimostrato di tenere a cuore lo sviluppo della nostra rete di strade ferrate.

E così un Ministro settentrionale, nativo di Soresina, un paese nei pressi di Cremona, doveva comprendere e ritenere giusti gli accorati richiami delle Camere di Commercio di Catania; quegli stessi richiami, che proprio un meridionale pareva non aver voluto assolutamente prendere in considerazione. All'On. Genala, dopo che gli studi del Calabretta furono nuovamente discussi dal sen. Luiggi e dal Direttore Generale delle Ferrovie Sicule, On. Bianchi, bastò un viaggio compiuto in Danimarca per rendersi conto di persona che il sistema dei ferry-boats era assolutamente il migliore per la risoluzione del problema messinese.

D'altra parte il livello a cui erano giunte le ferrovie danesi era indubbiamente, almeno per l'Europa, il livello massimo raggiungibile in quell'epoca: era il frutto di esperienze quasi ventennali e non ci si deve affatto meravigliare se, nella successiva convenzione, si fece esplicito cenno ai traghetti danesi.

L'atto di nascita dei ferry-boats nello Stretto di Messina fu quindi il R. D. 23 novembre 1893 col quale il Governo, concedendo la navigazione a vapore alla Società Italiana delle Strade Ferrate della Sicilia, obbligava questa società ad eseguire due corse giornaliere fra Messina e Reggio Calabria, mentre altre due ne sarebbero state istituite tra Messina e Villa San Giovanni non appena aperta all'esercizio la nuova linea da Eboli a Reggio Calabria. E questo con due piroscafi, di 300 tonnellate di stazza, capaci della velocità di 11 nodi, particolarmente adatti al trasporto dei carri ferroviari attraverso lo Stretto.



Il traghetto nella laguna veneta

Il battesimo del primo traghetto italiano, cioè della prima imbarcazione che si prendesse la briga di portare sul ponte 5 o 6 carri ferroviari in acque italiane, non doveva però aver luogo nello stretto di Messina.

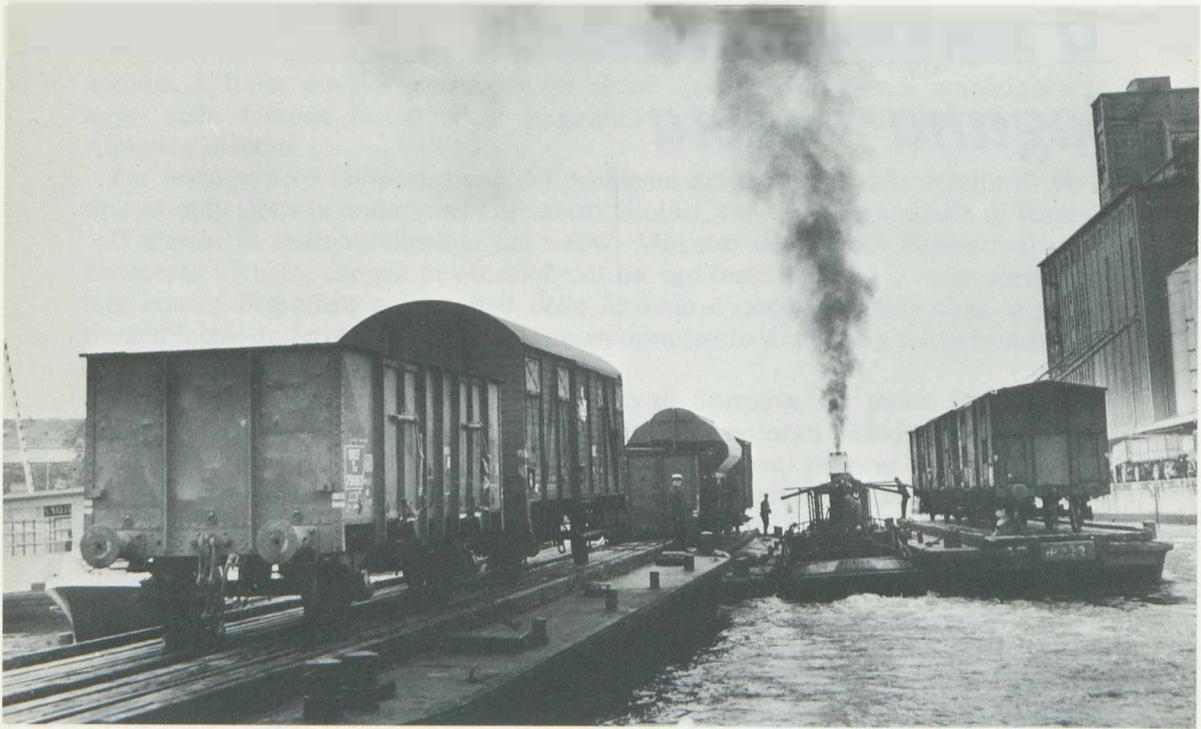
Fin dal 1887, una regolare linea di traghetti era stata inaugurata a Venezia tra la stazione marittima, l'isola di Giudecca e la parte della città situata a mezzogiorno. Il successo di questo primo allacciamento, detto del passaggio Scomenzera, consigliò subito l'istituzione di un'altra linea, detta del passaggio Santa Lucia, che serviva la zona settentrionale della città e l'isola di Murano e che fu inaugurata il 1° marzo 1899.

Pur non trattandosi di veri e propri ferry-boats, non si può negare che essi furono il primo esempio in Italia di trasporto di carri ferroviari in servizio regolare attraverso un braccio di mare. La stazione marittima, e quindi la ferroviaria, si trovarono così collegate direttamente con gli stabilimenti industriali e i depositi di Venezia, senza la necessità di alcun trasbordo delle merci dai magazzini ai battelli di basso pescaggio e da questi ai vagoni e viceversa.

I due passaggi erano costituiti da un ponte volante largo metri 3,50 e lungo metri 12, la cui inclinazione veniva ad essere variata da due piccoli verricelli a mano, che ne alzavano o abbassavano l'estremità. Il ponte costituiva il tratto d'unione necessario per vincere i dislivelli dovuti alle alte e basse maree.

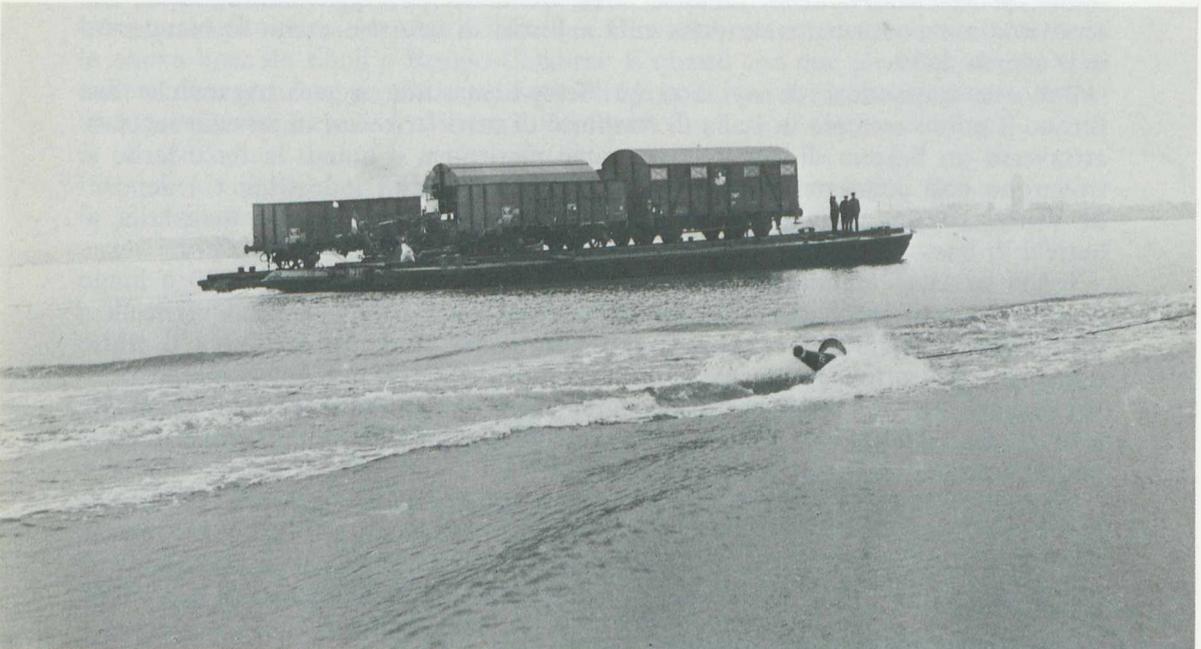
I natanti altro non erano che due rimorchiatori, uno da 66 HP e l'altro da 40 HP, e 10 pontoni galleggianti, di cui 6 in legno e 4 in ferro. Questi ultimi erano a fondo piatto, con una larghezza media di 25 metri.

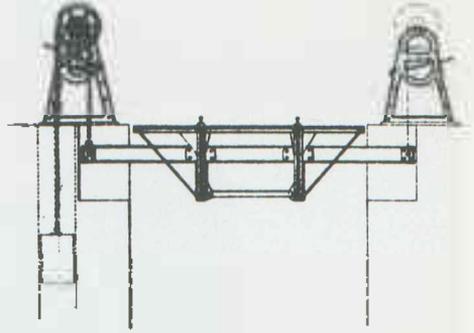
Stando alla dettagliata relazione che l'ing. Cucchini del Genio Civile di Venezia fece al X Congresso Internazionale di Navigazione, tenuto a Milano nel settembre 1905, il costo delle opere a terra era stato in lire 67.200 per Scomenzera e di 28.800 per Santa Lucia, mentre per il materiale natante, rimorchiatori e pontoni, era occorsa la somma di 229.465 lire.



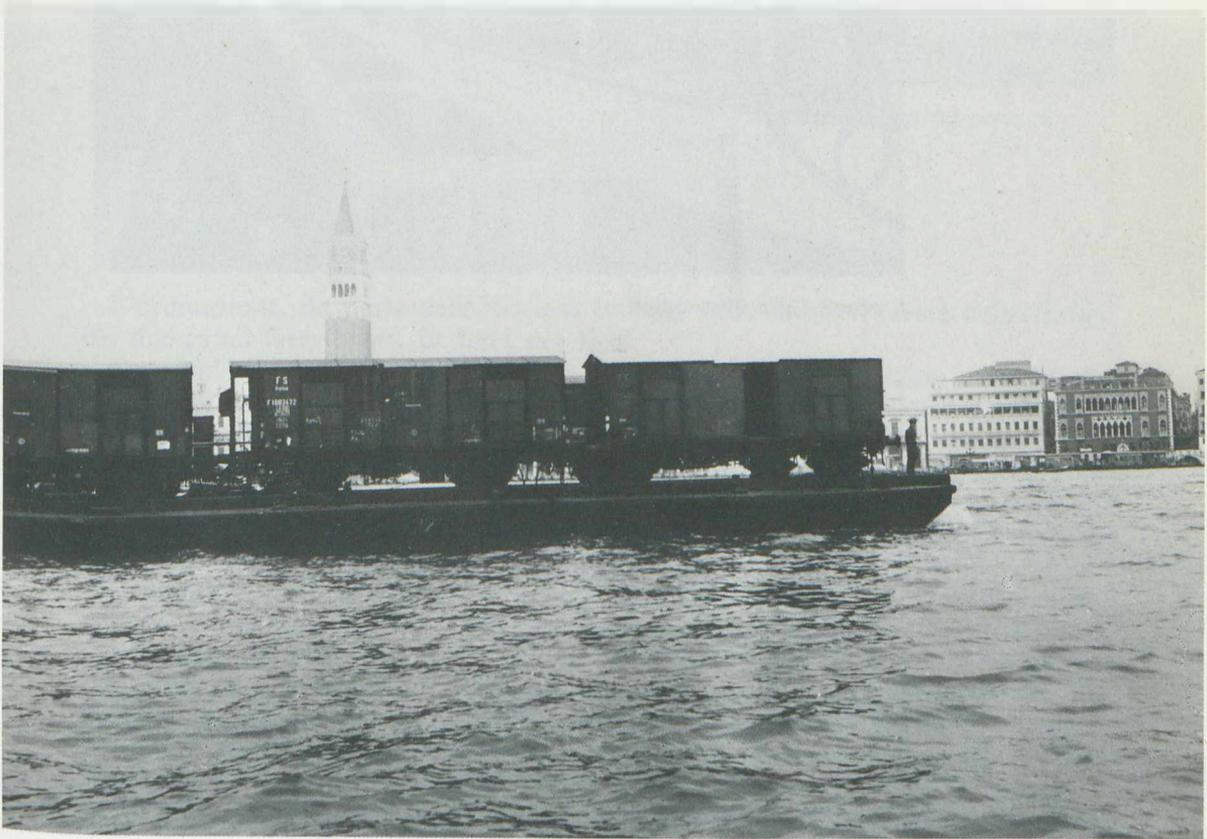
Due chiatte e un rimorchiatore: ecco i traghetti veneti

A Venezia vanno in barca anche i carri ferroviari



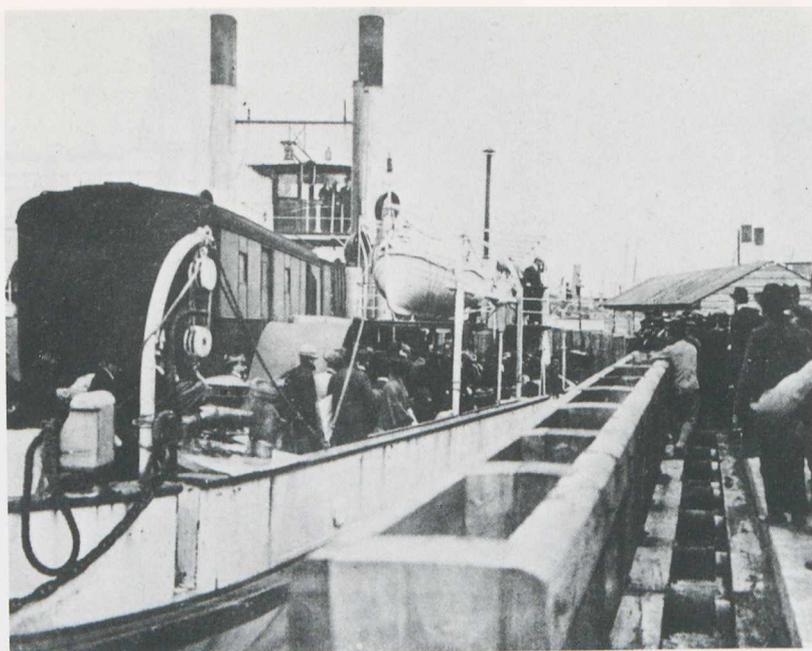


Un treno merci nel bacino di San Marco



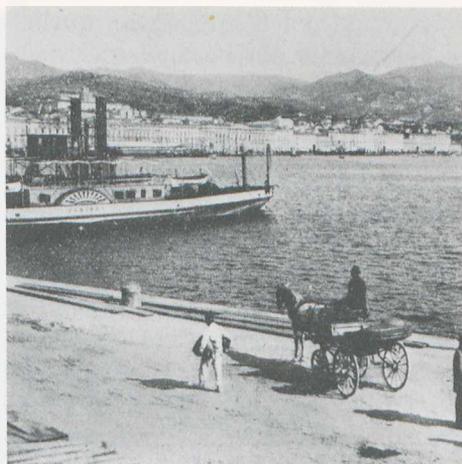
Ma lasciamo da parte l'entità di queste cifre. Il fatto positivo fu che il servizio dei traghetti veneti diede ottimi risultati.

Secondo le statistiche dell'epoca risultò infatti che il passaggio Scomenzera aveva un movimento giornaliero di circa 22 vagoni, mentre quello di Santa Lucia si aggirava sugli 8 vagoni al giorno, tanto che nel 1905, col materiale esistente, si poterono trasportare tranquillamente, sia attraverso i canali della periferia, che attraverso quelli del centro, lungo i 2.200 metri del passaggio Scomenzera e i 3.000 del passaggio Santa Lucia, un numero di vagoni pari alla potenzialità di 360 mila tonnellate all'anno.



Il primo *Scilla* sotto carico

I primi ferry-boats da Scilla a Cariddi



La nave traghetto *Cariddi* nel porto di Messina (1905)

L'ordinazione, da parte della Società Italiana delle Strade Ferrate della Sicilia, dei due primi ferry-boats, fu fatta nel 1894.

Da allora, fino all'entrata in servizio delle due unità, il passaggio dello Stretto venne effettuato dalla ditta Battaglia e Siciliano, che ne aveva avuto provvisoriamente l'appalto, mediante i piroscafi *Sardegna*, *Forza* e *Calabria*.

Entrati in servizio nel secondo semestre del 1896, anziché nel novembre del 1895, come era nelle prime previsioni della Società esercente, essi non poterono neppure effettuare subito il vero e proprio servizio di traghetto dato lo stato dei lavori alle invasature di Messina e di Reggio.

Vediamo ora le caratteristiche tecniche delle prime navi, che dovevano essere adibite al trasporto dei treni da una sponda all'altra dello Stretto di Messina.

Il motore delle due gemelle, a cui furono posti i nomi di *Scilla* e *Cariddi*, era costituito da una macchina a doppia espansione con due cilindri inclinati, due caldaie cilindriche tubolari a ritorno di fiamma, a due forni ciascuna e un propulsore a ruote con pale articolate. La forza della motrice principale era di 780 cavalli.

Particolare interessante delle due unità era senza dubbio il fatto che i loro scafi, di acciaio e rispondenti a tutte le condizioni di assoluta stabilità nautica di lungo corso, erano dotati di timone sia a prua che a poppa, il che consentiva loro una maggiore manovrabilità.

Ben lontane, comunque, anche dall'ultimo progetto *Calabretta*, esse avevano una capacità di soli 6 veicoli ferroviari, sistemati in un unico binario centrale che correva sulla coperta, per tutti i 50 metri della loro lunghezza.

La distribuzione dei servizi a bordo comprendeva una piccola cabina di legno, sopra la sagoma dei vagoni, che fungeva da ponte di comando; sotto coperta un elegante salone per la 1^a e la 2^a classe, con due camerini per soli passeggeri di 2^a; un salone per la 3^a classe all'estremità opposta, e, a prua e a poppa, le cabine del

comandante, dell'equipaggio, quelle adibite a cucine e a dispensa. Su di esse, oltre le passeggiate per i viaggiatori, avevano trovato posto due capaci stive, l'una per le merci pesanti, l'altra per quelle minute, bagagli e pacchi postali. Presso i boccaporti delle stive erano disposti naturalmente una gru e un arganello a vapore. Anche per l'illuminazione non si era stati da meno. Tutti i locali avevano lampadine ad incandescenza, mentre due grosse lampade ad arco, di 450 candele ciascuna, erano destinate ad illuminare le operazioni di imbarco e sbarco.

Per la fine del secolo scorso si trattava di realizzazioni di indiscutibile interesse tecnico. Ciò nonostante le difficoltà di esercizio non mancarono. Si pensi che a prua, sulla estremità destinata ad essere rivolta sempre verso Reggio, secondo i calcoli della Società, si era stati costretti a montare uno speciale riflettore elettrico, che illuminasse di notte una zona di almeno 300 metri; e questo per poter navigare senza eccessive preoccupazioni e soprattutto senza ridurre la velocità, anche nelle immediate vicinanze dell'infelice e strettissimo imbocco del porto di Reggio.

E guardiamo ora il costo di queste due unità. Esso fu per ciascun ferry-boat quasi la metà esatta di quanto il Ministro Branca ebbe con tanta sicurezza a preventivare a Montecitorio, nella famosa seduta del 3 febbraio 1892, e cioè 430 mila lire. In più si devono considerare le spese di approdo, che furono 426 mila lire per Messina e 283.800 per Reggio.

Il varo del primo ferry-boat ebbe luogo nei cantieri Odero di Sestri Ponente nel maggio del 1896.

La prova completa fu fatta nel febbraio del 1899; il *Cariddi* attraversò il « fuori porto » e parte dello Stretto, ritornando alla stazione in perfetto ordine. Ma l'inaugurazione del servizio vero e proprio non poté avere luogo prima del 1° novembre 1899.

Dopo tante polemiche, tanti sforzi, tanti scontri di interessi e di opinioni, finalmente la Sicilia aveva dunque un collegamento continuativo e diretto con il Continente.

Più che logico pensare ad un'attesa febbrile, sia nel campo tecnico ferroviario, sia soprattutto tra il pubblico siciliano e calabrese direttamente interessato alla innovazione.

La data del 1° novembre 1899, invece, possiamo dire che passò tra l'indifferenza dei più. Per convincersene basta osservare lo scarsissimo rilievo che ne diede la stampa locale.

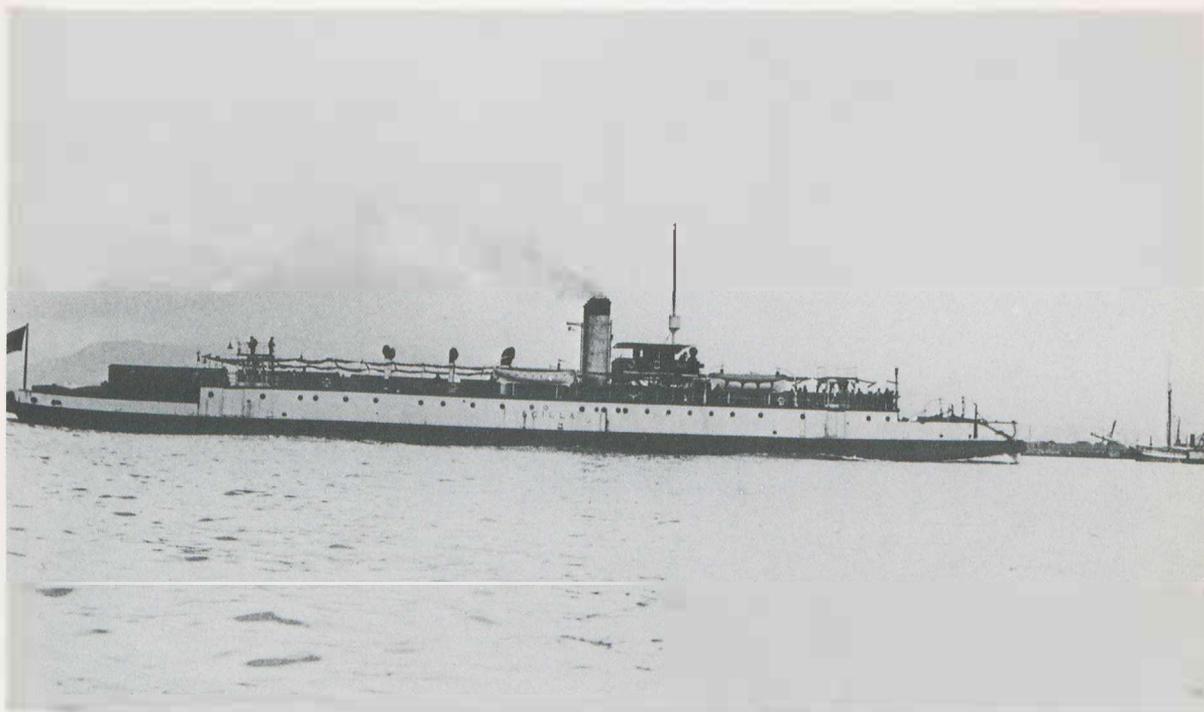
Prendiamo il *Giornale di Sicilia* (Anno XXXIX n. 306). Nella pagina della Sicilia e della Calabria non furono dedicate all'avvenimento che 20 righe. E a parte il pessimo stile, che risentiva fin troppo di licenze dialettali, a parte la punteggiatura strana ed irregolare, restiamo sorpresi dalla freddezza della cronaca; se non fosse per un brevissimo cenno di commento sul finire, si direbbe che l'episodio fosse stato citato, così, come un fatto di nessun conto, che il « proto » impagina all'ultimo momento, per riempire un vuoto.

Il pezzo diceva testualmente:

L'inaugurazione dei ferry-boats (Messina 1; ore 13,30 - Vice Arena). « Oggi venne inaugurato il servizio dei ferry-boats con l'imbarco di sei vagoni ferroviari, erano presenti le autorità e gli alti impiegati della Rete sicula.

L'imbarco fatto mediante un ponte mobile che si alza e si abbassa a volontà riuscì perfettissimo.

Il livello di affioramento venne pochissimo spostato dal peso dei vagoni. Il ser-



La seconda nave traghetto *Scilla*, nel 1922, prima dei lavori di ammodernamento

vizio si potrà anche effettuare con il mare agitato presentando l'imbarco la maggiore sicurezza.

Vennero poscia inaugurati i nuovi locali della stazione dei ferry-boats, che sorge vicinissima al ponte mobile.

I ferry-boats imbarcheranno sempre sei vagoni, come vedete, il nuovo servizio è della massima importanza e agevola moltissimo le comunicazioni col Continente, nonché il trasporto delle merci che non subiranno alcun trasbordo ».

Nello stesso giornale una noticina, sepolta, anch'essa stranamente almeno da un punto di vista giornalistico, in un pastone di varietà che, datato da Messina, voleva parlare di « Una nobile iniziativa, di dimissioni, del servizio cumulativo dei ferry-boats, di Fregoli e delle cronache della questura », diceva testualmente: « Domani 1° novembre (si noti che in un'altra pagina del giornale, già era stata trattata la cronaca della cerimonia), sarà iniziato il servizio cumulativo fra le stazioni delle tre reti, dell'Adriatica, del Mediterraneo e della Sicilia per la via di Reggio Calabria, attraverso lo Stretto di Messina, eseguito mediante i ferry-boats. Con ciò il servizio cumulativo viene ad assumere il suo carattere definitivo e cessano le disposizioni transitorie di cui nell'attuale capo XVIII delle tariffe e condizioni per i trasporti ».

Né la stampa tecnica diede maggior risalto all'avvenimento. Ad eccezione del *Giornale del Genio Civile*, che aveva trattato ampiamente progetti e caratteristiche del servizio in un suo numero del 1898, le altre voci autorevoli dell'epoca non uscirono mai dal carattere di pura e semplice cronaca.



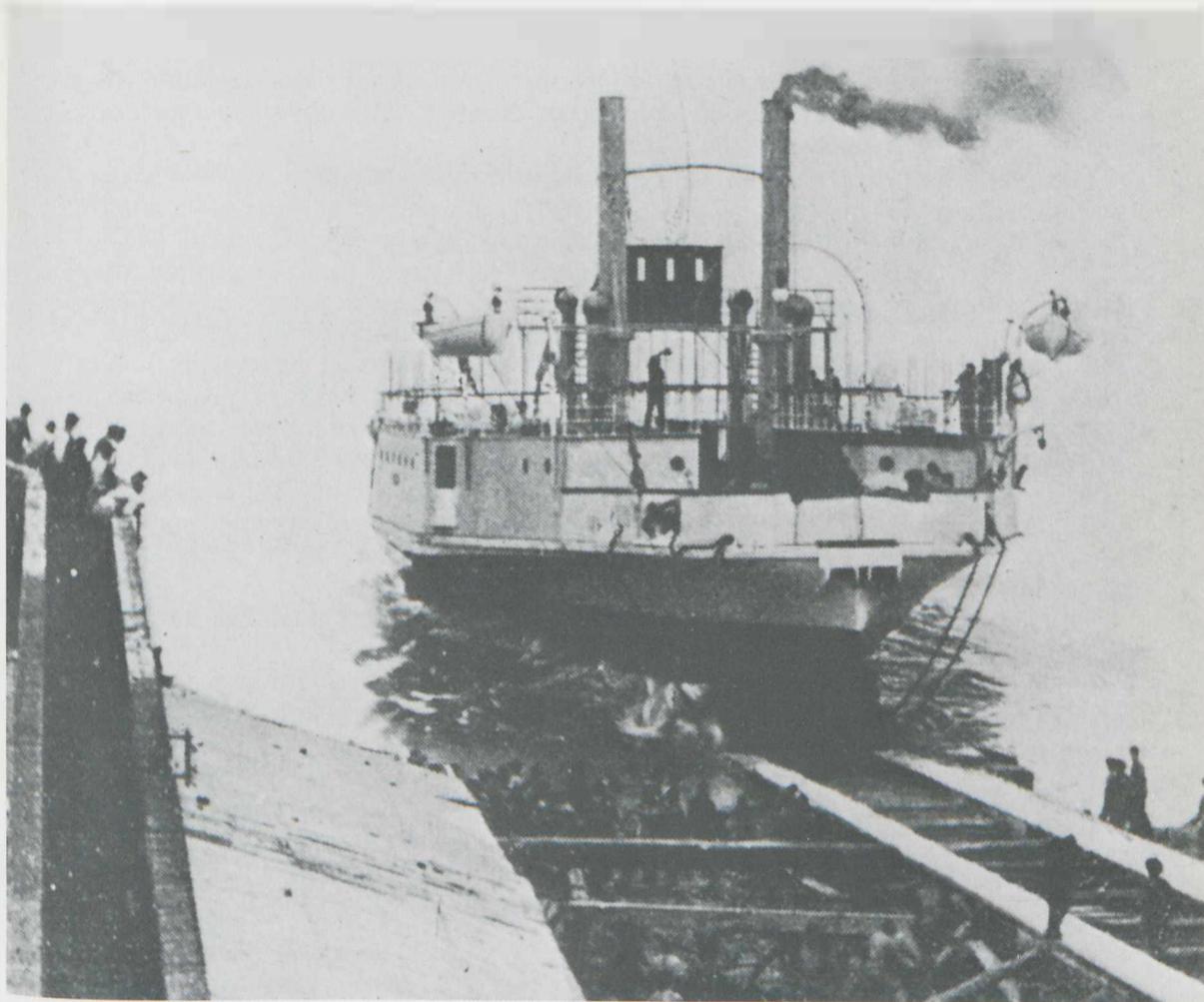
La « *Scilla II* », ribattezzata « *Aspromonte* », dopo i lavori di ammodernamento del 1931

Il *Monitore delle Strade Ferrate*, ad esempio, che voleva essere la rivista ufficiale, per non dire ufficiale, delle varie Società esercenti le ferrovie in Italia, in data 4 novembre 1899 si limitò semplicemente a darne notizia. Ma il paradossale è che la notizia fu tratta quasi integralmente dal *Giornale di Sicilia*, da cui differiva a tratti solo per uno stile più corretto. La considerazione finale, che in una rivista qualificata, quale doveva essere il *Monitore delle Strade Ferrate*, avrebbe dovuto costituire un vero e proprio giudizio tecnico, fu poi addirittura copiata, parola per parola.

Ad avallare l'istituzione del servizio dei ferry-boats, resta quindi soltanto il parere del *Giornale del Genio Civile*, che nel numero sopra citato, diceva:

« La congiunzione delle grandi reti ferroviarie Mediterranea e Sicula, mediante il servizio dei piro-ponti fra Messina e Reggio, ha senza dubbio notevolmente migliorato le condizioni del servizio cumulativo. Ma questo risentirà un vantaggio più rilevante, quando il traghetto potrà effettuarsi fra Messina e Cannitello, presso Villa San Giovanni, ove già sono in corso i lavori di costruzione dello scalo. La lunghezza della traversata marittima sarà così notevolmente diminuita ed un sensibile risparmio di percorso ferroviario si otterrà parimenti per le comunicazioni fra l'isola e la capitale del Regno. Non parliamo delle ragioni militari, che stanno a favore della linea Messina-Cannitello in confronto della Messina-Reggio ».

Come si svolse il servizio nei primi mesi e quali i risultati dell'innovazione?



Il varo della nave traghetto *Calabria* (1905)

Benché non sia mai logico andare a trarre consuntivi a breve scadenza, soprattutto per esperimenti, come quello dei ferry-boats nello Stretto di Messina, che richiedono mesi, se non addirittura anni, per offrire campo di esatte valutazioni, appare significativo che, appena un mese dopo l'inaugurazione del servizio, già varie case commerciali dell'isola avessero espresso alla Direzione Generale delle Strade Ferrate della Sicilia, il desiderio di approfittare del passaggio diretto dei carri da Messina a Reggio per spedizioni a carro completo di uva fresca per Berlino ed altre stazioni della Germania, a condizione però che fossero ammessi adatti vagoni refrigeranti.

Le Strade Ferrate della Sicilia non erano provviste di tali carri, ma compresero subito l'importanza di un trasporto, quello della frutta e degli agrumi che, doveva divenire col tempo uno dei più forti, se non il più forte movimento ascensionale stagionale, e intrapresero trattative per poter sfruttare i carri refrigeranti delle Ferrovie Mediterranee.

Non mancarono anche le lamentele, d'accordo; il *Giornale di Sicilia* del 5-6 novembre 1899, cioè di appena 5 giorni dopo l'inaugurazione del servizio, si faceva interprete di alcuni reclami circa un inconveniente, che si riscontrava alle stazioni dei ferry-boats, e cioè che i passeggeri diretti in città dovevano aspettare che terminassero le operazioni di scarico.

Ma l'importanza era aver sfatato un mito. La Sicilia finalmente aveva lanciato un ponte attraverso lo Stretto: il suo ponte navigante, che se ne andava fumando due volte al giorno, col proprio carico di carri, da una sponda all'altra.

E i siciliani, così tradizionalmente isolani per quel loro legame prepotente alla terra natia, eppure tanto uniti al Continente per l'amore alla patria comune, sapevano benissimo che ogni qualvolta lo *Scilla* o il *Cariddi* muovevano da Reggio per raggiungere Messina, era la voce dell'Italia che passava lo Stretto per loro; era il treno da Roma che giungeva carico di speranze e di fiduciose prospettive.

Queste navi, dalle fiancate bianche, le due ciminiere alte e strette e le ruote, che non mancavano di dare all'insieme il soffio di un gradito romanticismo, avevano assunto nei vari paesi europei denominazioni diverse. In Inghilterra si erano chiamate *ferry-boats*; in Francia *bacs à vapeur*; in Germania semplicemente *trajekten*. In Italia, i tecnici le avevano volute battezzare piro-pontoni; ma la verità è che piro-pontoni non le chiamò mai nessuno.

« Uora oura arrivau 'u ferribotti » si diceva in Sicilia non appena una di quelle navi aveva attraccato all'invasatura.

E per i siciliani, quelle navi furono e sono tuttora i « ferribotti »: parola che in quel misto di inglese, di italiano e di dialetto locale, gli isolani — v'è da giurarlo — pronunciano sempre con rispetto e gratitudine.

Le navi traghetto nel 1905 alla nascita delle Ferrovie dello Stato

Nella cronologia storica dei trasporti nello Stretto di Messina anche l'anno 1901 ha una grande importanza: in quell'anno, infatti, iniziò da Scilla a Cariddi il passaggio del treno di lusso Roma-Siracusa.

D'altra parte, a dimostrare che il servizio dei ferry-boats era stato accolto in definitiva dal favore del pubblico, basterebbe il fatto che pochi anni dopo si dovette procedere alla costruzione di altre due unità alle quali furono dati i nomi di *Calabria* e *Sicilia*.

Le due navi — costruite, la prima nelle Officine e Cantieri Liguri Anconitani, ad Ancona, e la seconda proprio in Sicilia, nei Cantieri Navali Siciliani di Palermo — non ebbero però quelle innovazioni, soprattutto la propulsione ad elica, che sarebbe stata nei voti dei più: furono grosso modo del tipo delle due navi già in servizio. Anche il numero dei vagoni trasportati sull'unico binario esistente sul ponte era praticamente uguale: 6 carri anziché 5.

Esse entrarono in servizio nel 1905, mentre il 1° febbraio dello stesso anno entrava in funzione lo scalo di Villa San Giovanni che consentiva il più sollecito istradamento dei treni provenienti dal Nord fino a Palermo e a Siracusa. Fu quest'ultima innovazione che destò polemiche e campanilistici contrasti tra Reggio e Villa; ma doveva indubbiamente dare un carattere di maggiore praticità e rapidità alle comunicazioni tra le due sponde.

Quando il 1° luglio 1905, cominciò per le ferrovie italiane l'esercizio di Stato, le navi traghetto che facevano servizio erano dunque quattro: *Scilla*, *Cariddi*, *Calabria* e *Sicilia*.

Il movimento nello Stretto, che alla fine del 1900 aveva dato luogo a qualche preoccupazione, si faceva intanto sempre più sensibile. Basti pensare che nell'esercizio finanziario precedente all'assunzione da parte dello Stato della gestione ferroviaria, esso aveva raggiunto la considerevole cifra di 17 mila carri, il che voleva dire un movimento di oltre 46 carri al giorno. Naturalmente, con sole quattro



Il varo della nave traghetto *Messina*

navi traghetto della capacità ricettiva totale di 22 carri, non era possibile sopportare a lungo un simile servizio, che tra l'altro sarebbe certamente divenuto ancora più sensibile.

Fu così che nel 1906 l'Ispettorato della Navigazione, istituito a Messina per conto della Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato, decise di costruire una nuova invasatura nel porto di Messina per aumentare l'efficienza e la potenzialità delle comunicazioni allora esistenti e contemporaneamente decise di iniziare gli studi per la costruzione di altre due navi, notevolmente maggiori e più moderne delle precedenti, alle quali si sarebbero dati i nomi di *Reggio* e *Villa*.

Benché ancora ad un solo binario, esse avrebbero potuto trasportare 8 carri ciascuna, oppure 4 delle nuove vetture a carrelli, che, proprio in quegli anni, cominciavano ad essere immesse in buon numero sulla rete nazionale.

In più queste due unità — commissionate l'una ai Cantieri Pattison di Napoli e l'altra ai Cantieri F.lli Orlando di Livorno — avrebbero avuto la propulsione finalmente ad elica. Una nota romantica, un motivo del vecchio ottocento scompariva dallo Stretto come il dolce rotolio dei landò dai ciottoli delle città; ne avrebbe guadagnato però indubbiamente la velocità del servizio.

Ma prima che queste due tanto attese navi traghetto potessero iniziare il loro infaticabile andirivieni tra la Calabria e la Sicilia, piombò sullo Stretto, nel dicembre 1908, l'apocalittica calamità del terremoto.

Leggendo qualche corrispondenza giornalistica dell'epoca ci si rende conto di quale parte di primissimo piano abbiano avuto i nostri ferry-boats in quelle tragiche giornate.

Il Giornale di Sicilia, del 30-31 dicembre 1908 portava in 3ª pagina un ampio servizio del suo corrispondente da Messina. Diceva testualmente: «...Giungiamo alla stazione dei ferry-boats che è completamente distrutta. Il suolo pare si sia inabissato; il pontile è scomparso; l'acqua è rimasta fino a metà della strada. Siamo costretti a varcare montagne di rottami per non cadere in acqua e intanto la pioggia ci sferza il viso ».

Parole tristi, che rispecchiavano la mestizia d'un paesaggio e di due città sconvolte; che sapevano di corrispondenza di guerra, di lutti, di ferite sanguinanti.

Ed ancora in data 1º gennaio 1909: « La povera Reggio è rimasta colpita... È uno spettacolo desolante e raccapricciante. La marina è completamente distrutta. La stazione succursale al porto è rasa al suolo. Gli imbarcaderi del ferry-boats e gli stessi natanti sono affondati in seguito al maremoto ».

Ma i nostri ferrovieri, i marinai delle navi traghetto compirono il loro grande miracolo. Dopo pochi giorni di lavoro senza respiro il servizio era rabberciato alla meglio.

Il giornale *L'ora* di Palermo (anno X n. 5) in una sua corrispondenza da Messina, datata 3 gennaio, scriveva col cuore finalmente aperto alla speranza: « Il servizio dei traghetti viene riattivato. Arrivano treni con viveri, pane e carne in conserva che si distribuisce alla stazione ».

Era il migliore riconoscimento di un silenzioso ed infaticabile lavoro.

La corrispondenza più eloquente sui danni subiti dalle ferrovie agli impianti la possiamo trovare su *L'ora* di Palermo dell'11 gennaio 1909:

« Il terremoto e il maremoto hanno flagellato 15 chilometri di linea abbattendo le stazioni, rovinando case cantoniere, danneggiando le invasature dei ferry-boats... Il servizio di navigazione attraverso lo Stretto rimase sospeso dapprima per lo

scompiglio causato dalla catastrofe, nel personale e negli impianti fissi di Messina e del Continente, poi per la requisizione dei natanti per parte dell'autorità militare, che dovette impiegarli per ricovero ed alloggi.

Avuto in restituzione uno dei ferry-boats si potevano eseguire le opere di riattamento ed iniziare dal 2 corrente qualche corsa di servizio tra Messina e Reggio, senza effettuare per ora trasporto di veicoli ferroviari causa lo stato delle opere di approdo ».

E più avanti: « L'Autorità militare ha restituito due ferry-boats che sembrano in discrete condizioni; si potrà effettuare qualche corsa per il puro servizio viaggiatori, occorrendo visite e riparazioni alle invasature, prima di attivare il trasbordo dei carri merci ».

I ferry-boats furono dunque sempre vicini alla gente delle due sponde, colpita da tanta inattesa sciagura. Immobilizzati, come squali feriti, nelle loro invasature furono per molti il primo asilo e il primo rifugio.

Ed anche in quei giorni, per quei visi sparuti e impietriti, per quelle maschere di terrore e di angoscia, i vecchi ferry-boats dalle ciminiere lunghe e le ruote a pale, assolsero il loro compito essenziale di colmare un vuoto: quello che li divideva da gente meno sfortunata di loro.

Tra una guerra e l'altra



Il ponte del *Messina* a tre binari

Una delle prime preoccupazioni che ebbero le Ferrovie dello Stato alla fine del conflitto 1915-18, almeno per quanto riguardava il servizio delle navi traghetto, fu senza dubbio di sostituire la nave traghetto *Scilla*, affondata il 28 agosto 1917 in seguito ad urto contro una mina.

Per questo e per le prospettive di un traffico più intenso non si tardò quindi a commissionare una nuova nave, alla quale si diede lo stesso nome dell'unità scomparsa; costruita nei cantieri militari di Castellamare di Stabia, essa aveva grosso modo le stesse caratteristiche tecniche della *Reggio* ed entrò in servizio il 1° luglio 1922.

Ma la nuova unità non eliminava affatto quella che era ormai la spina del servizio ferroviario nello Stretto, e cioè la troppa scarsa potenzialità delle singole navi in servizio. Tutte ad un solo binario, esse non potevano che incidere negativamente sulla convenienza economica di un così particolare tipo di trasporto. Occorreva al più presto almeno un nuovo ferry-boat che potesse sfruttare più di un binario sul ponte. Si tornava in effetti a quanto aveva previsto e pubblicato nel suo « Sul servizio di ferribotti in Italia e nel basso Adriatico », il Calabretta, ma purtroppo, con qualcosa come quarant'anni di ritardo. Una soddisfazione, però, il Calabretta, l'ebbe ugualmente: quella di essere consultato per questo nuovo « cargo-ferribotto » di grande capacità, che egli aveva previsto fin dal 1917 a scafo di legno, poi a guerra finita, a scafo metallico.

Nacque così il *Messina*, una nave di tonnellaggio maggiore di quello delle consorelle più anziane e che si voleva riservare al solo servizio delle merci. Con i suoi tre binari, una lunghezza complessiva utile di 206 metri e le 2.209 tonnellate di dislocamento, poteva trasportare addirittura 20 carri, il che voleva dire che con un solo viaggio la nuova nave trasportava un numero di carri superiore a quello che le navi del tipo *Reggio* avrebbero trasportato con due viaggi. In più il *Messina* aveva abbandonato i motori a vapore, fino allora adottati, per il più moderno ed economico motore Diesel.

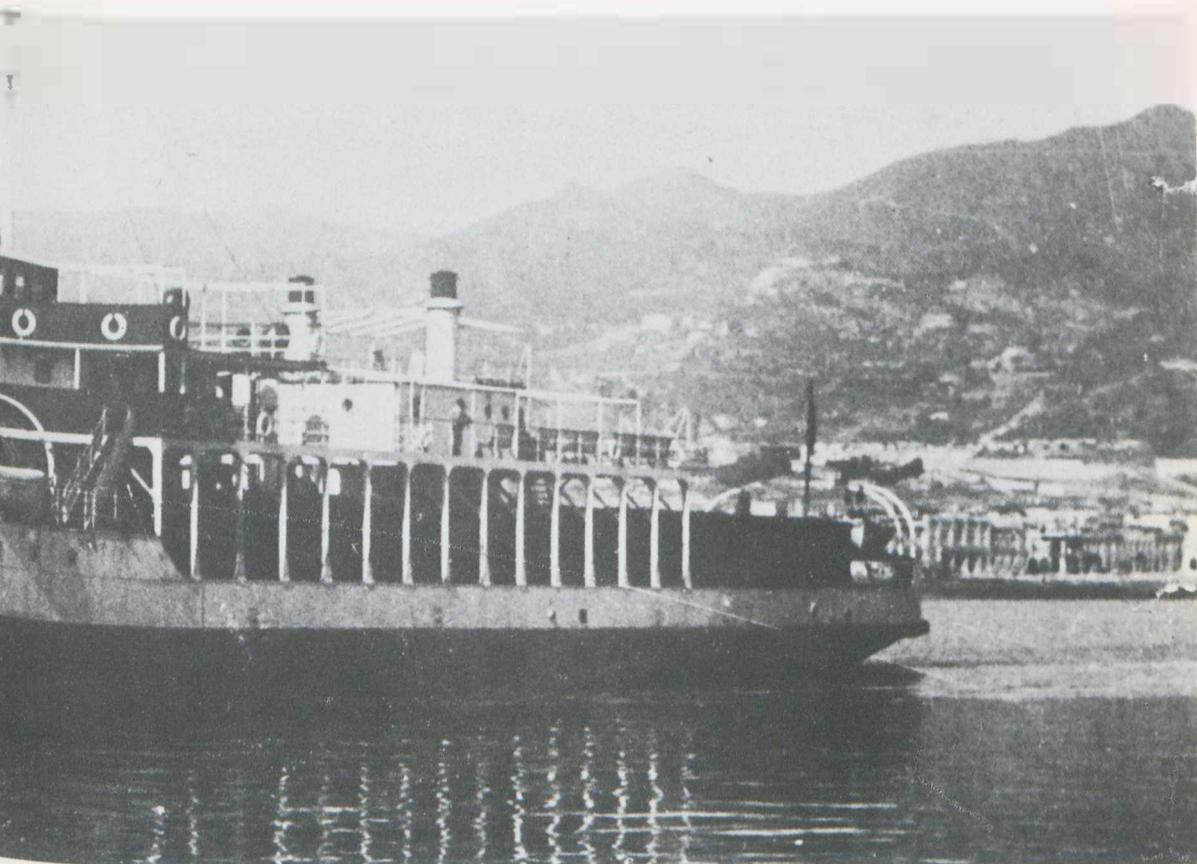


Il *Messina* in navigazione

In sostanza l'entrata del *Messina* nello Stretto, che avvenne nel novembre del 1924, segna indubbiamente l'inizio di un'era nuova per i trasporti tra la costa calabra e quella siciliana. Pochi anni dopo, infatti, il Servizio Materiale e Trazione, che dal 1° maggio 1927 aveva assunto direttamente, dall'ormai soppresso Servizio Navigazione, l'esercizio delle navi traghetto, commissionò altre due unità, che dovevano, non solo sostituire materialmente la *Cariddi* e la *Calabria* (radiate rispettivamente il 6 gennaio 1923 e il 7 febbraio 1927 e vendute, l'una ad una ditta di Lecce per sole 6 mila lire e l'altra demolita) ma risolvere, con larghezza di vedute, senza inutili e dannose economie, l'annoso problema dei traghetti italiani.

La situazione nel 1928 si prospettava dunque la seguente: ancora in servizio, sebbene in attività molto ridotta, la vecchia nave *Sicilia*, che doveva essere radiata più tardi, nel febbraio 1933, e venduta alla ditta di Maio di Messina per la demolizione. In pieno servizio, ma sempre in difficoltà per la loro scarsa potenzialità in carri, le navi *Reggio*, *Villa* e *Scilla II* e infine la NT *Messina* che i calabresi chiamavano « iaddennaro », cioè gallinaio, per via di quelle numerose colonnine bianche a sostegno del ponte e forse anche per il fatto che faceva soltanto servizio merci.

Ma perché entrassero in linea le altre due unità, si dovette attendere ancora qualche anno e cioè fino all'ottobre del 1931. A tale data, infatti, la NT *Scilla II*, opportunamente migliorata nelle sue attrezzature e soprattutto nel suo apparato



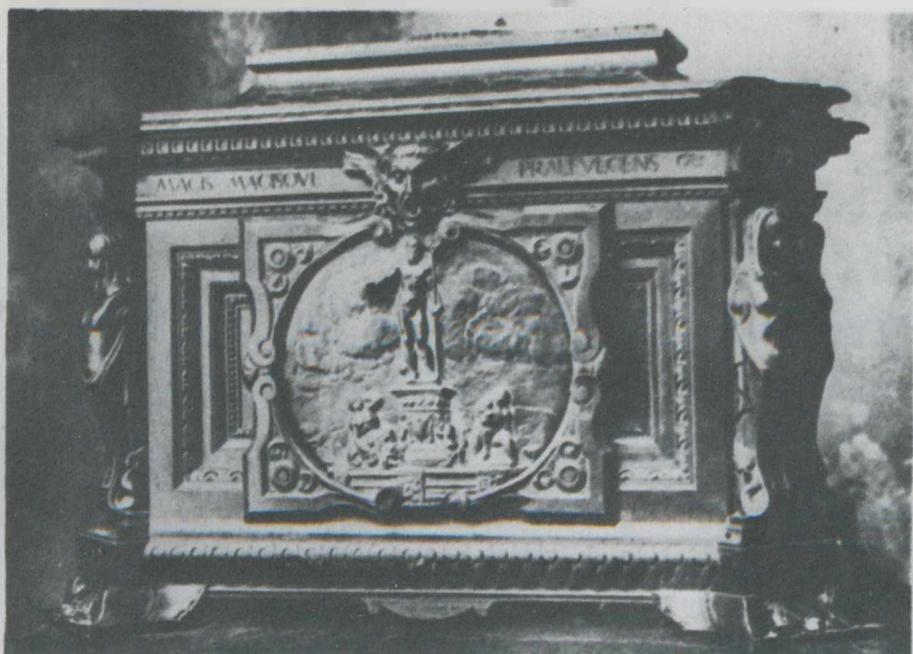
motore, cambiò il suo nome con quello di *Aspromonte* e fu inaugurata la nuova NT *Scilla*, mentre nell'ottobre successivo entrava in linea la *Cariddi*.

D'altra parte i nomi di *Scilla* e *Cariddi* erano troppo cari alla gente dello Stretto, perché alla coppia di nuove gemelle non si desse il nome di quelli che furono i primi e tanto attesi ferry-boats italiani.

Costruita l'una nei Cantieri Federali di Pietra Ligure e l'altra nei Cantieri Riuniti dell'Adriatico, esse costituivano quanto di meglio si potesse effettivamente mettere in linea in quell'epoca.

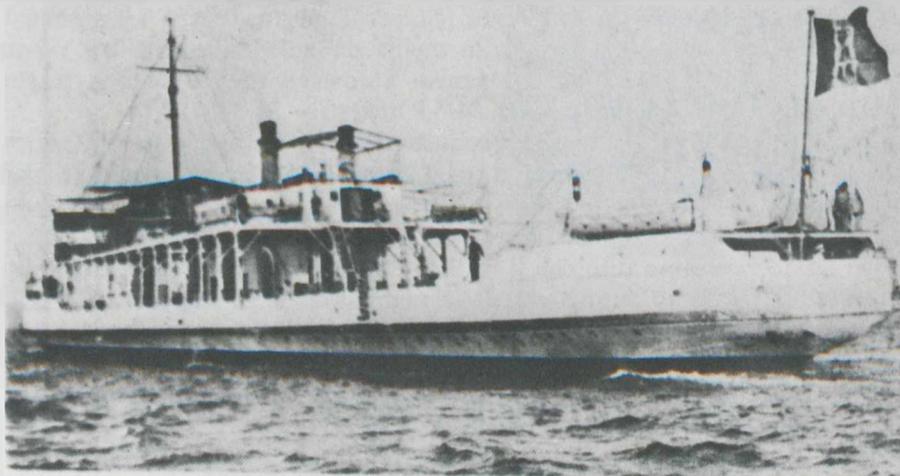
Per avere un'idea della potenzialità di queste due unità e dell'importanza che il Servizio Materiale e Trazione attribuiva alle navi traghetto, basterà pensare, che, all'atto delle loro entrate nello Stretto, la Marina Mercantile italiana non aveva nessun'altra nave a propulsione diesel elettrica. Non solo, ma particolare cura era stata riservata ai servizi per il pubblico, al quale venivano offerte finalmente salette elegantemente e modernamente arredate, spaziose passeggiate sopra coperta e tutti i conforti di un trattamento signorile.

Intanto anche le invasature e gli impianti a terra venivano migliorati, così che in totale si poteva contare su tre invasature a Messina (una quarta fu predisposta nell'ultimo immediato anteguerra) due invasature a Villa San Giovanni ed una a Reggio.



M. V. F. G. A. M. S. P. G. L. I. O.

**COFANO A CVSTODIA
DELLA BANDIERA
CHE LA CITTADINANZA
DI MESSINA
OFFRE AL SVO FERRYBOAT
MESSINA MCMXXV**



A TE BEL NAVIGLIO OPEROSO
CHE LA SICVLA SPONDA
A LE CALABRE RIVE CONGIUNGI
LA FIERA E FORTE MESSINA
A FECONDA VITA RISORTA
L'ITALICO DRAPPO
DI FEDE SABAVDA
VESSILLO RADIOSO
TI AFFIDA

GIVLIA BELTRANDI LALLA

Ma vediamo la situazione economica dei servizi dei nostri traghetti, alla luce delle statistiche ufficiali. Considerando come periodo di valutazione quello che va dalla entrata in servizio della nave traghetti *Cariddi* fino all'esercizio finanziario immediatamente precedente lo scoppio delle ostilità in Europa, si può osservare che il costo di un carro trahettato variava enormemente a seconda dell'unità che lo trasportava. E questo, naturalmente, causa la grande differenza di potenzialità delle navi e quindi l'eterogeneità della nostra flotta. Si pensi che un carro trahettato dalla *Villa* o dalla *Reggio* veniva a costare in media dalle 101 alle 110 lire, mentre un carro trahettato dall'*Aspromonte* ne veniva a costare circa 87 e uno trahettato dalle due nuove unità oscillava sulle 54-55 lire.

In testa, dal punto di vista della produttività, era sempre, e per le ragioni già enunciate, il *Messina* che poteva vantare il costo di 40 lire per carro trahettato.

E vediamo anche quale sviluppo e quali variazioni aveva subito l'intensità del traffico tra le due sponde, nello stesso periodo.

Grosso modo possiamo dire che il traffico ebbe un aumento progressivo e senza gravi scosse, se facciamo astrazione dalle regressioni degli esercizi 1927-28, 1928-29, 1931-32 e 1933-34. Ma si trattò di fenomeni particolari e nemmeno del tutto nazionali. L'importante era che dai 107 mila carri trasportati nell'esercizio 1921-22 si fosse passati a 131 mila nel 1924-25 per raggiungere e superare, prima i 160 mila nel 1930-31, poi il 193 mila nel 1937-38.



Il ponte mobile della 2ª invasatura di Villa San Giovanni distrutto da un bombardamento aereo

Treni, navi e cannoni



Un carro merci caricato su di un pontone porta in salvo la statua di Bartolomeo Colleoni durante la ritirata di Caporetto (1917)

Quando sul cielo nazionale si staglia sinistro lo spettro di una guerra, anche i treni, le navi, i traghetti vestono la divisa militare. Il ferroviere diventa un soldato, come il marinaio, come un fantaccino qualunque. La sua trincea è la massicciata della linea. Le sue armi? Le solite armi di tutti i giorni: la lanterna, la bandierina verde e rossa o la paletta del capo stazione.

Né è da credere che il ferroviere non sia preso dal clima del fronte. Basterebbe, a crearlo, quel pubblico in uniforme, chiassoso forse soltanto per scacciarsi di dosso tristezza e nostalgia.

Anzi, spesso sembra che il ferroviere prenda da quei viaggiatori d'eccezione, come una consegna: la stessa che ferroviere e marinaio si scambiano sui moli dei porti, magari solo con uno sguardo intenso e la coscienza di aver compiuto per intero il proprio dovere.

Nella guerra del 1915-18 andarono in prima linea anche i traghetti della laguna: quei pontoni senza retorica che si facevano guidare come ubbidienti cuccioli al guinzaglio, lungo i passaggi di Scomenzera e Santa Lucia. Dopo aver intensamente lavorato nei tristi giorni dello sgombero di Venezia — ora prelevando i vecchi e i malati dalle case sparse sulle isole, ora caricando quanto di prezioso e di artistico era rimasto ancora nascosto sotto una maschera di sacchetti di sabbia, per inoltrarlo poi per ferrovia nelle più sicure regioni del sud — questi pontoni andarono a far la guerra; quando non divennero batterie natanti, ché allora i soldati li ribattezzarono come solo i soldati sono capaci di ribattezzare i propri fedeli compagni d'arme, essi fecero la spola insieme ai vaporetto dell'Azienda comunale di Venezia per trasportare truppe e cannoni a Capo Sile, a Cava zuccherina, verso il Piave vecchio.

Ma la guerra, treni e navi mercantili, la fecero anche sull'Adriatico, tanto nei porti meridionali, durante il periodo cruciale dell'invio di nostre truppe in Albania, durante il successivo sgombero dei serbi e l'invio delle truppe alleate pro-



Come un gigantesco squalo ferito, la nave traghetto *Cariddi* riaffiora nel porto di Messina

venienti da Ventimiglia e da Modane verso i Balcani, sia nei porti settentrionali, per tutta la durata del conflitto.

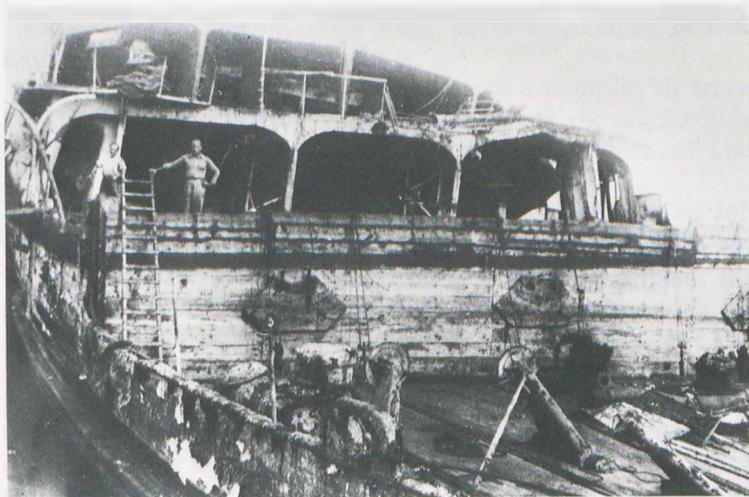
Né dobbiamo dimenticare i treni armati della marina. Essi forse sono il simbolo della collaborazione, feconda e sincera, propria del ferroviere con il marinaio. Costituiti da carri ferroviari, appositamente attrezzati per l'installazione di cannoni, essi erano presidiati dal personale della Marina per tutte le attrezzature militari e da quello ferroviario per quanto riguardava il movimento e la trazione; in fondo si potrebbe dire che essi erano né più e né meno che cannoniere veloci, montate su binari. Durante l'altra guerra se ne ebbero 4 per un totale di 41 carri e 20 cannoni.

Il lavoro svolto dai traghetti nella prima guerra mondiale, tranne la tragica parentesi dell'affondamento dello *Scilla*, cui si è fatto cenno, fu invece un lavoro prettamente di retrovia, anche se snervante e ugualmente pericoloso.

Non davvero la stessa cosa si verificò per l'ultimo conflitto. In una rivista inglese si disse, alla vigilia del conflitto, che l'Italia non avrebbe potuto mai affrontare, con le sue ferrovie, una guerra avente il fronte, o sia pure le immediate retrovie del fronte, in Sicilia. In effetti lo sforzo per tutta la durata della campagna in Africa settentrionale e poi per la difesa dell'isola fu eccezionale. Le navi traghetto non conobbero soste. Ed ogni volta che se ne uscivano dalle invasature per attra-



Due immagini della nave traghetto *Scilla* semiaffondata e incendiata presso il molo Norimberga di Messina



versare lo Stretto, era per loro una missione di guerra che iniziava, una missione aperta alle insidie sempre crescenti dell'aria e del mare.

Fu un lavoro imbrobo, compiuto in condizioni spesso disperate, ma un lavoro insostituibile e per questo più eroico: un lavoro che deve essere debitamente riconosciuto perché addita alla perenne riconoscenza del Paese coloro che, dal Sen. Florena, allora Sovrintendente dei servizi ferroviari e di navigazione della zona di Messina, all'ultimo timoniere o marinaio, ne furono i coscienti artefici. E questo fu senza dubbio il senso e il valore della medaglia d'argento al valor militare concessa appunto all'ing. Florena, perché, col giusto attestato di merito a chi seppe dirigere e assolvere un così difficile compito, si volle

premiare il coraggio, la tenacia e il sacrificio di tutti. Ma abbiamo detto che fu un lavoro disperato. L'epilogo infatti fu purtroppo funesto. Tutte le navi, tranne il vecchio *Messina*, restarono vittime di quei dolorosi giorni.

Aveva cominciato l'*Aspromonte*, affondato al largo di Capo Bon il 2 dicembre del 1942, mentre prestava servizio come nave ausiliaria della Marina Militare; nata per sostituire la NT *Scilla*, l'unica vittima della guerra 1915-18, aveva finito con l'imitarla nella tragica fine della propria attività di servizio.

Poi era stata la volta della NT *Reggio*, colpita durante il bombardamento aereo di Messina del 25 maggio del 1943 ed affondata proprio nella prima invasatura del porto. Ed ancora la NT *Scilla* colpita anche essa, incendiata causa un bombardamento aereo e successivamente affondata presso il molo Norimberga di Messina, in un fondale di soli 8 metri. Sorte migliore non ebbero davvero le NT *Cariddi* e *Villa*, autoaffondate tutte e due dalla Marina Militare nello stesso giorno, il 16 agosto del 1943, l'una nella rada Paradiso, l'altra nella prima invasatura di Villa San Giovanni.

Per parecchi mesi le due coste dello Stretto restarono così, lontane come un tempo, senza l'andirivieni festoso dei treni carichi che le avvicinavano col loro ponte galleggiante.

La ricostruzione



Così si viaggiava nell'immediato dopoguerra sull'unico traghetto, il *Messina*, rimasto in servizio

Dopo tante sciagure, tanti lutti, tante angosciose prospettive, tornò il sereno anche sull'orizzonte nazionale.

Di certo quando ci si accinse all'ingrato compito di trarre i consuntivi sembrò che il danno subito fosse irreparabile; ai più parve che il volgere di un'intera generazione non sarebbe bastato, forse, a rimediare all'apocalittica conseguenza di una guerra perduta.

Eppure, mentre lungo i rilievi del nostro Appennino infuriava ancora il conflitto, nello Stretto, in quella cornice tanto ridente un tempo ed ora desolata nell'atmosfera irrespirabile e grave di una tragedia appena trascorsa, già vi era chi pensava a rimettere un po' d'ordine tra le poche cose che si erano potute salvare e soprattutto chi si affannava a ricostruire con tenacia.

La piccola flotta delle navi traghetto si poteva dire completamente distrutta: di 13.905 tonnellate in servizio nel 1939 ne erano rimaste soltanto 2.209; praticamente, come si è detto, era riuscita a salvarsi solamente la nave *Messina*, che in quell'infuocato agosto del 1943, fortunatamente, si era venuta a trovare a Taranto per riparazioni.

Era rimasto dunque il vecchio, glorioso « iaddennaro », che, requisito dagli alleati per un certo periodo di tempo, fu riconsegnato alle Ferrovie dello Stato nell'aprile del 1944.

Il 14 luglio dello stesso anno veniva recuperata la carcassa della NT *Villa*, che veniva successivamente trasportata a Messina e messa in servizio dopo un anno di cantiere. Poi, successivamente, anche le navi traghetto *Reggio* e *Scilla* potevano essere riportate alla superficie, l'una il 27 febbraio 1945 e l'altra il 20 luglio dello stesso anno.

I primi collegamenti tra la costa calabra e la Sicilia venivano compiuti dunque dal *Messina*; viaggi che avevano tutto il sapore dell'avventura, che nulla mantenevano delle loro caratteristiche tradizionali, perché i viaggiatori non si limi-

tavano a stipare fino a limite delle umane possibilità le poche e vecchie vetture che trovavano posto sul ponte. No. Essi gremivano la nave in ogni angolo, passavano lo Stretto arrampicati in ogni dove, perfino sul ponte di comando, in un unico, drammatico grappolo umano.

Erano quelli i giorni in cui i primi treni della rinascita cominciarono a muoversi lungo un mosaico di binari rabberciati a tempo di record; i giorni in cui per raggiungere Roma da Messina occorrevano 19 ore, cioè quasi due ore di più di quanto fosse sufficiente, prima della guerra, per raggiungere da Messina addirittura Domodossola.

Eppure sembrava già un sogno l'essere riusciti a scrollarsi di dosso la sfiducia ed a ricominciare da capo il lavoro che i nostri padri, i nostri nonni, in decine e decine d'anni, pur in mezzo a tante polemiche ed a tante divergenze di opinioni, avevano realizzato per dare una rete di trasporti all'Italia.

Nel 1948 venivano costruite due nuove unità: la NT *Mongibello* di 2.840 tonnellate e la NT *Secondo Aspromonte* di 2.751, tutte e due capaci di trasportare 20 carri. Poco più tardi anche la NT *Scilla*, rimodernata e rimessa completamente in efficienza, tornava nello Stretto a portare il suo efficacissimo e tanto atteso contributo. Un anno dopo, nel 1949, riprendeva il servizio la NT *Messina*, dopo aver subito profonde modificazioni che non soltanto le cancellavano per sempre quella sua fisionomia particolare, ma le davano anche un gradito soffio di giovinezza con la nuova ed elegante ciminiera al posto dei due alti fumaioli di un tempo, col ponte veranda, con tutte quelle attrezzature che la rendevano utilizzabile anche per il servizio viaggiatori.

Scompariva, invece, il vecchio *Reggio*. Sarebbe il caso di dire che esso non sopravviveva all'ondata di giusta e necessaria modernità che aveva finalmente toccato lo Stretto.

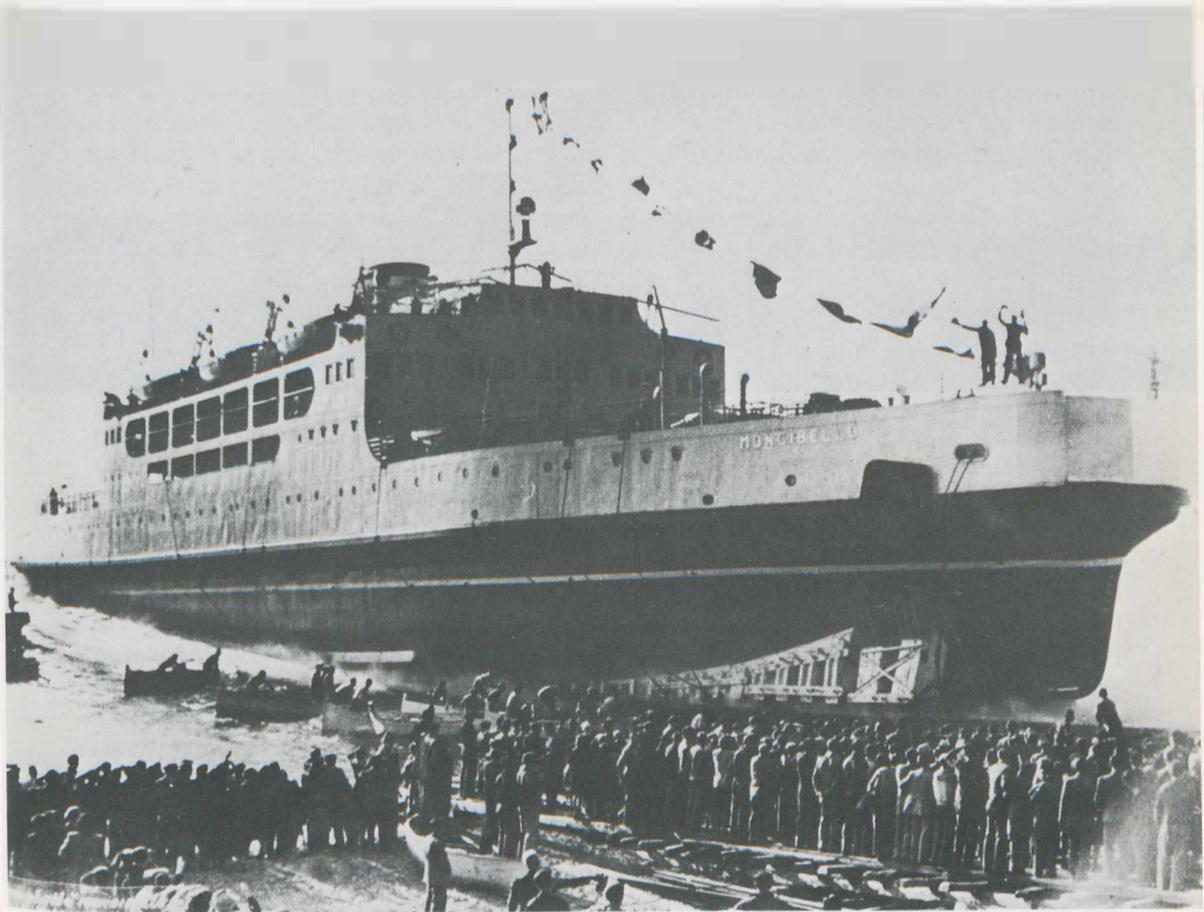
Sta di fatto che in poco tempo — in definitiva soltanto otto anni, considerando pure i primissimi della nostra ricostruzione, che necessariamente servirono soltanto ad una parziale e contingente riattivazione, del tutto provvisoria, dei principali servizi — la flotta delle Ferrovie dello Stato aveva raggiunto la capacità di trasporto di ben 1.500 carri giornalieri.

Per comprendere lo sviluppo del traffico basta guardare, del resto, le statistiche dei carri traghettati nei due sensi nei vari esercizi finanziari: la punta massima fu raggiunta nel 1941-42 con 248.329 carri; si scese al minimo nel 1943-44 con soli 977 carri per risalire poi decisamente prima a quota 17.319 nel 1944-45, infine a 315.077 nel 1949-50 e a 374.452 nell'esercizio successivo.

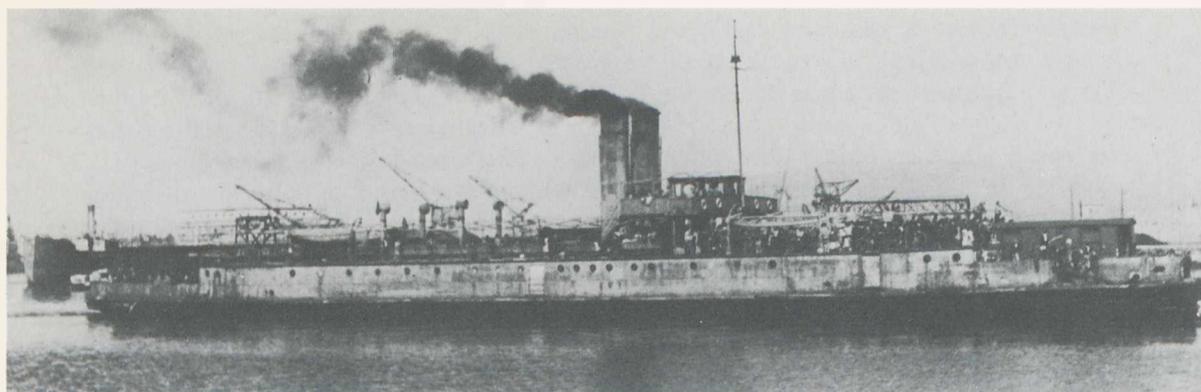
Ma non si può chiudere il capitolo della ricostruzione vera e propria per passare a quello non meno importante ed oneroso del potenziamento dei servizi di traghetti delle Ferrovie dello Stato, senza parlare del ritorno della nave *Cariddi* nella sua abituale cornice dello Stretto di Messina.

Costruita, come abbiamo detto, nel 1933 presso i Cantieri Riuniti dell'Adriatico a Trieste, essa aveva sopportato insieme alla gemella *Scilla* il peso preponderante dei servizi nei difficili giorni dell'ultimo conflitto. Senza concedersi turni di riposo, essa giunse stremata alla fase culminante della guerra in Sicilia, ma con la serena consapevolezza di aver assolto per intero il proprio compito.

Poi, il 16 agosto di quell'infuocato 1943, come si è detto, il *Cariddi* ricevette l'ordine di autoaffondarsi e calò così volontariamente a picco nella rada di Paradiso, nelle immediate vicinanze di Messina.



Il varo della nave traghetto *Mongibello*



La nave *Villa* dopo il suo recupero fu la prima ad affiancarsi alla nave traghetto *Messina*

A guerra finita l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato ne decise il recupero, ma le difficoltà che si presentavano apparvero subito molto serie, soprattutto perché lo scafo, affondandosi, si era capovolto. Pur tuttavia non si abbandonò l'impresa e dopo molte ed alterne vicende, dopo i coraggiosi ma sfortunati tentativi della ditta Weigert di Messina, grazie alla competente direzione dell'ingegnere Odoardo Giannelli che già aveva partecipato al difficile recupero della *Leonardo da Vinci* a Taranto, anche essa capovolta e, di alcune unità francesi nella rada di Tolone, si poté imbrigliare lo scafo e trasportarlo in un apposito bacino galleggiante fatto giungere da Taranto, dove fu messo in condizioni di navigare e predisposto per il raddrizzamento che venne facilmente portato a termine il mattino del 21 dicembre 1949.

E così finalmente questo grande squalo ferito rivide la luce del suo Stretto. Si trattava di sistemare di nuovo le sovrastrutture e di preparare interamente la nave per l'atteso e necessario ritorno al servizio. Proprio allora si pensò di approfittare delle numerose opere da eseguire sul traghetto per aumentare la potenzialità.

Infatti, assegnati i lavori alla Società Cantieri del Tirreno, lo scafo della *Cariddi* fu trasportato a La Spezia dove, in quell'arsenale, si procedette al taglio in due tronconi. Riportato a Riva Trigoso, si pose tra i due un terzo troncone di 11 metri di lunghezza e si aumentò a quattro il numero dei binari, il che fu sufficiente per elevare la capacità di trasporto a 36 carri invece dei 25 di prima dell'affondamento. Anche le qualità di navigabilità e di manovrabilità ne uscirono avvantaggiate. Inoltre si tenne in particolare conto la necessità del trasporto degli automezzi e si creò, verso prora, un'opportuna piattaforma in modo da trasportare 18 autovetture, da imbarcarsi direttamente mediante apposite rampe, allora soltanto in fase di progettazione, sia a Villa San Giovanni che a Messina.

Il varo avvenne in forma solenne il 20 ottobre 1953 nei Cantieri di Riva Trigoso. Ma la vera apoteosi si doveva compiere durante la fase finale del viaggio inaugurale. Partita da Napoli con un carico di vetture e con a bordo il Ministro dei Trasporti, il Direttore Generale delle Ferrovie dello Stato e quanti, tecnici e funzionari avevano collaborato alla rinascita dell'unità, essa compì, dal faro dello Stretto fino all'invasatura di Messina un ingresso trionfale che attestava meglio di ogni altra dimostrazione tecnica o economica, l'interesse degli abitanti delle due coste per il servizio dei traghetti.

Le barche dei pescatori che venivano a forza di remi incontro alla nave traghetto *Cariddi* non si contavano. I pullman sulla statale costiera suonavano i clacson a brevi intermittenze, in segno di saluto. Ad essi, come a quelle centinaia di persone che agitavano fazzoletti dalle case basse e color terra che da Faro si snodano fino alla Madonnina di Messina, rispondeva la sirena di bordo e lo sventolio delle bandierine multicolori del gran pavese.

Davanti al porto si fecero incontro ad una ad una le altre unità della piccola flotta delle nostre Ferrovie dello Stato. Prima lo *Scilla*, poi il *Mongibello* e l'*Aspromonte*. Era il saluto alla nave ammiraglia, che ben si poteva chiamare così, questa nave tutta bianca, dalle due ciminiere siglate FS e la prua che richiama il profilo di uno squalo affamato.

Ma forse il saluto più gradito fu quello che lanciò, con voce rauca, il decano dei pescatori di Ganzirri fattosi incontro con gli altri in una piccola barca da lampara: « Ben tornato, comandante! ». Dal ponte, il comandante della vecchia *Cariddi* rispose agitando il berretto: brevi, commossi saluti di lupi di mare. Ed in quel « Ben tornato, comandante! » vi era la soddisfazione e l'orgoglio di tutti i calabresi e gli isolani che vedevano tornare quel vecchio caro nome sulla prua di uno dei loro più cari « ferribotti ».

Vi era assommata l'intera soddisfazione della gente dello Stretto per l'atteso ritorno alla normalità, anche se in tutti e in ognuno nasceva la certezza che il prepotente sviluppo produttivo della Sicilia avrebbe presto richiesto nuovi sforzi e nuovi impegni da parte delle Ferrovie dello Stato; sforzi ed impegni volti a realizzare uno scambio sempre più intenso di relazioni e di traffici tra le due coste idealmente unite nell'abbraccio quotidiano dei traghetti e pur sempre divise dall'eterna difficoltà di adeguare l'intensità degli allacciamenti, la loro frequenza, la loro rapidità, alle crescenti esigenze del nostro tempo e della nostra stessa vita.

Abbiamo parlato della ricostruzione dei nostri traghetti e del graduale ritorno alla normalità per le comunicazioni tra Calabria e Sicilia nell'immediato dopoguerra. Ma indubbiamente, non si può avere un'idea concreta del lavoro svolto per riportare ordine e regolarità in quel delicato settore della vita nazionale che è il settore dei trasporti, con particolare riguardo ai rapporti tra nave e treno, senza tracciare un rapido panorama della situazione dei nostri porti, prima e dopo l'ultimo conflitto.

Ebbene, all'atto dell'inizio della guerra le attrezzature portuali nazionali avevano raggiunto un lusinghiero grado di potenzialità. Di certo esse erano all'altezza dei compiti loro assegnati.

Si trattava di un complesso di 139 chilometri di banchine commerciali, di 662 attrezzature elettromeccaniche, tra gru a livello, elevatori a ponte e mezzi speciali di scarico, e di ben 346 chilometri di binari ferroviari in servizio diretto dei porti.

Anche in questo campo il consuntivo steso alla fine delle ostilità non poteva essere più avvilente: quasi il 67% delle banchine erano inutilizzabili, le attrezzature meccaniche avevano avuto una decurtazione del 96%, senza contare che della rete ferroviaria esistente nei nostri porti era rimasto efficiente soltanto un misero 16%.

A questi danni, già di per sé notevolissimi, erano poi da aggiungere gli affondamenti dei piroscafi, che ostacolavano non poco la riattivazione dei porti. Si trattava di ben 2.557 navi per una stazza totale di 997.650 tonnellate.

Per effettuare una ricostruzione razionale, che riportasse i nostri porti all'altezza

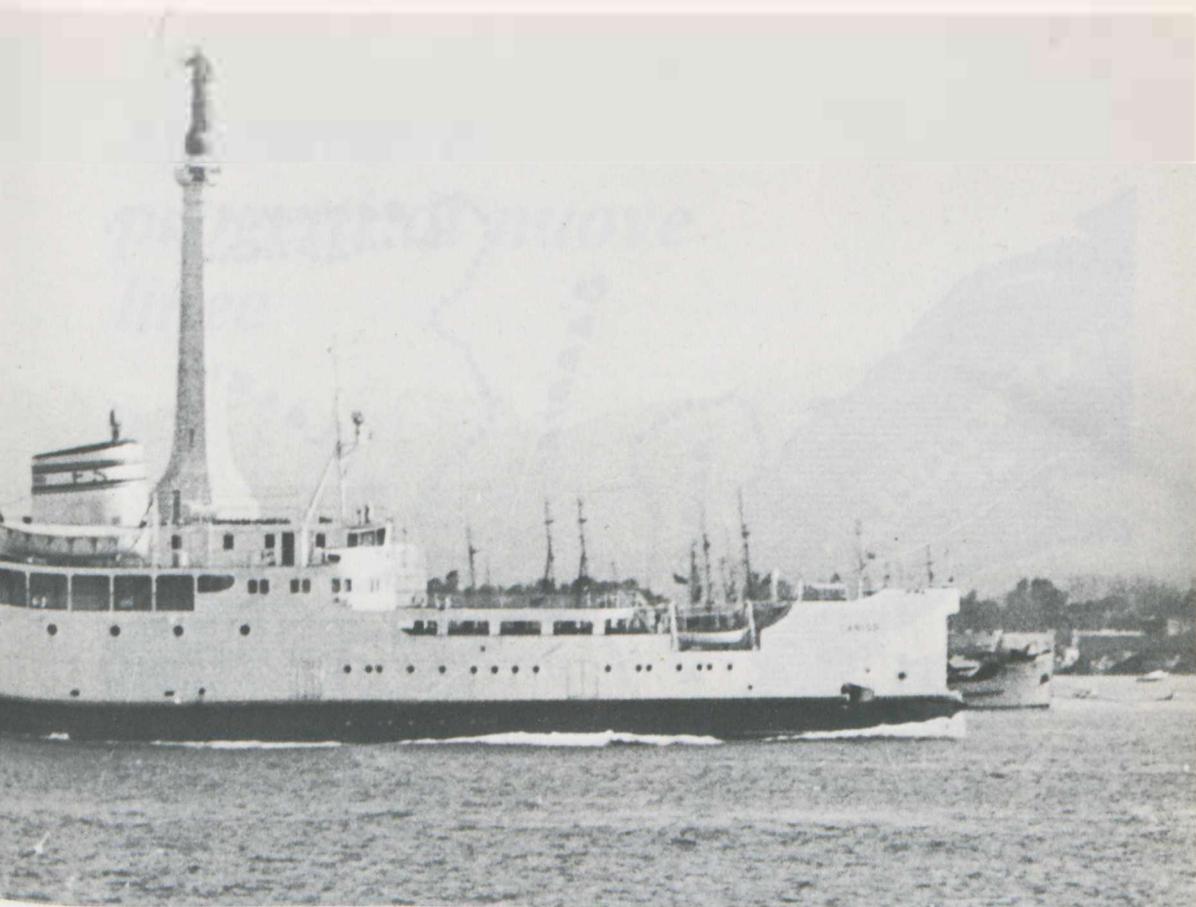


La nave traghetto *Cariddi*, per alcuni anni ammiraglia della flotta FS

di un volume di traffici, per altro aumentato, bisognava procedere prima al recupero di tutte queste unità.

A Genova — che purtroppo deteneva il triste primato delle distruzioni subite, con 854 navi affondate per complessive 215.000 tonnellate di stazza, quasi quattro chilometri di banchine nel Porto Vecchio e tre nei nuovi bacini, completamente distrutti, senza contare le distruzioni degli edifici portuali e dei bacini di carenaggio — le Ferrovie dello Stato avevano dovuto registrare danni aggirantisi intorno al 40% dei propri impianti. Occorsero per la ricostruzione 1.330.000.000 di lire, ma ben presto il porto fu in grado di sostenere per intero il peso dei propri traffici, che nel 1952 raggiunsero la cifra di 8.400.000 tonnellate di merci; cifra che attesta come si fosse uguagliato e superato il movimento dei migliori anni dell'anteguerra.

Per Napoli, dove le distruzioni si potevano grosso modo riassumere in 175 navi affondate, circa l'80% delle banchine inutilizzabili, totalmente perduta l'attrezzatura elettromeccanica e seriamente colpiti gli impianti ferroviari, era stata nominata, fin dal marzo 1945, una commissione allo scopo di studiare un piano di ricostruzione del porto, che contemplasse anche quei miglioramenti che fossero ritenuti più necessari. L'autorità governativa, a cui la commissione sottopose il piano, non mancò di darne con tutta sollecitudine l'assenso, ma il primo stanziamento fu davvero esiguo per tante impellenti necessità: si trattò appena di 500 milioni. Intanto anche le Ferrovie dello Stato si adeguavano all'ampliamento del



porto e ponevano allo studio un piano regolatore ferroviario, che dopo attenta valutazione fu anch'esso approvato.

In tale piano era contemplata l'installazione di ampi fasci di binari di raccordo e di sosta, la costruzione di due stazioni di smistamento, il raccordo delle linee di corsa con i binari di calata, tutti raddoppiati, ed una nuova linea di accesso al porto, a doppio binario, parallela alla camionale che doveva consentire una rapida comunicazione diretta tra il porto, la zona industriale e la rete stradale.

Il fervore costruttivo non conobbe distinzioni. Si potrebbe affermare che abbracciò il ferruginoso complesso del grande porto, frastuonato di macchine, tutto quel pullulare fecondo di ciminiere, di rimorchiatori, di gru, così come abbracciò l'angusto asilo di scafi di nessuna pretesa, e pur sempre tanto utili all'economia di un Paese essenzialmente marinaro come il nostro.

Ebbene il treno e la nave tornarono a stringersi la mano a Genova come a Porto Empedocle, a Napoli, a Trieste, a Brindisi come a Marina di Carrara o a Licata. Ed era la sintesi migliore di un grande cammino compiuto.

Significava che effettivamente la vita ricominciava nel nostro Paese: e ricominciava con la fattiva collaborazione dei mezzi di trasporto; con il risorgere ed il consolidarsi dell'economia nazionale, che proprio dai trasporti ha sempre attinto fiducia e tranquillità.



La linea di traghetti progettata nel 1917 per i Balcani

Speranze e progetti di nuove linee

L'indiscusso successo dei traghetti nello Stretto di Messina aveva acceso le speranze ed illuminato la fantasia di studiosi e tecnici circa la possibilità di istituire nuovi e più impegnativi servizi di ferry-boats in altre zone e su altre linee, là dove, cioè, altre province del nostro Paese o altre terre ad esso strettamente legate per interessi economici o magari soltanto politici, postulavano più stretti rapporti e più intense e funzionali comunicazioni.

La regolarità degli allacciamenti tra Scilla e Cariddi e soprattutto i sempre più significativi esempi di servizi di traghetto in mare aperto, avevano, in definitiva, fugato molti dubbi e molte perplessità sulla sicurezza di questo originale trasporto di treni da una costa all'altra, come su di un solo ideale binario che congiungesse, invece che due porti, due stazioni qualsiasi.

E si intrecciarono speranze, si schiusero sogni, si concepirono e redassero coraggiosi progetti.

Molti di essi, naturalmente, restarono allo stato di studio, altri non furono realizzati per la scarsa lungimiranza di chi fu chiamato ad esaminarli, altri ancora hanno visto la loro attuazione circa mezzo secolo dopo, peraltro modificati in parte nello spirito, in parte addirittura nella sostanza, perché per forza di cose inseriti in un nuovo clima e in un nuovo orizzonte di esigenze e di concezioni tecniche.

Sarà però ugualmente interessante, in un obiettivo e dettagliato quadro della storia dei traghetti, ricordare cronologicamente questa ricca serie di iniziative e di speranze, e ciò in particolare per quei casi cui ha arriso miglior fortuna e che si sono potuti successivamente concretare in operosa realtà.

Cominceremo da un progetto di cui si parlò a lungo durante la guerra 1915-18: l'istituzione di un ferry-boat nel canale d'Otranto.

Lo studio prendeva le mosse da una particolare situazione politica e dalla determinazione di dilatare la nostra influenza, in un rinnovarsi degli ambiziosi disegni di Francesco Crispi, verso l'altra sponda dell'Adriatico e cioè verso l'Albania e addirittura la Macedonia.

Si trattava di collegare direttamente la ferrovia Monastir-Valona con la rete ferroviaria italiana.

Le difficoltà maggiori vennero proprio dagli ambienti che invece avrebbero dovuto favorire ed incoraggiare l'iniziativa, e precisamente dalle Camere di Commercio di Bari e Lecce, interessata, quest'ultima, ad un servizio di ferry-boats che facesse capo all'erigendo porto di Torre dell'Orso.

Del resto per l'istituzione dei traghetti nello Stretto di Messina si era in definitiva verificato lo stesso scontro di interessi. Basta ricordare la istintiva reazione dei deputati calabresi, durante la famosa discussione della legge 28 febbraio 1891, alla giusta e saggia osservazione dell'On. Zainj. Egli voleva dimostrare come col tempo la linea Reggio-Messina sarebbe stata certamente soppiantata da un'altra, che avrebbe preso, grosso modo, le mosse da Ganzirri, sulla costa sicula, per Cannello su quella calabra, con un non indifferente risparmio di tempo, sia nel tratto di mare che in quello ferroviario, ma i deputati calabresi reagirono vivacemente per timore che ne venissero compromessi in maniera determinante gli interessi del capoluogo calabro.

Per il ferry-boat del canale d'Otranto la polemica nacque dal timore della Camera di Commercio di Bari, la quale non tardò a dichiarare esplicitamente che la tesi di un simile allacciamento con i Balcani non « tornava gradita a Bari, che da poco tempo si adoperava per realizzare il programma di costruire un porto adatto e, con apposito punto franco, il vero e naturale molo sporgente dell'Italia verso la penisola balcanica ».

La difesa di Bari non piacque a molti. In definitiva lo stesso Segretario Generale della Camera di Commercio barese, in una sua intervista concessa al *Monitore Italo-Russo* del 15 marzo 1917, aveva a ripiegare su più ragionevoli posizioni affermando che una ferrovia destinata a collegare i Paesi allora alleati con la lontana Russia, tagliando fuori gli Imperi Centrali, poteva benissimo far capo a Bari e proseguire per ferry-boats fino all'altra sponda, cioè o a Durazzo o a Valona.

Ma in effetti non si capiva bene perché ci si dovesse sobbarcare a 250 chilometri di percorso, quando da Brindisi i chilometri erano solamente 125 e tra Otranto e Valona addirittura 75.

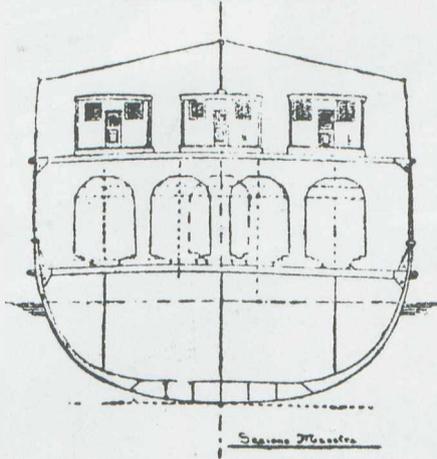
Una accurata relazione di difesa del progetto del ferry-boats nel canale d'Otranto la pubblicò, sempre nel 1917, l'ing. Buonomo. Egli si rifece al « vero albergo galleggiante » e cioè al « ferribotto » *Cristian IX* che faceva allora servizio fra Giedes e Warnemund nel Baltico — un piroscampo di 2.500 tonnellate attrezzato con ricchezza ed ogni conforto — e voleva dimostrare che nessun grave ostacolo poteva in coscienza sconsigliare l'istituzione di un servizio tra Otranto e Valona.

« Coloro che inorridiscono all'idea del passaggio del Canale d'Otranto con i "ferribotti" potranno rassicurarsi — diceva l'ing. Buonomo — sapendo che la rotta dei ferribotti Avana-Key-West taglia la celebre corrente del Golfo, per cui mentre da Key-West ad Avana si impiegano 9 ore e mezza, da Avana a Key-West se ne impiegano 12; altro che le 3 ore e mezzo da Otranto a Valona! ».

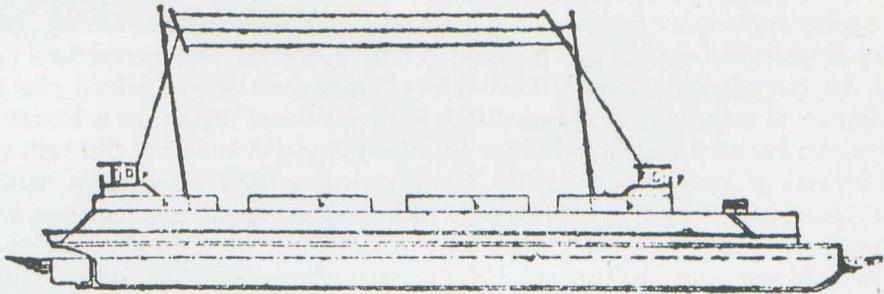
E continuando nella sua difesa, l'ing. Buonomo non mancò di ribattere una ad una le critiche e le titubanze avanzate dalla Camera di Commercio di Bari e soprattutto quella che si basava sul fatto che nella Manica, tra Francia e Inghilterra, non era stato ancora ritenuto conveniente un servizio di ferry-boats.

Sullo stesso argomento anche il Ministro Branca aveva ritenuto di poter convincere sufficientemente la Camera dei Deputati, durante la discussione dell'emen-

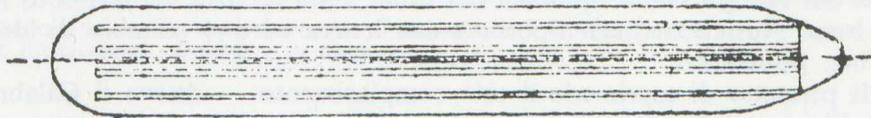
Leggende
 a Estremità di poppa
 b Estremità di prua
 c di mezzo
 d di mezzo
 e Ponte di comando



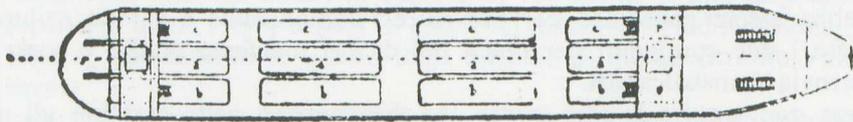
Vista Longitudinale



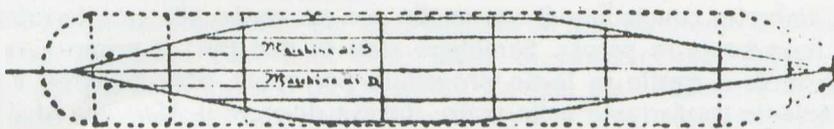
Piano di Coperta col 5 parati

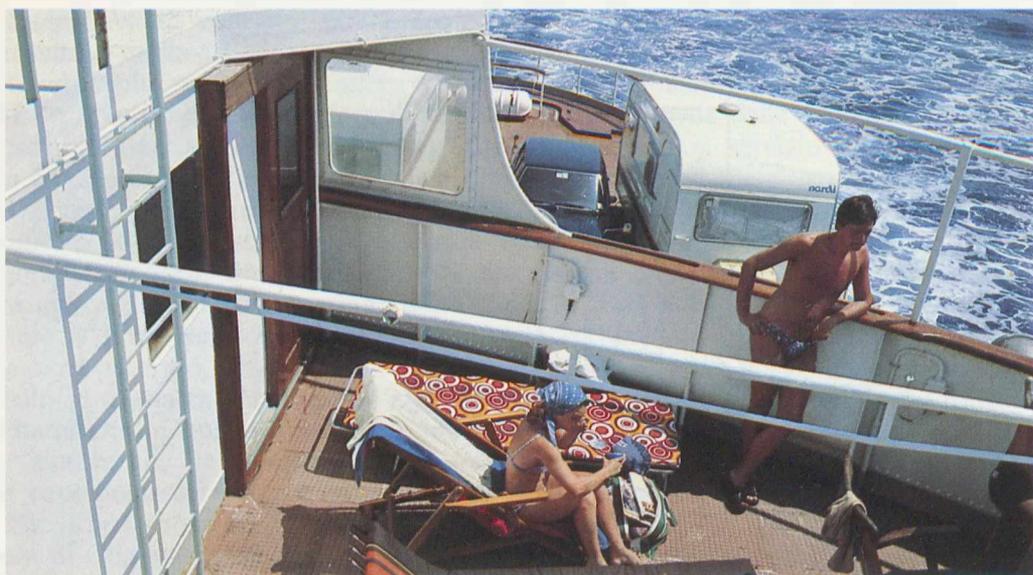


Tuga centrale, balconi e ponti di secondo



Piano di Stiva





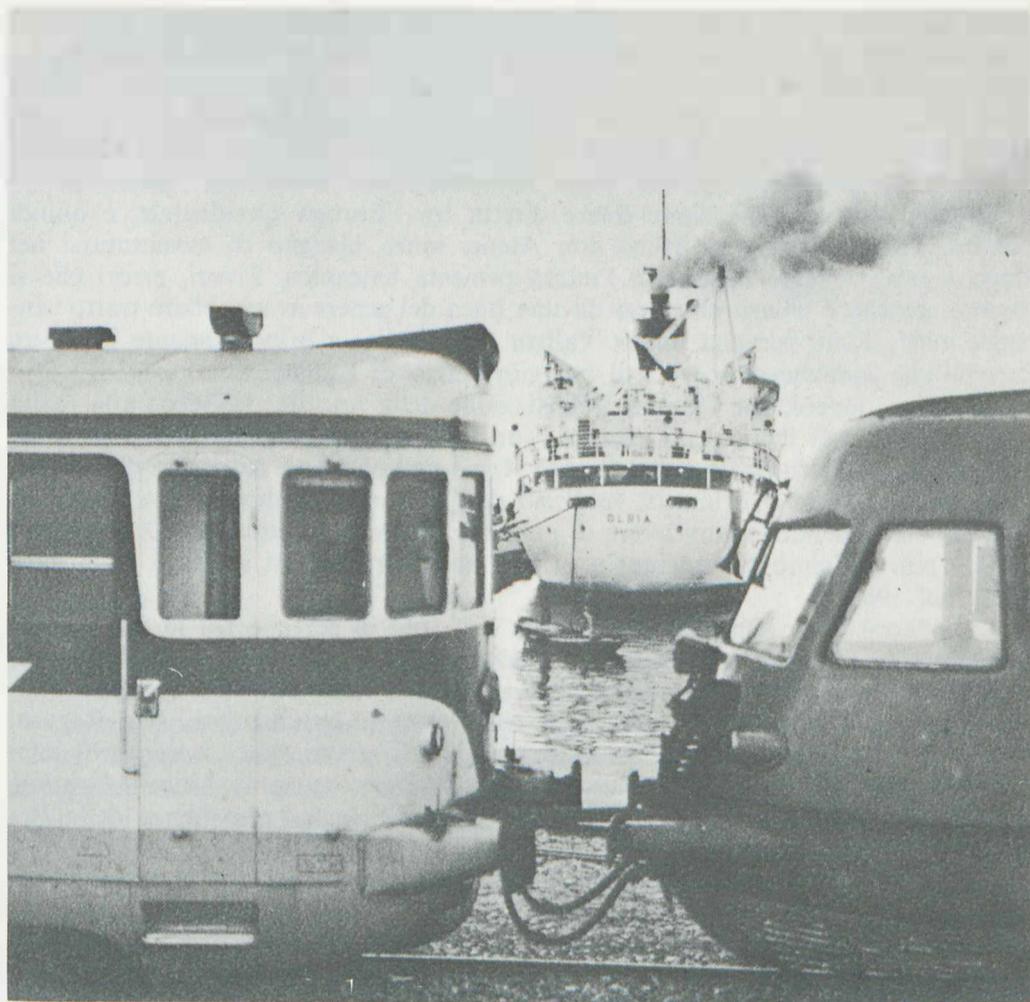
damento Bettòlo. Ma forte della sua indiscussa esperienza marinara egli così aveva a rispondere alla affrettata argomentazione avanzata dal Ministro: « Perché non hanno applicato i ferry-boats nella Manica? Glielo dico subito on. Ministro: perché il dislivello tra l'alta e la bassa marea è tale da non permettere l'applicazione dei ferry-boats. Dalle "Tide tables" dell'anno scorso rilevo che l'altezza massima delle acque sul livello medio delle acque basse raggiunge a Dover 5 metri e 70 centimetri ed a Calais metri 7 e 36. Ma quando ci sono dei dislivelli normali, di 14 centimetri, o dei massimi di 35, come avviene a Reggio nel tempo delle sizigie, creda, onorevole Ministro, che non c'è alcuna difficoltà all'applicazione dei ferry-boats ».

Alle polemiche per l'istituzione di un servizio di traghetti tra l'Italia e l'Albania intervenne anche l'ing. Calabretta, in quegli anni già tenente generale del genio navale. Sul suo già citato opuscolo dal titolo « Sul servizio dei ferribotti in Italia e nel basso Adriatico », egli riportava una lettera ed uno scambio di idee avute con l'ing. Buonomo:

« Mi permetto di esprimerle il mio compiacimento — diceva il Calabretta — per la chiarezza dello stile col quale tratta i vari argomenti e per la preziosa raccolta di elementi sui ferribotti per la traversata del canale di Otranto. Penso che il concetto debba essere grandioso per prevenire l'immane e rapido sviluppo del traffico fra i due continenti per opera del di Lei indefesso studio e compimento della ferrovia transbalcanica.

Occorre non seguire le idee grette che dominarono nello stabilire gli approdi a Messina, Villa San Giovanni e Reggio Calabria, ad onta che io fin dal 1881 col mio progetto di ferribotto e relativi approdi, preconizzavo l'attuale sviluppo del traffico che rende insufficienti i mezzi ora disponibili ».

E il Calabretta concludeva il suo studio con un cenno alle caratteristiche tecniche dei ferry-boats in parola. Sarebbero stati di due tipi: il primo a tre binari, in tutto simile a quello in legno progettato per conto delle Ferrovie e che poi, completamente trasformato nello scafo, doveva divenire il *Messina*; ed il secondo



Prima dell'entrata in servizio dei traghetti per la Sardegna, la collaborazione tra treni e navi era solo sui moli di Civitavecchia, di Olbia e di Cagliari

un ferry-boat, in acciaio, molto più grande del precedente, di oltre 5 mila tonnellate, con una lunghezza utile dei binari in coperta di 115 metri, e una larghezza massima in coperta di metri 18,90, capace di coprire il percorso Brindisi-Valona (perché il Calabretta si fece fautore di questa linea anziché di quella Otranto-Valona) in tre ore circa.

Ma purtroppo, nonostante l'appassionato calore con cui questi bravi tecnici difesero la causa di un servizio di traghetto diretto tra Italia e Albania, o comunque tra le due sponde dell'Adriatico, nessuno parlò più di un « ferribotto » da adibire ai collegamenti nel canale d'Otranto.

Eppure il tempo avrebbe finito per dare ragione all'ing. Buonomo e all'ing. Calabretta. Navi traghetto dovevano, poco meno di cinquant'anni dopo, entrare in servizio non più da Brindisi o da Otranto a Valona, ma addirittura da Brindisi a Igoumenitsa e a Patrasso toccando anche l'isola di Corfù. Non si tratta di tra-

ghetti ferroviari bensì soltanto automobilistici, ma proprio per questo dobbiamo maggiormente rimpiangere la mancata attuazione dell'iniziativa di Buonomo. Infatti, se fin dal 1917 si fosse istituito un collegamento di ferry-boats con l'altra costa dell'Adriatico, certamente in Albania sarebbe stata costruita una ferrovia, degna di tale nome, che da Valona si sarebbe spinta in Grecia fino a Giannina e Tricala per allacciarsi poi alla linea Salonico-Atene e costituire, senza ombra di dubbio, una comunicazione celere diretta tra l'Europa Occidentale, e quindi Londra, Parigi, Bruxelles, Roma con Atene, senza bisogno di avventurarsi nel lungo e lento viaggio attraverso l'intera penisola balcanica. Errori, errori che si pagano, perché è chiaro che oggi da una linea del genere ne avrebbero tratto vantaggio tutti, come per una nuova Valigia delle Indie; e principalmente le nostre ferrovie che avrebbero ricevuto il maggior flusso di traffico.

Non resta, invece, che l'amara soddisfazione della priorità dell'idea; e la realtà a dar ragione agli incompresi ideatori, con quel sempre crescente ritmo di collegamenti che moderne navi come la mtn *Appia* della Società Adriatica di Navigazione, la mtn *Egnatia* e la t.ss *Apollonia* dell'Hellenich Mediterranean Lines, effettuano con incondizionato favore di pubblico. Si tratta di circa 84.000 viaggiatori (20.000 più dell'anno precedente) e 11.000 veicoli trasportati soltanto dalla nave *Appia* nel 1966.

Né l'allacciamento Brindisi-Igoumenista è il solo in servizio tra le due sponde dell'Adriatico. Sempre allo scopo di incrementare le correnti turistiche e soltanto per trasporto di autocarri e di autovetture, altri traghetti sono entrati in funzione, soprattutto nei mesi estivi sulle rotte Otranto-Igoumenitsa, Bari-Ragusa, in Jugoslavia, nonché sulla Ancona-Zara. E a tali servizi sono sempre più interessate le cure degli armatori e precisamente della compagnia Linee Marittime dell'Adriatico, della compagnia jugoslava Jadranska linska plovidba e della Potamianos Lines.

Ma torniamo ai progetti che a suo tempo furono formulati per la messa in attività di nuove linee.

Particolare attenzione merita la storia dell'istituzione di un servizio di traghetti con la Sardegna. Un primo esempio di quanto fosse viva l'attesa di un più diretto contatto tra il continente e l'Isola, può essere considerato il lontano intervento dell'On. Parpaglia durante la discussione in Parlamento circa l'istituzione o meno del servizio di ferry-boats nello stretto di Messina. Il deputato sardo, infatti, prese lo spunto dalla discussione in corso pro e contro i ferry-boats tra Calabria e Sicilia per denunciare la situazione della Sardegna e le obiettive difficoltà in cui si dibatteva fin da allora l'economia locale data la manifesta inferiorità, determinata dalla distanza che la divideva dalle altre province italiane. Ed aggiunse che sarebbe stato auspicabile che il servizio tra Civitavecchia e Golfo Aranci fosse stato affidato ad una società ferroviaria, fosse essa dell'Isola o del continente. Era il primo grido accorato e convinto per una rivoluzione delle comunicazioni con la Sardegna; la prima voce che poneva in termini realistici l'importanza del problema. Perché certamente assegnare ad una società ferroviaria il servizio significava facilitare la possibilità di acceleramento dei trasbordi tra treno e nave e tra nave e treno; significava porre i primi presupposti per l'istituzione, anche sulla rotta Civitavecchia-Golfo Aranci, di un regolare, frequente servizio di ferry-boats che portasse i carri direttamente dai binari sardi a quelli delle linee di grande traffico della Penisola.

Le navi traghetto per la Sardegna

L'idea di collegare Civitavecchia a Golfo Aranci con navi traghetto ebbe molti oppositori fin dal suo apparire. Ed una delle ragioni più validamente sbandierate — come si poteva del resto facilmente prevedere — era impostata sul piano puramente tecnico: la difficoltà cioè di una linea di traghetti su di una rotta ove la navigazione è assai spesso difficile, ove tempeste e libecciate sono all'ordine del giorno, e l'esperienza degli uomini di mare è messa troppo di frequente a dura prova.

Questo motivo d'opposizione, non certo unico d'altra parte, era senza alcun dubbio efficace. Nessuno a cuor leggero avrebbe sottovalutato difficoltà così obiettive. Ma se era vero che tecnicamente fosse giustificato temere, era altrettanto vero che la tecnica continuava a far passi da gigante, compresa la tecnica delle costruzioni navali, e che quindi proprio su questo piano si sarebbero potuti un giorno superare gli ostacoli e portare felicemente in porto l'iniziativa.

A questo proposito non si può negare che una prima positiva ipotesi sulla possibilità di creare un servizio di traghetti con la Sardegna fu posta nel lontano 1928.

Il materiale rotabile ferroviario nell'Isola aveva raggiunto un punto tale di deterioramento, per cui appariva indispensabile riordinare la rete sarda con vetture e soprattutto locomotive nuove. Bisognava far giungere nell'Isola questo materiale ferroviario, dato che le attrezzature industriali locali non consentivano davvero il commissionamento di tante unità.

Fu allora — come si è detto nel 1928 — che si pensò per la prima volta alla possibilità di servirsi delle navi traghetto dello stretto di Messina — naturalmente nel periodo in cui il traffico stagionale per la Sicilia era più leggero, e cioè durante i mesi estivi — per trasportare vetture da Civitavecchia a Terranova Pausania.

Per quanto riguarda il primo esperimento di traghetti tra la Sardegna e Civitavecchia giova ricordare che, sebbene si trattasse di corse del tutto straordinarie, non solo si raggiunse pienamente lo scopo prefisso, ma si ebbero anche risultati tecnici eccezionali: in primo luogo le navi traghetto resero più facile ed economico il trasporto.

La prima nave traghetto per la
Sardegna: la *Tyrsus* (fine 1961)



Fu così, che in soli 70 giorni di navigazione continuata, con soste nei porti di poche ore per l'imbarco e lo sbarco dei veicoli, si poterono trasportare nell'Isola ben 88 locomotive, 46 carrozze e 1.292 carri.

Trasporti sul genere di quelli effettuati per la prima volta dalla nave traghetto *Messina* si poterono ripetere in varie altre occasioni tanto da permettere molto provvidenzialmente l'effettuazione nel Continente della maggior parte delle riparazioni occorrenti al materiale rotabile sardo. Né si può fare a meno di ricordare che la nave *Messina*, per effettuare questo tour de force tra la Sardegna e Civitavecchia, compì a pieno carico di carri, dall'invasatura di Messina fino a Terranova Pausania circa 340 miglia di navigazione: il che richiese ben 33 ore di viaggio.

E fu questa, senza dubbio, la migliore prova che un giorno più o meno lontano la Sardegna avrebbe potuto conseguire il suo sogno: quello non soltanto di sentirsi idealmente vicina al resto del Paese, ma di esserlo concretamente, praticamente, in un efficace slancio di comprensione e di buona volontà.

Ma prima di riprendere con fedeltà cronologica il lento e difficile progredire dell'iniziativa e del progetto fino alla sua realizzazione, vediamo di dare un rapido sguardo a quella che era la situazione generale delle comunicazioni marittime tra la Sardegna e il Continente; sarà quanto mai opportuno per poter inquadrare l'iniziativa dei traghetti nella reale esigenza di una regione soffocata per anni nel suo stesso mare.

Prenderemo come campione il maggiore porto della Sardegna, quello che giustamente può essere considerato come il più fedele barometro del traffico isolano. Ebbene il movimento commerciale nel porto di Cagliari, che all'inizio del secolo faceva registrare, tra merci imbarcate e sbarcate, un totale di poco più di 313 mila tonnellate, negli anni acuti aveva raggiunto e superato le 400 mila tonnellate. Nell'immediato anteguerra lo sviluppo e l'incremento del movimento portuale era già notevolissimo. Si era giunti nel 1934 a rasentare le 700 mila tonnellate, ma nel 1939 l'aumento si era fatto davvero eccezionale: i consuntivi denunciavano un totale di oltre 930 mila tonnellate di merci, di cui ben 645 mila erano state imbarcate in Sardegna. Poi, naturalmente, venne la crisi del periodo bellico che toccò le punte minime nel 1943 e nel 1944. Non si era soltanto tornati indietro nel tempo. Si erano toccati limiti addirittura vicini ad un terzo di quello che era stato il movimento del 1885.

Ma nel 1947 già i consuntivi del movimento portuale di Cagliari avevano superato quelli dell'anteguerra e si era arrivati al milione di tonnellate in arrivo e partenza. Da allora il progresso fu costante, tranne alcune modeste contrazioni contingenti registrate nel 1949-50 e nel 1952-53.

Nel 1960 si giunse ad un milione e 612 mila tonnellate, di cui oltre 780 mila tonnellate in partenza dall'Isola.

Ed abbiamo visto soltanto lo sviluppo del movimento portuale di Cagliari.

Un breve cenno comparativo merita anche il porto di Olbia, cui fa capo da anni la linea per Civitavecchia, cioè, in effetti, per la Capitale.

Ebbene i consuntivi della linea Civitavecchia-Olbia, nel 1940 potevano riassumersi così: viaggiatori 146.294; merci 19.124 tonnellate. Alla fine della guerra, con la flotta della Tirrenia quasi interamente distrutta, il traffico viaggiatori e merci restò praticamente paralizzato. Ma dal 1947 i segni della ripresa si fecero sensibili.

Nel 1957 si erano già raggiunti i 385.152 viaggiatori e le 49.027 tonnellate di

merci. Infine nel 1960 i consuntivi parlavano di 179.810 viaggiatori arrivati, 180.375 viaggiatori partiti e 53.561 tonnellate di merce, senza contare il movimento della Civitavecchia-Cagliari, che interessava nel 1957, oltre 108 mila viaggiatori e circa 21 mila tonnellate di merce e, nel 1960, 220 mila passeggeri e ben 55.125 tonnellate di merci.

Questa era la situazione quando si affacciò decisamente e coraggiosamente sugli orizzonti della Sardegna la possibilità, e perché no, la speranza, dell'istituzione di un servizio di traghetti a cura delle Ferrovie dello Stato. Bisognerebbe aggiungere anche le cifre relative al movimento degli altri porti sardi, ma si trattava, soprattutto in quegli anni, di entità trascurabili che non potrebbero incidere su di una valutazione di massima di quello che era il traffico richiesto e svolto per l'Isola e di quelle che sarebbero state le ulteriori, effettive necessità future.

A molti, forse, i traghetti parvero un sogno, un sogno troppo bello per poter credere nella sua realizzazione; restava però la sincera speranza che i responsabili della cosa pubblica non avrebbero perso l'occasione migliore per aiutare la ripresa economica e facilitare la rinascita della Sardegna.

Ma procediamo con ordine e cerchiamo di rivedere, passo per passo, il difficile cammino compiuto per giungere a concretare una così attesa realizzazione.

In un esame fedelmente cronologico della storia della istituzione di un servizio di traghetti tra la Sardegna e il Continente non si può ignorare il primo cenno ufficiale che, in sede di discussione del bilancio del Ministero dei Trasporti, l'allora Ministro dei Trasporti Angelini fece alla Camera dei Deputati nella seduta del 24 ottobre 1955.

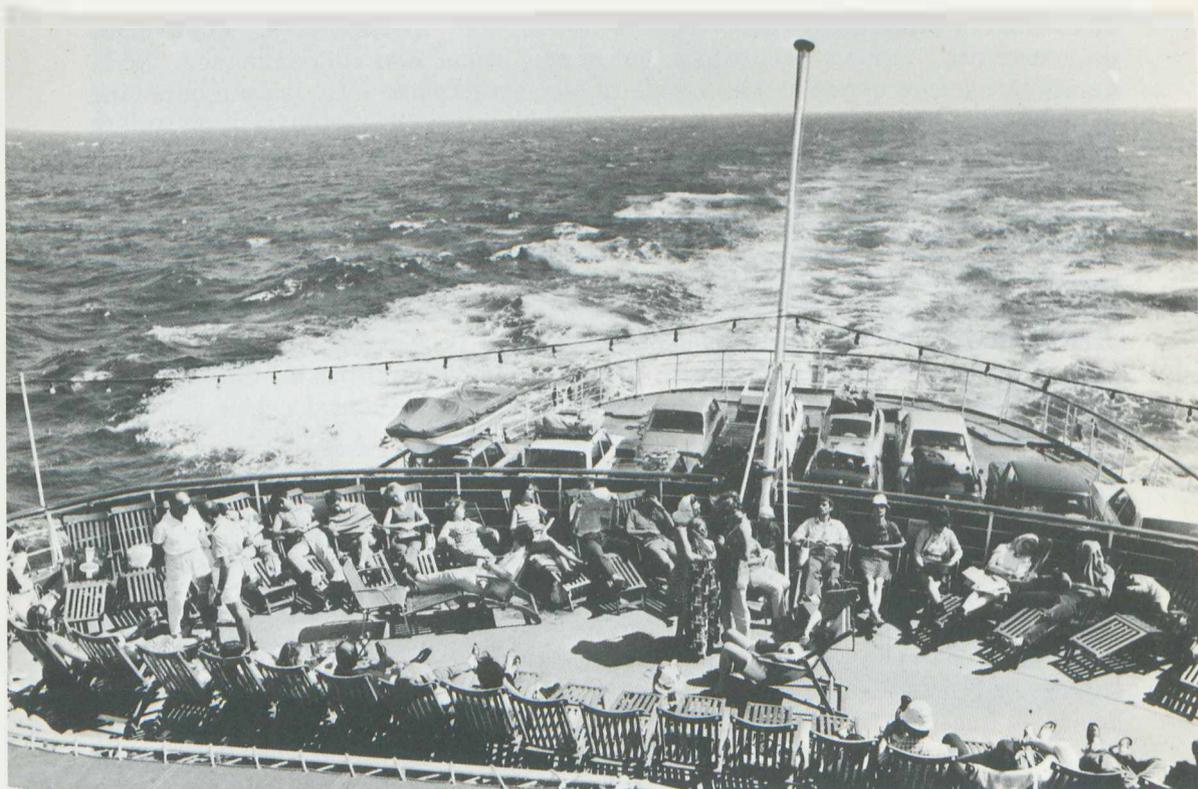
Egli, nel vasto quadro della situazione delle comunicazioni interessanti sia le Ferrovie dello Stato che le Ferrovie concesse e l'automobilismo, inserì anche, per la prima volta, l'ormai affrontato problema di un servizio di traghetti con la Sardegna e disse: « Ho esaminato con particolare attenzione, in concorso con la Cassa per il Mezzogiorno, il problema dei collegamenti con la Sardegna. In base ad accurati studi è stata acclarata la possibilità tecnica di effettuare un servizio continuativo tra la Sardegna ed il Continente per mezzo di navi traghetto.

Tale servizio, che potrà avvalersi anche di carri refrigeranti, potrà permettere in avvenire di trovare sbocchi adeguati, sui più lontani mercati, alla crescente produzione di derrate deperibili che gli investimenti in atto per la Sardegna fanno prevedere a non lontana scadenza ».

Ed in base naturalmente agli studi ed ai rilievi formulatigli dai competenti uffici del Ministero egli aggiunse: « È stato predisposto un piano economico che offre all'utente, cioè all'economia sarda, un considerevole vantaggio consentendo una economia prevista — in relazione ad un traffico ipotetico di 300 mila tonnellate annue — dell'ordine di 2 miliardi l'anno. Date, peraltro, le incognite di natura economica che il servizio presenta, gli orientamenti tecnici dell'Azienda propenderebbero per un esercizio iniziale a carattere sperimentale con due sole unità e con variabile frequenza stagionale ».

Questo fu, come si è detto, il primo accenno ufficiale alla ormai matura istituzione dei traghetti delle Ferrovie dello Stato da Civitavecchia alla Sardegna.

A tale punto sembravano remote perfino le diffidenze — e non ne erano mancate davvero — dei più ostinati pessimisti. Pur tuttavia la notizia data dal Ministro dei Trasporti alla Camera aprì una vivace discussione di stampa dietro la quale, naturalmente, interessi ed opinioni, timori ed idee, convincimenti e timori



si tradussero in parole e presero posizione a favore o contro l'iniziativa.

Sarà interessante, a distanza di anni, consultare quanto si disse dall'alto delle due opposte barricate. Su *Il Giornale d'Italia*, ad esempio, un noto giornalista in una delle sue corrispondenze dall'Isola sollevava seri dubbi in materia di traghetti ed affermava: « La realizzazione di un progetto del genere non potrebbe essere vista a breve scadenza. Per l'istituzione di un servizio di navi traghetto, sia pure facendo appello agli accorgimenti più moderni, sarebbe indispensabile un certo numero di anni, facilmente prolungabile per la necessità di trovare anche i capitali ingenti che la costruzione delle navi stesse e delle attrezzature speciali dei porti di arrivo e partenza richiederebbero. Si tratterebbe in ogni caso di una soluzione tutt'altro che prossima, mentre l'economia sarda sarebbe costretta ancora per molti anni a soffrire lo stato grave di inferiorità in cui si dibatte, con il pericolo sempre maggiore di cadere nel definitivo fallimento ».

Eppure non tutti la pensavano così. Su di un altro quotidiano romano, *Il Popolo*, vi era chi affermava esattamente il contrario e sosteneva la tesi che, alla fin fine, non si sarebbe creata una concorrenza dannosa tra i traghetti e le navi di linea. « In un clima di eccezionale ripresa — si leggeva in data 20 novembre 1955 — il lavoro può e deve esserci per i traghetti, cioè per il treno, e per la nave ».

Su l'allora periodico aziendale delle Ferrovie, *Noi della Rotata*, io stesso, trattando ampiamente il problema e facendo eco alle sempre più vivaci e frequenti

discussioni in proposito, sostenevo che, a mio modesto avviso, non vi sarebbe stato da temere per i rapporti tra i traghetti e le navi, e pur non sottovalutando che la questione sarebbe prima o poi venuta in gioco, affermavo « La delicata questione dei rapporti tra le Ferrovie dello Stato in veste di nuovi concessionari di un settore del servizio marittimo e la Tirrenia nella veste di tradizionale concessionaria, non dovrebbe destare preoccupazioni. *Il traffico ci sarebbe per tutti. Si tratterebbe di saperlo ripartire* ».

Intanto le decisioni ufficiali — contrariamente al timore espresso, come si è visto, da più parti — non tardarono a venire. Nella seduta del Consiglio dei Ministri del 1° agosto 1956 si parlò per la prima volta concretamente dell'istituzione delle navi traghetto per l'allacciamento ferroviario tra Sardegna e Continente. E fu quando, per la maturata intesa tra il Ministro dei Trasporti e il Ministro per la Cassa per il Mezzogiorno si stabilì di includere il finanziamento delle navi traghetto nel piano supplementare di attività della stessa Cassa per il Mezzogiorno. Toccò quindi ad un sardo — l'allora Presidente del Consiglio on. Segni — di porre idealmente la prima lamiera all'ormai certo scafo del traghetto per la Sardegna, di dare cioè il concreto avvio alla sua costruzione.

L'entusiasmo nell'Isola fu naturalmente pari alla fin troppo tradizionale attesa dei sardi per uno spicchio finalmente di fiducioso sereno sui loro orizzonti.

In una notissima rubrica del quotidiano sassarese *La Nuova Sardegna*, che, con il titolo di « Al caffè » si presenta da molti anni come la fedele quanto battagliera tribuna degli interessi, delle esigenze, e magari dei risentimenti della gente di Sardegna — quasi un'istituzione di cui la popolazione locale sembra non saper fare più a meno, tanto è interprete del proprio pensiero e dei propri maturati convincimenti — così si leggeva il giorno successivo alla citata approvazione del Consiglio dei Ministri: « Non vi è dubbio che il crisma ufficiale dato dal Consiglio dei Ministri al problema delle navi traghetto tra la Sardegna e il Continente è uno di quegli avvenimenti — pochissimi, si contano con le dita di una sola mano — che fanno data per la nostra povera Isola ».

Effettivamente il 1° agosto del 1956 è una data importante per la Sardegna, una data impressa a caratteri giustamente vistosi sulla pergamena dei propri ricordi, perché segna l'inizio di tutto un rifiorire di annose speranze, di ormai sopiti sogni di giustizia e di benessere.

Del resto questo criterio di considerare l'istituzione di un servizio di navi traghetto per la Sardegna al di fuori di ogni pur valida considerazione di carattere tecnico-economico, cioè soltanto come coraggioso atto di necessità per ovviare alle insormontabili difficoltà che la distanza dell'Isola dal Continente aveva da secoli acuito e nelle quali si era impantanata l'economia locale annullando le stesse sue possibilità di sviluppo, era senza alcun dubbio determinante. Né vi era chi ne facesse mistero. Nello stesso comunicato emesso al termine della seduta del Consiglio dei Ministri del 1° agosto 1956 si era parlato di « un finanziamento di traghetto per il trasporto di merci tra la Sardegna ed il Continente per equilibrare le condizioni del mercato dell'Isola a quello delle altre regioni italiane ».

E lo stesso Ministro dei Trasporti on. Angelini aveva più tardi ad affermare in uno dei suoi tre volumi « *Cinque anni di politica dei trasporti* » editi da Vallecchi: « Uno degli indirizzi fondamentali cui ho cercato di ispirare e dirigere la mia attività di Ministro dei Trasporti è sempre stato quello di offrire a tutte le regioni italiane, naturalmente per quanto possibile, le stesse condizioni e le stesse agevolazioni



L'*Hermaea* in partenza da Civitavecchia

in materia di comunicazioni sia ferroviarie che automobilistiche. Come avevo più volte affermato in sede parlamentare ed in vari interventi, non si poteva tollerare che esistessero regioni o province le quali solo, per essere situate in posizione disagiata o comunque, lontana dalle principali arterie di traffico, dovessero risentire disagi o essere, in ogni caso, trascurate o poste in condizioni di perenne inferiorità. E non vi è dubbio che, nel quadro di questa direttrice di massima, di questo obbligo morale e civile, un posto di priorità doveva essere occupato dalla Sardegna ».

Un atto, dunque, di coraggio, un provvedimento d'ordine sociale prima che una calcolata conseguenza di studi e di rilievi d'ordine economico. Ma non si può negare come fosse ormai convinta opinione di tutti che « non risolvere il problema delle comunicazioni con la Sardegna — comunicazioni che, in definitiva, finivano con l'essere comunicazioni ferroviarie — avrebbe significato non soltanto lasciare che perdurasse, ai danni dell'Isola, una insostenibile ingiustizia di carattere economico, umano e sociale, ma addirittura minare sul nascere tutti i coraggiosi sforzi che si andavano compiendo per aumentare la produttività della terra di Sardegna attraverso lo stanziamento di cospicui fondi dello Stato e perciò di tutti i cittadini ».

Intanto il necessario e, al solito, difficile *iter* burocratico continuava.

Esattamente un anno dopo la famosa deliberazione del Consiglio dei Ministri, e cioè il 31 luglio del 1957, il Presidente del Comitato dei Ministri per il Mezzogiorno on. Campilli teneva un'importante riunione per « l'istituzione — si leggeva nel comunicato ufficiale — del servizio di navi traghetto tra la Sardegna e il Con-



Imbarco di carri merci per la Sardegna

tinente, come previsto dalla nuova legge per il Mezzogiorno, approvata recentemente dal Parlamento ».

Alla riunione erano presenti i Ministri dei Lavori Pubblici, dei Trasporti e della Marina Mercantile con i loro Sottosegretari — e il destino volle che si trattasse di due Sottosegretari entrambi sardi, gli onorevoli Mannironi e Maxia — nonché funzionari delle tre amministrazioni. Ebbene, « esaminate le conclusioni degli studi e delle proposte avanzate dalle commissioni tecniche nominate — continuava il comunicato — si è convenuto di dare corso ai progetti esecutivi delle previste opere portuali e ferroviarie e alla definizione delle proposte relative ai necessari mezzi di trasporto marittimi e terrestri. Le amministrazioni competenti si sono impegnate ad approntare sollecitamente i preventivi, i progetti esecutivi e le proposte conclusive affinché possano essere prese al più presto le necessarie deliberazioni per dare inizio ai lavori ».

Era un altro passo avanti, un ulteriore progresso. L'istituzione del servizio dei

traghetti cominciava ad uscire dall'analisi teorica di un semplice progetto, prendeva forma, si preparava a diventare operante realtà.

Una dimostrazione di questo era che già l'opinione pubblica, e non l'opinione pubblica soltanto, ma anche e soprattutto i settori produttivi e commerciali, cominciavano ad interessarsi al problema. E con l'interesse al progetto nascevano, ovviamente, nuovi scontri, nuove divergenze, nuovi contrasti: in ultima analisi la corsa all'acquisizione di nuove possibilità di lavoro e di benessere.

In questa cornice non si può tacere la campagna che, proprio durante la fase di studio del progetto di traghetti per la Sardegna, si sviluppò da parte di alcuni gruppi di operatori toscani al fine di spostare il previsto punto terminale delle linee per la Sardegna da Civitavecchia a Livorno o in altri porti minori del Tirreno a nord di Civitavecchia.

Le ragioni che i livornesi adducevano a difesa della loro aspirazione si basavano soprattutto su due punti fondamentali: in primo luogo le maggiori possibilità offerte dal porto di Livorno, sia come manovrabilità, che come attrezzatura tecnica e secondariamente la minore distanza, in chilometraggio ferroviario, tra il porto di Livorno e i mercati del Nord Italia, ove, fin da allora e con sempre maggiore insistenza, si andava dirigendo il flusso della esportazione e degli interessi sardi in genere. Infatti le 40 miglia in più del percorso marittimo Olbia-Livorno, rispetto a quello tradizionale Olbia-Civitavecchia, erano largamente compensate dai 150 chilometri in meno che le merci avrebbero dovuto percorrere in ferrovia per giungere nella pianura padana ed oltre.

Ma Civitavecchia ebbe la meglio. La incidenza del mercato romano, sempre polarizzatore di gran parte del movimento da e per la Sardegna, apparve decisiva.

Pochi mesi più tardi, in una intervista radiofonica messa in onda da radio Cagliari, l'allora Sottosegretario ai Trasporti on. Mannironi annunciava che «risolto il problema finanziario, si passava alla fase di attuazione. Infatti la Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato, con lodevole sollecitudine — egli disse — ha bandito l'appalto concorso per la fornitura di apparati motori delle prime due navi fissando il termine del 26 dicembre 1958 per la presentazione delle offerte». Subito dopo — si precisava — sarebbero stati banditi altri due appalti concorso: uno per la fornitura degli scafi e l'altro per la fornitura dei gruppi elettrogeni ausiliari.

Il 18 settembre 1958, illustrando alla Camera il bilancio del suo Ministero, il Ministro sen. Angelini aveva ad aggiungere, in riferimento ad un intervento del deputato sardo Bardanzellu: «La Cassa per il Mezzogiorno ha stanziato miliardi 11,2 per l'istituzione di un servizio di navi traghetto da 5 mila tonnellate circa di stazza ciascuna, per l'importo complessivo di miliardi 6,5. I gruppi motori di tali unità sono in costruzione, mentre si stanno espletando le gare per l'affidamento degli scafi. Un altro miliardo e mezzo costituisce il contributo nelle spese necessarie per la costruzione di una terza nave traghetto da utilizzarsi come riserva, parte tra il Continente e la Sardegna e parte tra il Continente e la Sicilia. Questa nave traghetto trovasi in corso di allestimento e di conta che verrà ultimata per la fine del 1959. I rimanenti 3,2 miliardi interessano le sistemazioni a terra, portuali e ferroviarie. Per esse — continuava il Ministro — si stanno approntando i necessari progetti per passare subito dopo alla fase esecutiva».

Ricordo che, in quei giorni ormai di fiduciose attese, mi recai in Sardegna insieme al redattore della RAI Paolo Valenti col quale stavo predisponendo un do-

cumentario radiofonico sull'argomento. Raggiungemmo Golfo Aranci attraverso una strada non ancora asfaltata, polverosa, che sapeva di vecchio e di abbandono. Il paesaggio era stupendo, con squarci di mare che avevano il riflesso dello smeraldo e una profondità adamantina, immacolata. Interrogammo alcuni pescatori. Ci accorgemmo dalla loro voce schietta quanto intimidita e riservata, che per essi il traghetto era quasi un personaggio di fantascienza che potevano anche aver sognato di conoscere un giorno, ma un giorno lontano, perché per essi sempre lontane, assurdamente lontane finivano per essere le realizzazioni di ciò che veniva promesso: un personaggio importante, comunque, dal quale, finalmente, poteva nascere qualcosa di buono, di concreto per il domani.

I più anziani avevano visto i traghetti; li avevano visti attraccare in quella modesta arrugginita invasatura che ancora si scorgeva sul molo. Ed era stato quando qualche carrozza ferroviaria, qualche locomotiva era giunta a rinforzare il modesto parco ferroviario isolano. Ma in tutti vi era la consapevolezza che se effettivamente i traghetti fossero potuti giungere regolarmente, giornalmente, allora le prospettive di benessere e di lavoro avrebbero cominciato ad essere davvero una realtà concreta.

Solo pochi anni dopo i traghetti giunsero effettivamente a Golfo Aranci. E per il piccolo paese, dalle case dai colori vistosi e dal mare di un azzurro incomparabile fu davvero l'anno zero della propria rinnovata esistenza.

Certo il 1° ottobre 1961 fu un gran giorno per la Sardegna. La prima nave traghetto, la *Tyrus*, partì da Civitavecchia ed attraccò felicemente, tutta un fremito di commozione ed un palpitare festoso di bandiere, oltre il gran pavese al vento, nella nuova invasatura di Golfo Aranci.

Erano passati in fondo sei anni dal primo accenno ufficiale fatto dal Ministro Angelini, alla Camera dei Deputati, circa il servizio di traghetti della Sardegna. E nell'euforia, nell'entusiasmo dei sardi ci piace ricordare quanto scrisse il giornalista locale, Silvio Mattioli da Golfo Aranci:

« Quanta luce, ora, quante luci con quello sfolgorio del traghetto che sembra voler infiammare il mare! E quanto buio allora! E quanti fanali a sera lungo la strada che dalle colline degrada verso il mare. Sono le macchine che corrono verso l'imbarco, spesso in lunga e fantasmagorica fila indiana ».

Il ponte tra il Continente e la Sardegna era dunque inaugurato. Oltre la giustificata commozione delle popolazioni interessate, oltre il legittimo orgoglio di coloro che maggiormente si erano battuti per il conseguimento dell'impresa, oltre la retorica delle cerimonie restava l'opera. E con essa la certezza che altre navi sarebbero giunte a rendere questa opera più viva e più operosa.

Realtà e prospettive sulla rotta dei nuraghi



Il servizio dei traghetti delle Ferrovie dello Stato da e per la Sardegna dimostrò, fin dai primi giorni, quale enorme favore fosse destinato ad incontrare. E ciò anche se, necessariamente, il servizio non poté svilupparsi subito con la dovuta regolarità. Esso si svolse, infatti, dapprima soltanto con la nave traghetto *Tyrsus*, per l'esattezza dal 1° ottobre al 27 novembre 1961; quindi dovette registrare una interruzione per un'avaria che, malauguratamente, subì la *Tyrsus* stessa. Il servizio comunque riprese pochi giorni dopo, il 10 gennaio 1962, e successivamente venne incrementato con l'entrata in linea della seconda unità, la nave traghetto *Hermaea*, avvenuta il 29 gennaio dello stesso anno.

La *Tyrsus* e la sua gemella *Hermaea* sono lunghe, fuori tutto, metri 119,87, larghe metri 17,23 con un dislocamento, a pieno carico, di oltre 5.300 tonnellate, una portata di 30 carri e una velocità massima di oltre 18 nodi.

Vediamo ora i consuntivi del traffico dal primo viaggio a tutto il mese di dicembre del 1962. I carri traghettati in tale periodo furono 32.864. Con essi viaggiarono sulla rotta dei nuraghi ben 51.658 passeggeri e 21.134 autoveicoli.

Se una considerazione si andava imponendo, nel primo consuntivo annuale del servizio, questa riguardava l'insufficienza delle corse, l'impossibilità, cioè, da parte delle Ferrovie dello Stato, di assolvere totalmente alla richiesta di passaggi. Si cominciava chiaramente a richiedere nuove unità, e, soprattutto, si chiedeva con la massima urgenza, un terzo traghetto che consentisse di colmare i vuoti che immancabilmente si venivano lamentando quando una unità doveva essere fermata per i rituali lavori di revisione e di verifica.

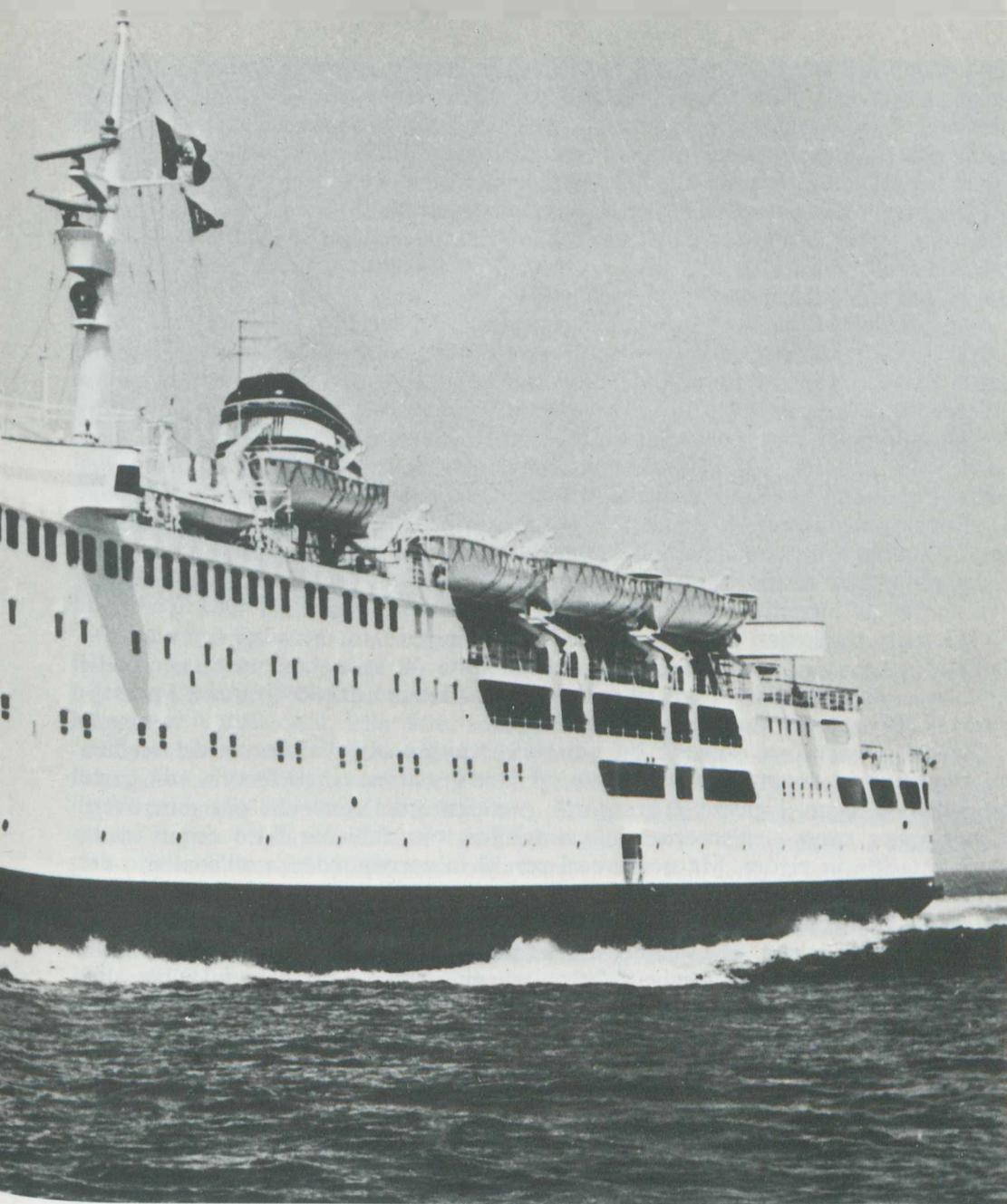
« In conclusione — scriveva il quotidiano di Cagliari *L'Unione Sarda* in data 2 dicembre 1962 — si può dire che questo primo anno di attività ha dimostrato la piena validità della soluzione tecnica adottata, nonché l'opportunità di potenziare il servizio dei traghetti. Se anche le modalità di attuazione ed i problemi tariffari saranno del pari messi in sintonia con la realtà economica isolana si po-



Il profilo della *Gennargentu*

trà ben ritenere di aver definitivamente acquisito alla Sardegna uno degli strumenti fondamentali ed essenziali della sua rinascita ».

I pareri furono davvero tutti positivi. L'altro quodiano sardo, *La Nuova Sardegna*, così riassumeva il primo anno d'esperienza: « I risultati iniziali hanno superato qualsiasi più rosea previsione, tant'è che, mentre è stata disposta la costruzione



di una terza nave, in aggiunta alla *Tyrsus* ed alla *Hermaea*, la Regione ha richiesto che vengano programmate altre navi».

Due restavano le note essenzialmente negative del servizio tra Civitavecchia e Golfo Aranci e viceversa: in primo luogo la forzata discriminazione imposta al carico, quindi la necessità di predisporre un ordine nelle precedenze, cioè una

limitazione nell'accettazione delle spedizioni, il che, ovviamente, è stato fatto con la maggiore oculatezza possibile, stabilendo una preferenza per alcune categorie di merci, secondo l'attenta valutazione delle esigenze economiche della Sardegna quali venivano prospettate direttamente dall'Assessorato ai Trasporti della Regione Sarda; e inoltre la delicata questione economica del trasporto, cioè l'incidenza, sul bilancio reale del servizio, della eccezionale tariffa di favore adottata, tariffa che, allo scopo di agevolare al massimo lo sviluppo produttivo dell'Isola, è stata calcolata sulla misura di una distanza fittizia, di 100 chilometri di ferrovia, quando, invece, la distanza tra Civitavecchia e Golfo Aranci è pari a 215 chilometri.

Ma guardiamo intanto i lusinghieri consuntivi del servizio.

Nel 1963 il numero delle corse poté essere aumentato sensibilmente. Furono, per la cronaca, 1.079. Il numero dei carri traghettati fu superiore a quello dell'anno precedente di circa il 2,7%, mentre veramente imponente fu l'aumento registrato per gli automezzi e per i viaggiatori, cioè rispettivamente il 76 e il 71% circa, con particolare riguardo agli autocarri che aumentarono del 152%. L'aumento del traffico continuò prepotente anche nell'anno successivo. Dal prospetto di pag. 81 si possono conoscere le dimensioni del fenomeno, ma non vi è dubbio che anche un esame affrettato delle cifre relative al numero dei carri, degli autoveicoli e dei passeggeri trasportati nel 1964, darà un'immagine sufficientemente indicativa del favore incontrato dai traghetti per la Sardegna. Infatti nel 1964 si ebbero 33.753 carri traghettati nei due sensi, il che rappresentò un ulteriore aumento dell'8,1%. Le autovetture trasportate furono oltre 40 mila, con un aumento del 50% circa, gli autoveicoli oltre 10 mila, con un aumento del 90% circa e i passeggeri 117.507 con un aumento di circa il 33%.

Qualche osservatore superficiale potrebbe pensare che l'aumento del traffico sui traghetti sia dovuto semplicemente ad una questione di preferenza, da parte del pubblico, circa il mezzo di trasporto, preferenza del resto che potrebbe avere la sua logica causa nell'eccezionale accessibilità, cui abbiamo fatto cenno, della speciale tariffa in vigore. Ma non è così perché in corrispondenza all'aumento del traffico sui traghetti, si può registrare un aumento anche nei consuntivi di traffico dei servizi marittimi di linea gestiti dalla Tirrenia e perfino in quelli aerei. Infatti se prendiamo in esame, ad esempio, il 1963 potremo constatare che oltre gli 88.078 viaggiatori trasportati sui traghetti ferroviari, giunsero e partirono da Olbia altri 409.456 viaggiatori con un aumento di oltre 9.500 unità rispetto al 1962. Ed abbiamo citato le cifre relative ad Olbia che è il porto più vicino, anzi addirittura adiacente a Golfo Aranci. Ma aumenti sensibili si avevano anche per gli altri porti, soprattutto per Porto Torres (307.008 viaggiatori contro i 245.348 dell'anno precedente) e nella stessa Cagliari che aveva fatto registrare nei due sensi un aumento di circa 20.000 viaggiatori. Vuol dire che lo sforzo compiuto dalle Ferrovie dello Stato ha avuto una sua profonda ragione d'essere, di natura economica e sociale, e che questo sforzo ha contribuito a dare i suoi attesi frutti.

Non ci dilungheremo in una dettagliata disamina analitica delle cifre relative al traffico marittimo ed aereo da e per l'Isola. Quel che è certo è che i consuntivi relativi ai traghetti con la Sardegna registrano ulteriori aumenti come attesta il prospetto di pag. 81, illustrante il movimento passeggeri e merci degli ultimi anni.

E veniamo all'ultima realizzazione in materia di traghetti per la Sardegna: la nuova nave cui è stato posto il nome di *Gennargentu*. Varata nei cantieri di Ancona il 13 gennaio 1965, compì il suo viaggio inaugurale il 12 agosto dello stesso anno.

TRAFFICO SARDEGNA

Anno	Trav.	passengeri	automezzi	carri ragg.
1961	84	221	25	2.521
1962	1.037	51.437	21.109	30.343
1963	1.079	88.078	37.243	31.196
1964	1.211	117.507	51.220	33.753
1965	1.445	154.219	65.338	39.583
1966	1.730	181.276	76.429	47.517
Totali	6,586	592,738	251,364	184,913

Si tratta della nave ammiraglia della piccola flotta di traghetti che le F.S. hanno in attività per le comunicazioni con Golfo Aranci e ciò non soltanto perché è la nave più moderna, in ordine di tempo, ma anche perché è effettivamente la maggiore. A differenza delle altre, essa ha un dislocamento a pieno carico di oltre 5.600 tonnellate, cioè una maggiore dislocazione di 300 tonnellate. Ferma restando la capacità in carri ferroviari, che è come per le altre navi di 30 unità, essa è in grado, rispetto alla *Tyrus* ed alla *Hermaea*, di trasportare 11 automezzi e 237 viaggiatori in più. La nave è costata 4 miliardi e mezzo e il finanziamento è stato compiuto dalla Cassa per il Mezzogiorno. Lunga oltre 122 metri e larga metri 17,54, la *Gennargentu* ha una velocità di oltre 18 nodi. Anche la ricettività per i passeggeri è stata migliorata, La nave dispone di cabine solo a due cuccette, trasformabili in tipo singolo, e tutte disposte sul ponte-passeggiata. Si sono ottenuti così 144 letti in luogo di 93 e, sempre rispetto alle altre due navi traghetto in servizio per la Sardegna, si è aumentato del 60% il numero delle poltrone reclinabili. È stata infine potenziata la dotazione di sedie a sdraio e di materassini per consentire, nei periodi di punta e in particolare durante la stagione estiva, di elevare ancora di più la capacità di trasporto viaggiatori, ricavando così una confortevole sistemazione per altre 150 persone.

La *Gennargentu* ha inciso naturalmente per pochi mesi soltanto sui consuntivi di traffico del 1965. È però ugualmente interessante osservarli con attenzione e in particolare osservare le percentuali di aumento. Si tratta, secondo cifre ufficiali e in rapporto al 1964, di un aumento del 17% per quanto riguarda il numero dei carri traghettati, che è giunto così a superare le 39 mila unità; di un aumento del 27% circa per quanto riguarda gli automezzi, che in totale sono saliti ad oltre 65.000 e di un aumento del 31% per i viaggiatori che hanno raggiunto e superato le 154 mila unità. L'apporto della *Gennargentu* si è poi manifestato pienamente nel corso del 1966. I carri traghettati hanno raggiunto, infatti, il numero di 47.517, gli automezzi trasportati sono stati 76.429 ed i passeggeri 181.276. Possiamo così

considerare concluso al 31 dicembre 1966 il primo quinquennio d'esercizio. Ebbene il consuntivo di questi cinque anni è quanto mai positivo, dal punto di vista dell'entità di traffico. In 6.586 corse, pari ad un percorso marittimo di quasi 800 mila miglia sono stati trasportati nei due sensi ben 184.913 carri, 251.364 automezzi e 592.738 passeggeri.

Pur senza entrare in considerazioni di dettaglio sulla natura di questo così intenso traffico, non sarà davvero inopportuno sottolineare quanto le Ferrovie dello Stato hanno fatto per soddisfare le pressanti richieste degli operatori sardi, in particolare durante le punte critiche della campagna carciofaria.

Qualche dato, in proposito, potrà essere utile. Mentre nel 1962 si erano trasportati dalla Sardegna 1.119 carri ferroviari di carciofi, con un carico di 8.952 tonnellate di prodotto, nel 1963 il quantitativo di carri trasportati era già salito a 3.186 e nel 1964 a 3.810, per un carico di oltre 30 mila tonnellate di carciofi. Un simile incremento sta a dimostrare che si è avuto in Sardegna un notevole aumento di un prodotto pregiato, quale appunto i carciofi, e che solo la conseguita, maggiore possibilità di trasporto ricavata con l'istituzione del servizio di traghetti, ha consentito che all'aumento produttivo facesse seguito un corrispondente aumento dell'esportazione verso i tradizionali mercati di inoltro.

Attualmente la situazione del servizio è ancora caratterizzata dalla sempre crescente richiesta di passaggi. La stampa locale e gli organi della Regione non fanno misteri sull'argomento. Su di un giornale economico nazionale, il corrispondente da Cagliari si faceva interprete, fin dal 1964, delle richieste degli operatori economici ed affermava: « Le navi traghetto necessarie alla Sardegna, distribuite lungo le direttrici principali di traffico sono state indicate nel numero di otto! ».

La Camera di Commercio, Industria ed Agricoltura di Cagliari da parte sua, dopo ampio dibattito, approvava un ordine del giorno fin dal gennaio 1964 nel quale si chiedeva « alle autorità centrali che, nei programmi di intervento normali, fosse data la dovuta priorità alla realizzazione di un servizio di traghetti tra Cagliari ed il Continente e che fossero avviate immediatamente le programmazioni necessarie a tradurre in atto tale esigenza ». E più oltre si specificava che, « al fine della più pronta attuazione nel tempo, siano realizzati traghetti per trasporto di passeggeri e di automezzi di ogni tipo, pur senza escludere la loro eventuale, sia pur parziale estensione, in un secondo tempo, ai trasporti ferroviari ».

Si cominciava dunque ad affacciare la possibilità della istituzione di nuove linee di traghetti delle Ferrovie dello Stato anche su altre rotte, sempre tra il Continente e la Sardegna. Intanto il movimento turistico dava alla Sardegna tutte le caratteristiche di un imprevisto *boom*, con punte massime, nel periodo estivo, che mettevano a durissima prova la capacità complessiva di trasporto, ad esempio di autoveicoli e passeggeri, sia delle navi della Tirrenia che dei traghetti ferroviari, costringendo spesso numerosi viaggiatori a rinviare la loro partenza per il « tutto esaurito ». Occorreva bruciare i tempi. Ed è quanto è stato fatto. Una quarta nave traghetto, infatti, è stata ora già commissionata e per essa è stato anche bandito e chiuso il relativo appalto concorso. Con l'aumento a quattro delle navi si dovrà risolvere anche il problema di nuove invasature, problema che, se per Golfo Aranci non presenta eccessive difficoltà, diviene arduo per Civitavecchia, causa i vincoli che soffocano il porto.

Comunque il progetto è stato più volte dibattuto e, parallelamente alla costruzione della nuova nave, verranno gradualmente risolti pure questi pro-

blemi che possono sembrare marginali ma che sono, al contrario, assai importanti.

Di certo, oltre al potenziamento dell'attuale servizio, resta aperta la possibilità dell'istituzione di altre linee di traghetti e soprattutto resta valida, e sempre sul piano della discussione, la possibilità di uno scalo in Toscana. Uno studio particolarmente interessante, in proposito, è stato redatto dall'ing. Filippo Manunza e pubblicato su *Sardegna Economica*, la Rassegna mensile curata dalla Camera di commercio, industria e agricoltura di Cagliari. In esso, egli, dopo aver sottolineato i positivi risultati del servizio dei traghetti, ha studiato anche alcune altre soluzioni circa le prospettive ed i limiti di un'estensione del servizio stesso.

A tale scopo ha preso in esame infatti altri tipi di nave: una, in grado di trasportare 40 carri sull'itinerario Golfo Aranci-Porto Santo Stefano con due corse programmate nelle 24 ore ed un'altra con apparati motori di maggior potenza, un dislocamento a pieno carico di 7 mila tonnellate e la capacità sempre di 40 carri. Nel progetto dell'ingegner Manunza si fa anche esplicito cenno al problema economico del servizio di trasporto con le navi traghetto e si afferma che « uno dei vantaggi della nave traghetto è la rapidità con cui essa si carica e si vuota, rapidità che gli altri tipi di nave non possono mai raggiungere » per concludere che « nel caso di due corse nelle 24 ore e nella attuale situazione di mercato, l'esercizio delle navi traghetto diventa più economico aumentando il numero dei carri traghettati e scegliendo l'invasatura nei pressi di Livorno ». Altre osservazioni fa quindi per la rotta Golfo Aranci-Porto Santo Stefano ove egli prevede economie sensibili solo se si potranno concretare tre viaggi al giorno, con navi aventi la capacità di 40 carri.

Un altro studio particolarmente interessante circa nuove possibilità e nuove prospettive del servizio di navi traghetto per la Sardegna è quello del dott. Giulio Porciatti, pubblicato sempre sulla rivista *Sardegna Economica*. In esso l'autore, allargando l'orizzonte delle sue valutazioni circa i traghetti con la Sardegna sul più vasto schermo delle comunicazioni tra la Sardegna ed i Paesi dell'area del MEC, spezza più di una lancia in favore dell'istituzione di un collegamento di traghetti tra l'Isola e un porto toscano. Ciò mediante una dettagliata analisi dei numerosi fattori pro e contro la scelta di uno dei porti già affermati.

A tale proposito rileva testualmente:

« A Nord di Civitavecchia fino a Populonia, entro la cerchia delle Isole dell'Arcipelago Toscano a ridosso della prossima Corsica e della vicinissima Elba, ampie profonde rade protrebbero offrire migliori condizioni di approdo. Siccome le uniche località che possiedono opere portuarie, Porto S. Stefano e Piombino, dispongono di aree ristrette e povertà di banchine attraccabili, qualunque nuovo servizio che facesse capo in questi porti dopo breve tempo presenterebbe le stesse deficienze di Civitavecchia.

In considerazione delle modeste possibilità offerte da questo scalo marittimo, la Tirrenia fu costretta a limitare il tonnellaggio delle navi di linea e ad accorciare la lunghezza con sfavorevole ripercussione sulla stabilità del natante ed altrettanto si è dovuto fare per le navi traghetto; si troverà finalmente il coraggio di dare un calcio al passato ed invece di " murare sul vecchio " e ricalcare vecchie esperienze negative si provvederà a costruire un approdo moderno, per navi moderne e di qualunque tonnellaggio, tenendo presente soltanto le preminenti necessità della Sardegna, senza subordinarle ad interesse e vedute altrui? ».

E conclude sottolineando come « la scelta di una delle ampie e sicure rade di cui dispone il litorale maremmano, dall'Ansedonia a Talamone, dall'estuario dei fiumi Ombrone a Portiglione nel golfo di Follonica, sino a Populonia — ove del resto numerose vestigia di antiche opere marittime romane testimoniano come anche in passato la zona fosse saggiamente sfruttata come base navale — quali teste di ponte per una rete di collegamenti con la Sardegna, non potrebbe non dare positivi risultati. Basterebbe — aggiunge — un'opera moderna che garantisca il facile attracco di traghetti, ad esempio, di 10 mila tonnellate. Si potrebbe ovviamente arrivare a smaltire lo stesso lavoro compiuto da due navi di 5.000 tonnellate in metà tempo e con sicura economia di spese di costruzione e di esercizio del natante, senza segnare più lunghe e rischiose navigazioni in cerca di porti più lontani che prudenza consigliò di scartare, almeno per il presente, essendo, come sopra accennato, il Tirreno un mare alquanto impegnativo per la navigazione con tale genere di navi particolarmente nel periodo invernale. La costa tirrenica a Nord dell'isola d'Elba, non più protetta dalla vicina isola di Corsica, è nei mesi invernali fortemente esposta ai venti di tramontana e del famoso maestrale ben noto ai sardi. Giacché l'esperimento delle navi traghetto ha largamente dimostrato che i trasporti marittimi con la Sardegna non rappresentano più un'economia su quelli ferroviari, sarà bene tener presente, e nel debito conto, che le distanze tra la Sardegna e Genova, via Porto Torres e quelle via Golfo Aranci attraverso il punto ideale da ricercarsi sulla costa maremmana (e che per noi dovrebbe essere sicuramente Portiglione) sono le stesse; ma nel secondo caso la traversata marittima si ridurrebbe a sole 112 miglia anziché le 220 attuali esistenti tra Porto Torres e la città ligure. Pertanto è naturale che le Ferrovie dello Stato finiranno per assorbire una sempre maggiore percentuale di traffico di merci, mentre Porto Torres e Civitavecchia seguiranno a smaltire prevalentemente il sempre crescente movimento dei passeggeri ». In proposito è utile segnalare che, effettivamente, si sta sviluppando in dettaglio un concreto studio tecnico-economico per la creazione, sul Continente, di un grande terminale del servizio con la Sardegna, suscettibile di assorbire tutti i prevedibili sviluppi di tale servizio in un prossimo futuro. Esso dovrebbe essere ubicato alla radice nord del Promontorio Argentario, in località S. Liberata.

Con un percorso marittimo inferiore di circa 5 miglia a quello attuale, grandi e veloci navi traghetto potrebbero avviare verso il Nord, di certo più celermente e più economicamente, la maggior parte del traffico proveniente dalla Sardegna e viceversa.

A questo punto, dopo aver ampiamente illustrato i risultati di traffico e le prospettive che tali risultati hanno schiuso per le navi traghetto della Sardegna, è indispensabile soffermarsi su di un aspetto particolare di questo servizio e cioè l'aspetto economico, indubbiamente il più delicato e, diciamo pure, negativo del servizio.

Abbiamo accennato che la tariffa applicata è una tariffa fortemente politica ed abbiamo visto quali nobili motivi di carattere sociale abbiano consigliato una simile adozione. Sta di fatto però che il basso prezzo richiesto per il trasporto delle merci sui traghetti ha alterato, naturalmente, il quadro dei trasporti tra l'Isola e il Continente soprattutto nei riguardi della concorrenza con le navi della Tirrenia e con quelle di armatori privati.

Molto si è parlato e discusso a proposito del *deficit* d'esercizio delle navi traghetto per la Sardegna. Né si è fatto mistero di ciò in sede ufficiale perché le stesse Fer-

rovie dello Stato, pubblicando il loro puntuale ed ampio rendiconto illustrativo delle attività svolte anno per anno, così si sono pronunciate circa il servizio da Civitavecchia a Golfo Aranci: « In questo squilibrio, notevole influenza ha anche il regime tariffario che si è dovuto disporre per favorire lo sviluppo economico dell'Isola ». E più oltre: « Naturalmente, gli alti costi da una parte e i dimezzati ricavi dall'altra, hanno inciso sull'equilibrio finanziario di questa particolare gestione ».

Come porre rimedio, dunque, a questo così sensibile disavanzo? In più di un convegno si è trattato l'argomento e si sono avanzate anche proposte per cercare di risolvere tale aspetto del problema che fuori di dubbio minaccia di porre ombre su di una iniziativa la quale, per tutti gli altri aspetti, non presenta che consuntivi positivi.

Tra tutti questi autorevoli interventi, questi dibattiti a volte concitati e pur sempre costruttivi, abbiamo scelto, per la sua chiarezza quello del prof. Mario Del Viscovo. Si tratta della relazione che egli presentò al Convegno tenuto a Cagliari nell'ottobre del 1965 sul tema « I problemi della Marina Mercantile e lo sviluppo economico della Sardegna ».

Dopo aver rilevato come sia assolutamente indispensabile trovare una via di uscita per sgravare le Ferrovie dello Stato da un così pesante onere, il prof. Del Viscovo affermava: « Una soluzione sarebbe quella di attribuire al Tesoro l'onere completo del servizio, invitandolo a pagare il conto delle navi traghetto a pie' di lista, come viene presentato dall'azienda. È una soluzione possibile, che può essere studiata ed applicata anche se scontenta le Ferrovie e, credo, almeno altrettanto anche il Tesoro. Inoltre questa soluzione non assicurerebbe affatto un certo risanamento del mercato dei noli... Una seconda soluzione classica consisterebbe nel portare gradualmente le tariffe delle navi traghetto in linea con i costi, calcolati però su un massimo di efficienza del servizio, e quindi di prevedere aiuti diretti ai produttori ed ai consumatori, da parte dello Stato, in misura tale da compensare il maggior costo del trasporto. La finanza pubblica, cioè, potrebbe intervenire direttamente a favore dei produttori e dei consumatori, concedendo sussidi, agevolazioni, o altri sgravi fiscali compensatori, mentre il prezzo di servizio sulle navi traghetto sarebbe allineato ai costi di efficienza ».

Il prof. Del Viscovo chiudeva la sua relazione a proposito dei mezzi più idonei per sanare il *deficit* d'esercizio dei traghetti per la Sardegna con una considerazione riassuntiva e cioè che l'intervento diretto dello Stato a favore dei produttori e dei consumatori sardi, e il conseguente possibile allineamento delle tariffe ai costi presenterebbe, fermo restando la possibilità di poter mantenere fede alle note funzioni di carattere sociale, numerosi vantaggi e cioè che « il mercato dei noli sarebbe normalizzato, instaurandosi un processo concorrenziale altrimenti destinato a svanire; inoltre la domanda che affluirebbe alle navi traghetto subirebbe un più scrupoloso esame selettivo da parte degli utenti, cosicché il fabbisogno globale di navi traghetto sarebbe determinato da un'esatta dimensione dei costi e dei benefici offerti e in terzo luogo sarebbe possibile operare una politica discriminatoria di sussidi, valutando per ciascuna categoria di produttori e di consumatori il *quantum* d'aiuto che è ragionevole sia dato alla collettività a compenso e solidarietà per la sua disagiata localizzazione geografica ».

Abbiamo citato una tesi. Come tale può essere o non essere la più idonea. Di certo il problema dovrà essere affrontato e risolto, come dovrà essere affrontato

e risolto l'altro relativo ad una più funzionale distribuzione dei servizi e delle linee tra Ferrovie dello Stato e Tirrenia. Si conseguirà l'interesse di tutti, delle società esercenti, e, quel che più conta, della Sardegna, per il cui sviluppo e per il cui progresso il servizio dei traghetti è stato istituito.

Una cosa, come si è visto, è comunque certa. Ed è l'indiscusso favore di una formula di trasporto, quella dei traghetti. Del resto il fenomeno di continuo sviluppo del traffico sui traghetti tra Continente e Sardegna non è che un aspetto di un fenomeno più vasto.

I traghetti, infatti, si stanno affermando ovunque. Per la stessa Sardegna, sia pure su iniziativa privata, altre navi di questo tipo sono entrate in linea. Ulteriori iniziative si stanno concretando anche altrove, nell'Adriatico e perfino nell'intero Mediterraneo. E questa sarebbe davvero un'iniziativa coraggiosa. I traghetti potrebbero stendere un ponte ferroviario di insperate possibilità tra Sicilia e la Tunisia, dove già è entrata in servizio la nave *Lazio* per il traghetto di autovetture e dove la distanza minima è di appena 80 miglia.

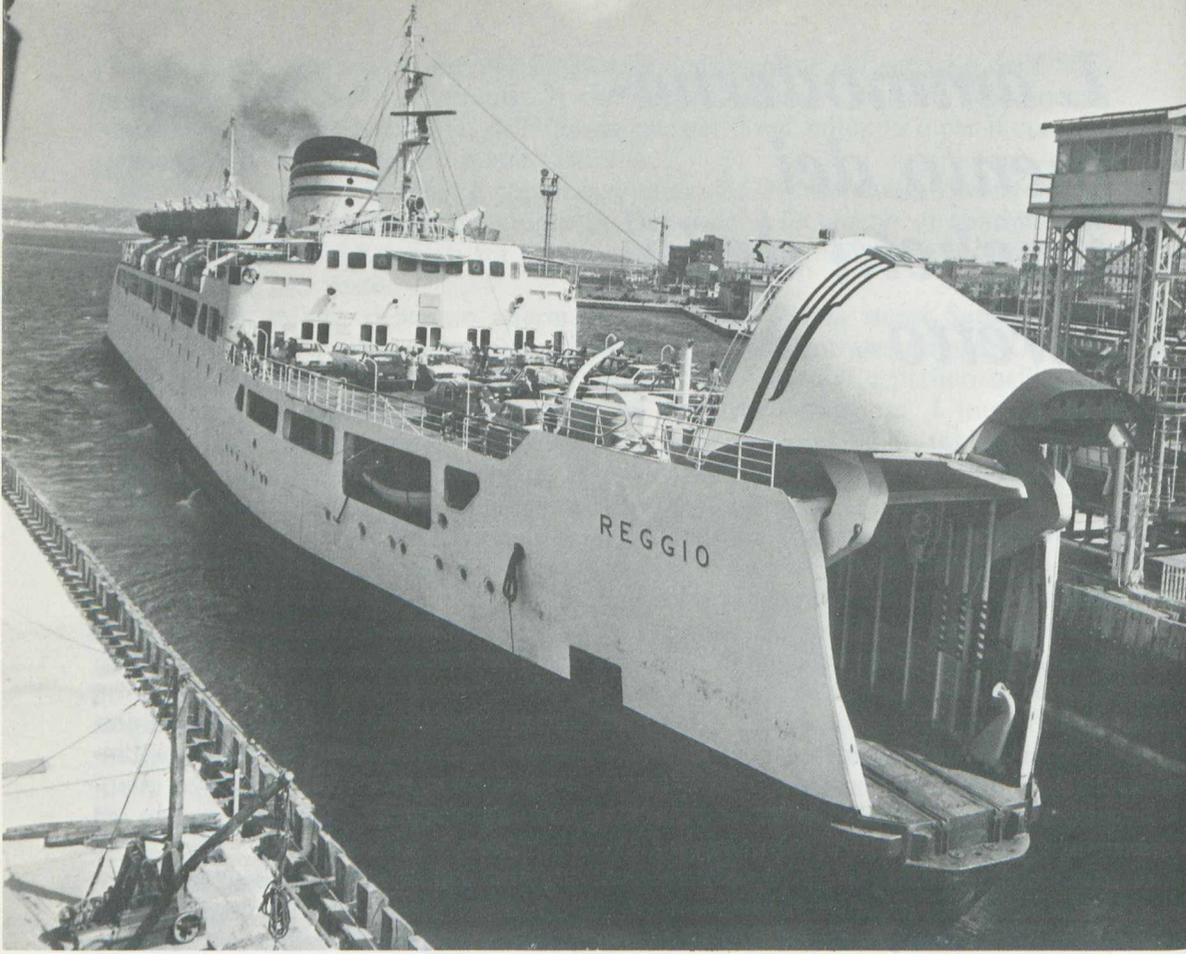
Tale linea — come ha affermato l'ing. Giuseppe Scarsini al XIV Convegno Internazionale delle Comunicazioni di Genova — «avendosi possibilità di raccordo con la rete ferroviaria tunisina a scartamento normale, potrebbe essere disimpegnata da Train-Car-Ferry ad alta capacità di carico, con possibilità di traghettamento anche di *containers* su *roll-bock*, sufficientemente veloci per coprire la distanza al massimo in sei ore di navigazione, al ritmo di tre traversate al giorno».

L'ammodernamento dei traghetti dello Stretto

Nel quadro delle coraggiose e lungimiranti iniziative volte a potenziare ed ammodernare gli impianti ed il materiale mobile delle Ferrovie dello Stato, nell'intento di adeguare sempre più il trasporto su rotaia alle crescenti esigenze quantitative e qualitative del pubblico, non poteva mancare l'ammodernamento ed il potenziamento della flotta dei traghetti nello Stretto di Messina.

Del resto dai giorni della ricostruzione, cioè dall'immediato dopoguerra, i consuntivi di traffico nello Stretto non avevano fatto registrare che un continuo, incessante incremento. Basta dare uno sguardo ai diagrammi relativi al numero dei carri e dei viaggiatori trasportati tra la costa calabrese e quella siciliana, per rendersene conto. Nell'esercizio 1956-57 i carri, ad esempio, erano di poco superiori ai 500 mila; nel 1960-61 erano già oltre 600.000. Per quanto riguarda i viaggiatori l'aumento era stato ancor più sensibile: da meno di cinque milioni nel 1956-57 ad oltre sei milioni e mezzo nel 1961-62. Per le autovetture addirittura da circa 100.000 nel 1956-57 ad oltre 200.000 nel 1960-61.

Nell'anno 1962, inoltre, l'incremento del traffico si era ancora sensibilmente accentuato. La flotta dei traghetti, per il vero, era stata potenziata fin dal 1960 con la nuova e moderna unità *Reggio*, che riportava nello Stretto il nome di una delle prime navi e che per le sue stesse caratteristiche (5 mila tonnellate, ed una capacità di traghettamento di 1.800 passeggeri, 34 carri e 24 autovetture) dava sufficienti garanzie di fronteggiare l'aumento della richiesta di trasporto. Ma la realtà continuava a bruciare le previsioni. Occorreva accelerare i tempi e prendere tempestivamente nuovi e più ampi provvedimenti. Fu così che si decise di mettere in cantiere una nuova nave del tipo *Reggio*. Al tempo stesso si convenne che era giunto il momento di studiare profondamente la reale situazione delle comunicazioni tra Villa San Giovanni e Messina nonché tra Reggio e Messina, allo scopo di conseguire una concreta funzionalità nei collegamenti: e ciò anche nel senso di mettersi nelle condizioni di poter sfruttare al massimo i mezzi a disposizione.



Si è proceduto, quindi, su due direttrici: da un lato aumentare la capacità di trasporto, come si è fatto con la costruzione della nuova unità, alla quale è stato dato il nome di *San Francesco di Paola* e dall'altro differenziare il traffico, rendere in una parola più produttive le unità già da tempo in servizio, ottenendo una specializzazione del trasporto.

Diamo innanzi tutto uno sguardo al risultato della prima iniziativa: l'entrata in servizio della *San Francesco di Paola*. La nave traghetto — l'abbiamo già rilevato — è del tipo *Reggio*. Costruita nei Cantieri del Tirreno di Riva Trigoso, indubbiamente il cantiere che ha dato il maggior contributo, negli anni, al rafforzamento della flotta dei traghetti delle Ferrovie dello Stato, essa ha un dislocamento di 5.173 tonnellate, è lunga 123 metri, larga poco meno di 18, con un apparato motore della potenza di HP 6.400 ed una velocità di 18 nodi circa. La sua capacità di trasporto si può riassumere in 34 carri, 40 automezzi e 1.800 passeggeri. È stata varata il 26 maggio 1964 ed ha fatto il suo ingresso ufficiale nello Stretto il 16 luglio dello stesso anno dopo una commovente e significativa sosta al largo di Paola, sulla costa calabra, che giustamente si sente un po' la madrina morale della bella nave. Ed è stato un festoso saluto, al di fuori d'ogni protocollo e d'ogni programma prestabilito, perché forse tutti, quel giorno, si sono spinti, non importa se con le barche, o soltanto con gli occhi, o con i cannocchiali fin sotto le fiancate della unità, a portare il proprio benvenuto, a cogliere un'immagine da tenere per sé, come un caro ricordo personale.

Per quanto riguarda la seconda iniziativa, cioè quella mirante ad elevare la funzionalità delle comunicazioni nello Stretto attraverso un'organica differenziazione del traffico che eviti per quanto possibile intralci di sorta nelle operazioni di imbarco e sbarco, si è decisa la trasformazione delle due unità più vecchie, le navi traghetto *Villa* e *Messina*, per l'esclusivo trasporto di automezzi pesanti.

Per la NT *Villa* la trasformazione è servita, tra l'altro, a ricavare un accesso sia a poppa che a prua, il che indubbiamente facilita l'operazione di entrata e di uscita degli automezzi per i quali alla fin fine, la nave diviene come un ponte na-



vigante sul quale salgono da un'estremità e possono tranquillamente scendere dall'altra. Analoga, anche se più difficoltosa, trasformazione ha subito il glorioso « iaddenaro », quel *Messina* che fu l'unico superstite dell'ultimo conflitto e che ora torna, in effetti, ad essere adibito solo al servizio delle merci per le quali, in verità, fu costruito, sia pure con altri criteri, fin dal lontano 1924.

Ma non soltanto queste iniziative sono state prese per migliorare il servizio dei traghetti. Secondo un'ampia e coraggiosa programmazione, una sorta di piano regolatore a largo raggio dei trasporti nello Stretto che rientra nel più vasto quadro del piano decennale d'ammodernamento e potenziamento delle Ferrovie dello Stato, altri provvedimenti sono stati deliberati. Di essi, alcuni sono già stati attuati o sono in corso d'attuazione. Essi riguardano l'adeguamento delle stazioni di Messina Centrale, Messina Contesse e Villa San Giovanni allo scopo di ridurre le soggezioni che l'inadeguatezza dei piazzali, causa nelle operazioni di imbarco e sbarco dei rotabili ferroviari, il tutto per un importo superiore ai tre miliardi; ed ancora un complesso di lavori idonei a separare le correnti di traffico ferroviario, automobilistico e viaggiatori mediante la costruzione di rampe per autoveicoli di passerelle sopraelevate per passeggeri, nonché la realizzazione di aree di sosta, per le autovetture in attesa di imbarco, per un importo di altri 1.649 milioni.

Numerose altre iniziative sono previste poi con la seconda fase del piano decennale. Di esse si è parlato ampiamente al Consiglio d'Amministrazione delle F.S. nella seduta del 2 maggio del 1967. Si tratta di un'ulteriore fase di sistemazione e potenziamento dei piazzali di Messina Centrale e Contesse, compreso l'impianto di un apparato centrale elettrico a itinerari a Messina Centrale per una spesa di due miliardi e mezzo. Analogo potenziamento, con la relativa messa in opera di un altro apparato centrale elettrico a itinerari, sarà compiuto a Villa San Giovanni e richiederà una spesa di un miliardo e mezzo, a cui va aggiunto ancora un miliardo per l'ulteriore sistemazione delle invasature di Messina e Villa.

Tornando al potenziamento della flotta è stato deciso l'adattamento anche delle navi traghetto *Aspromonte*, *Mongibello* e *Scilla* al carico e scarico unidirezionale degli autocarri. Inoltre il Consiglio d'Amministrazione ha affermato l'inderogabile necessità di accelerare i tempi per la costruzione di due nuove e più capaci navi traghetto. Esse avranno un dislocamento di circa 7 mila tonnellate ed una capacità di traghettamento di 43 carri e 130 autovetture e richiederanno una spesa di quasi 12 miliardi.

La flotta delle F.S. nello Stretto sarà dunque non soltanto rafforzata notevolmente e migliorata nella funzionalità e nella strutturazione stessa del servizio, ma sarà quasi interamente composta, almeno per quanto riguarda le navi adibite al trasporto di treni e di autovetture, di unità moderne e perfettamente adeguate a sopportare il ritmo di incremento annuale della richiesta.

E non bisogna dimenticare un'altra iniziativa che già da qualche tempo è stata attuata nelle comunicazioni fra la Sicilia ed il Continente, cioè il collegamento rapido tra Reggio e Messina per mezzo di aliscafi.

Del resto, il servizio tra i due capoluoghi è sempre stato spiccatamente locale e non vi è dubbio che una delle esigenze più sentite dalle popolazioni interessate era proprio quella di un acceleramento delle relazioni, e, specificatamente, di uno sganciamento dalle comunicazioni ferroviarie, naturalmente legate ad esigenze diverse. L'aliscafo, poi, è di per sé un mezzo moderno che si avvale di una concezione nuova e che può assai bene risolvere la necessità di un trasporto sollecito

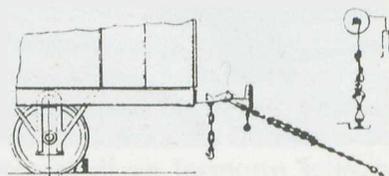


di massa, in particolare proprio di un trasporto pendolare per uomini d'affari, operai, lavoratori, per persone comunque costrette a spostamenti frequenti per motivi di lavoro. Le comunicazioni fra Reggio e Messina sono quindi oggi sufficientemente frequenti: si tratta di sette coppie di corse marittime a carattere ferroviario, cioè a mezzo di navi traghetto e di 14 coppie di corse a mezzo di aliscafi. Le prime impiegano esattamente cinquanta minuti; le seconde solo quindici.

In tal senso vanno considerate anche le prove compiute nello Stretto, alla presenza di rappresentanti delle F.S. e di tecnici ed operatori economici siciliani e calabresi, dall'*hovercraft*, il noto battello inglese a cuscino d'aria.

Un notevole sforzo è stato dunque compiuto e si sta compiendo per un funzionale ammodernamento e per un determinante potenziamento delle comunicazioni tra la Sicilia ed il Continente, ma occorre subito rilevare che le cifre rispecchianti le dimensioni di questo costante e prezioso movimento tra le due coste hanno continuato, dal canto loro, l'ormai abituale sviluppo, il loro tradizionale incremento, indice quanto mai significativo perché attesta un progressivo, imponente sviluppo della produttività, del benessere delle due regioni più direttamente interessate.

Nel 1963 si erano registrati 633.534 rotabili ragguagliati a carri e 352.456 automezzi trahettati. Il movimento viaggiatori era stato di 7.596.349 unità. L'anno successivo si era saliti a 651.175 carri, 395.726 automezzi e 7.734.850 viaggiatori. Nel 1965, si è avuto un ulteriore incremento del 2,1% per quanto riguarda i carri, che sono saliti a oltre 643 mila e del 3,2% per gli automezzi che sono saliti a oltre 453 mila. Per quanto riguarda i viaggiatori, invece, le cifre definitive denunciano una leggerissima contrazione che ha portato il totale sui 7 milioni e 753 mila unità circa. Nel 1966 si sono registrati, infine, 639.749 carri, oltre 8 milioni di viaggiatori, 403.545 automezzi di cui quasi 52 mila autocarri. Il tempo, la stessa evoluzione del trasporto, le rinnovate esigenze della vita potranno un giorno imporre perfino un radicale rivoluzionamento delle comunicazioni tra Sicilia e Continente. Dobbiamo, a questo proposito, ricordare gli studi e i progetti compiuti — e non da oggi soltanto se si considera che perfino l'ing. Alfredo Cottrau, nel 1866, ne ebbe specifico incarico dall'allora Ministro dei Lavori Pubblici, Jacini — per la costruzione di un ponte che congiunga le due coste. Quel che è certo è che per ora l'ondata di attesa ed invocata modernità non ha alterato la sempre vitale funzione dei traghetti, non l'ha sminuita. E bene hanno fatto le F.S., in attesa del tanto desiderato ponte, ad aumentare la loro potenzialità. I traghetti sono dunque ancora i protagonisti dello Stretto. Ecco perché v'è chi dice — e bisogna credergli — che se un giorno un ponte dovesse veramente lanciare tra la Calabria e la Sicilia, le sue poderose campate di ferro, in un intreccio di cavi e di travate, la Fata Morgana si divertirebbe a disegnare ancora, sull'orizzonte, nei suoi fantasiosi giochi, l'andirivieni di quelle bianche navi che se ne andavano cariche di vetture e di carri, sugli invisibili binari che hanno sempre allacciato la Sicilia alla Patria.



Marinai ferrovieri e ferrovieri marinai

Ma come si svolge la vita sulle navi traghetto? Basta osservare quanto accade a Villa San Giovanni e a Messina.

Appena il treno lascia la stazione ferroviaria per salire lentamente sul ponte, in un misto di suoni e di stridori ferruginosi, in un clima che richiama l'idea di un senso arcano di possesso, la yettura diventa per il viaggiatore un pesante fardello, una valigia qualunque con l'etichetta gialla non di un viaggio compiuto, ma di un viaggio da compiere; un bagaglio come tanti, da lasciare al più presto in deposito per sentirsi più liberi.

È allora che da quella rimessa navigante si sale in coperta. E salgono quasi tutti i viaggiatori, perché lassù, sulle passeggiate, nei saloni, nel bar, nella veranda, il viaggio assume quasi i graditi aspetti di una confortevole crociera.

Né potrebbe essere diversamente, in una cornice pittoresca come quella dello Stretto: un'ampia, lenta voluta, descritta dalla nave su di un mare che spesso conosce, insieme al vortice capriccioso delle correnti, anche i riflessi di un azzurro invidiato; poi, al largo, il duplice scenario della Calabria e della Sicilia, stagiato dalle grandi masse dell'Aspromonte e dei Peloritani, striato con violenza dai val-loni selvaggi che rotolano fino al mare. E sulle coste, sui perimetri che l'andirivieni delle onde disegna con surrealistiche poligonali, un interminabile susseguirsi di case basse disseminate un po' dappertutto crea la nota di colore dello Stretto; una nota di operosa schiettezza che la sera punteggia di luci, perdendosi fino ai tremolii lontani del lungomare di Reggio: come una duplice guida luminosa al procedere felpato dei traghetti che spiccano nella oscurità con le loro sagome inconfondibili, appena delineate dalle luci di bordo.

Guardando quel gran numero di persone che fanno ressa sopracoperta, passando ora da un lato, ora dall'altro della nave, salendo accorti per le ripide scalette fin sul ponte di comando, là dove un cartello sonnecchia incredulo ed incapace a trattenere la curiosità di tutti, verrebbe da pensare che quel pubblico attento



Plancia di comando

sia formato di viaggiatori che si recano in Sicilia o in Calabria per la prima volta. E sarebbe un grossolano errore di valutazione, perché anche il più vecchio uomo di uno dei tanti paesi delle due coste, attraversando lo Stretto sui *ferry-boats* corre in coperta ad assaporare mai sopite poesie. D'altra parte non v'è calabrese o siciliano che non abbia legato a queste infaticabili navi almeno uno dei ricordi più cari della propria vita.

Ma cerchiamo di conoscere da vicino gli uomini che vivono su queste navi. Nati per lo più a Ganzirri, a Catona, a Cannitello, a Pace, a Paradiso, a Reggio, essi sono stati portati alla dura vita del navigare da tutta una tradizione che lega padre e figlio allo stesso timone di « lampara », come al « coppo » e alle « palamidari », che della pesca locale sono le note più tipiche.

Forse, per alcuni, questi ragazzi che hanno lasciato magari la pesca del pesce spada per il *ferry-boat*, sono figli esigenti, destinati a non trovar pace se non seguendo la più comoda via del progresso. Eppure, vi è da giurarlo, non vi è né padre, né madre, che in cuor suo non si compiaccia di loro guardandoli impettiti in quei cappotti corti e la giacca grigio ferro, con la sigla FS sul colletto: timonieri, elettricisti, macchinisti, fuochisti, nostromi. Ma sono marinai o ferrovieri? L'uno e l'altro, senza dubbio.

Questo senso di biunivoca corrispondenza è del resto sempre evidente, anche sulla rotta della Sardegna. La nuova linea di traghetti tra Civitavecchia e Golfo Aranci non ha soltanto dilatato di forza i compiti cui essi erano stati chiamati, ha mutato radicalmente la fisionomia stessa del loro servizio. Né poteva essere diversamente, perché non sono più soltanto le rive dello Stretto a serrarsi da presso ai traghetti, a crear loro quella ormai tradizionale ed annosa cornice, bensì il mare, solo il mare, un mare spesso infido, violento e pur sempre suggestivo, teso come un unico tappeto azzurro tra la terra degli etruschi e quella dei nuraghi, per unire, più che per dividere, due coste così diverse e al tempo stesso uguali perché parte comune, palpitante ed operosa di uno stesso Paese.

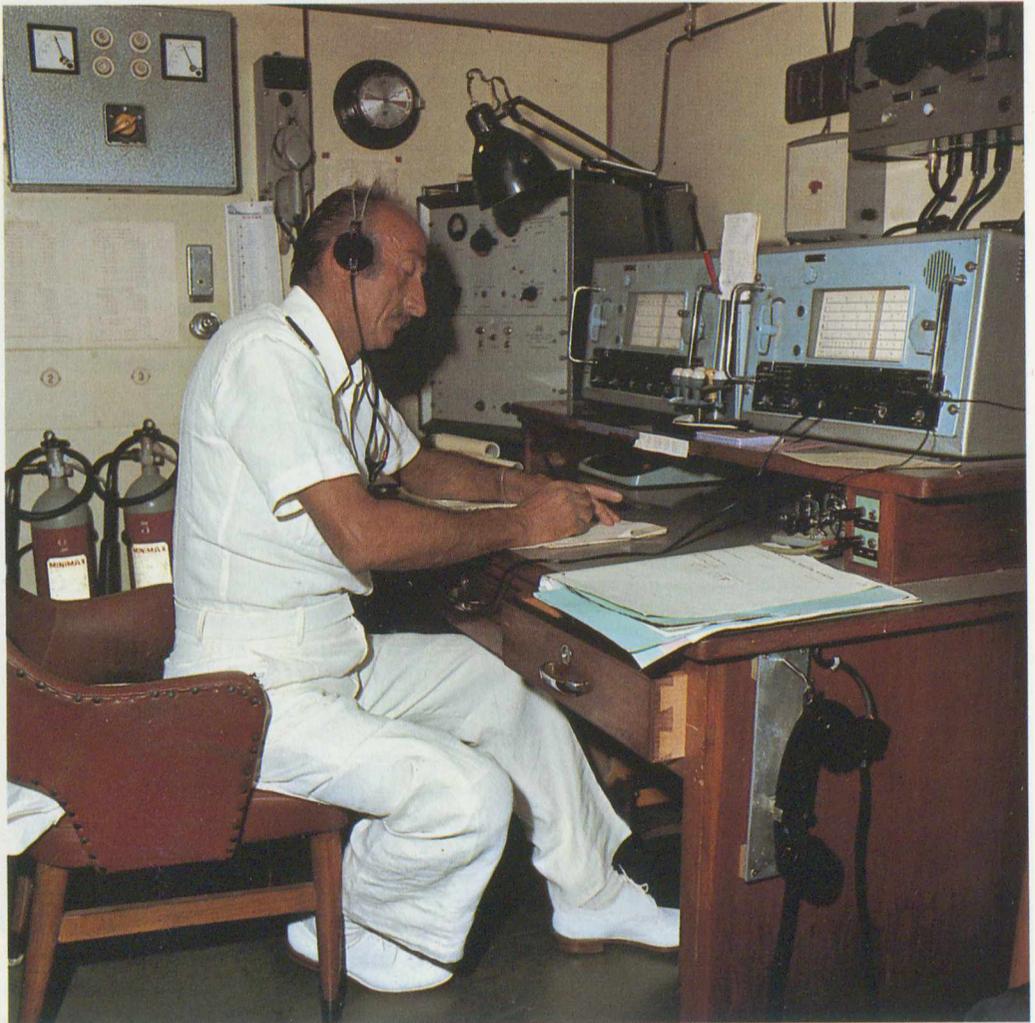
Di certo se nello stretto di Messina si ha appena il tempo di assaporare il piacere della traversata in mare, qui la durata del viaggio schiude possibilità nuove. È sufficiente, per accorgersene, assistere alla partenza da Civitavecchia: quel primo timido, lento scivolare della nave tra i bacini fin verso la bocca del porto; poi il grande salto con la prua orgogliosamente puntata verso il mare aperto, direzione sud-ovest, verso i profili rocciosi e selvaggi di capo Figari e le verdi aspre macchie dell'isola Tavolara.

Il senso e l'importanza della nuova funzione dei traghetti delle Ferrovie dello Stato si ha però compiutamente quando la nave tocca la terra di Sardegna, perché Golfo Aranci, ad ogni arrivo dal Continente, sembra immancabilmente dischiudere la piccola cerchia delle sue case basse e modeste nel più ospitale e grato dei sorrisi; un sorriso che colora perfino i volti dei suoi pescatori: rudi, muti, pensosi di pensieri secolari, accartocciati nelle rughe di una vecchiezza ch'è marcata più qui che altrove. Sono pescatori e sembrano pastori, tanto, nelle loro pupille, hanno riflesso il pacato, rassegnato silenzio di una terra avara e ingrata. Del resto a quella nave che giunge puntuale ogni giorno, per loro, sì, per tutta la gente che popola l'Isola, modesta ed operosa come loro, è ben giustificato un sorriso, un sorriso che sta tra una soddisfazione ed una curiosità, mai sufficientemente appagate.

Su questi traghetti la vita è naturalmente diversa da quella che si svolge, sempre rapida, sempre a tempi convulsi, sui traghetti dello Stretto di Messina. Il treno,

qui, non è più silenzioso ma indiscusso viaggiatore di riguardo, con le sue brave carrozze allineate sul ponte e qualche viaggiatore pigramente affacciato ai finestrini del suo scompartimento pronto ad afferrare un'immagine al volo, uno spicchio di cielo o di mare. Eppure sul ponte la ferrovia è presente ugualmente con quella lunga schiera di carri merci, perché su quei binari è tutta la vita dell'Isola che respira e palpita nell'ansia crescente di accelerare le percorrenze, di intensificare scambi e rapporti, di respirare a pieni polmoni l'aria nuova della rinascita, così ricca e piena di primaverili attese.

Apparecchiature radiotelegrafiche e radiotelefoniche





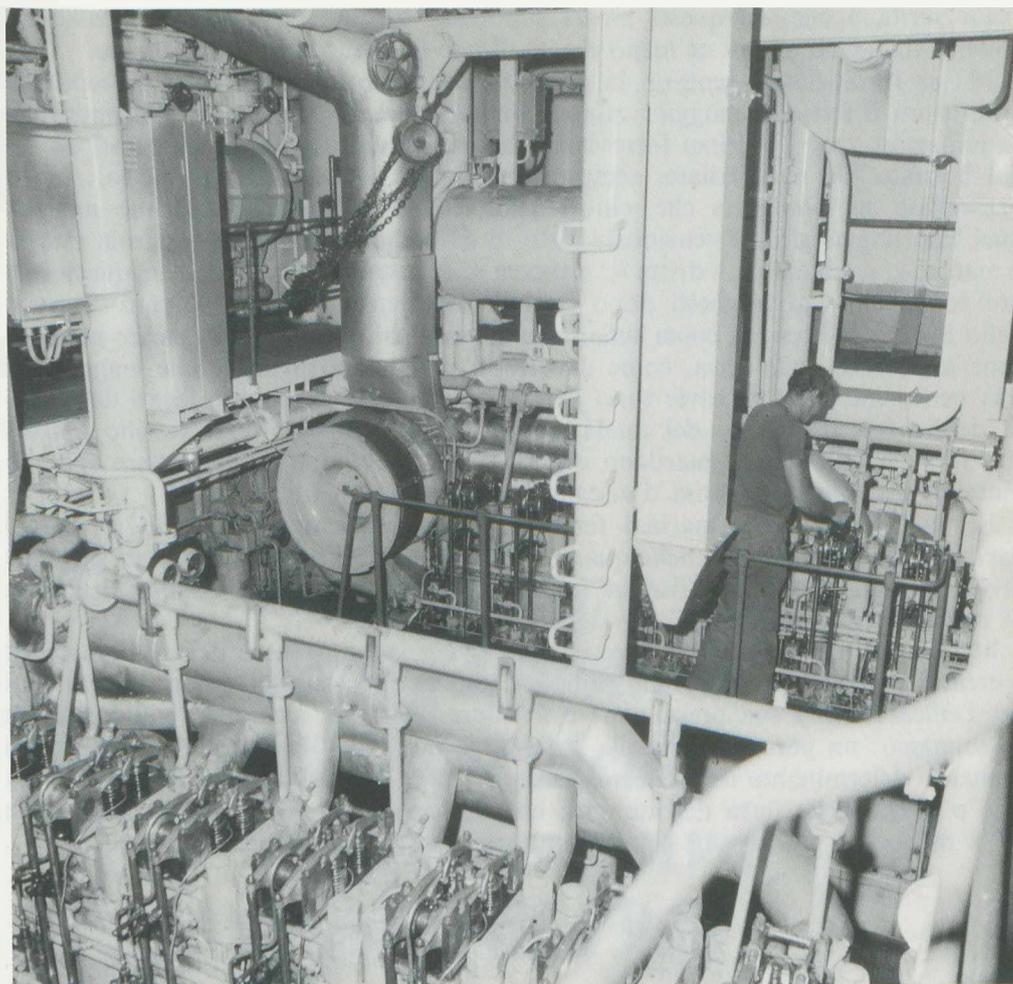
Quadro comando apertura e chiusura celata

Locale officina





Ponte passeggiata



Locale apparato motori principali

E sul ponte non vi è solo la lunga teoria color ruggine dei carri merci: un posto di primo piano l'hanno anche le autovetture. Sulle prime, questa invasione pacifica e perfino festosa di auto d'ogni colore e d'ogni provenienza, dalle targhe che, a modo loro, sembrano un campionario di biglietti da visita delle più disparate città d'Italia e non d'Italia soltanto, può dar l'impressione che si tratti di qualcosa di molto diverso dal trasporto tradizionale dei traghetti, cioè dal trasporto ferroviario vero e proprio; ma non è vero. Infatti la fila di auto che salgono a bordo e si dispongono disciplinatamente in buon ordine per la traversata, danno quasi l'idea di quella altrettanto lunga e paziente teoria di autovetture che attraversano le Alpi sugli appositi pianali dei treni navetta. Del resto che cos'è, ormai, quel braccio di mare che separa la Sardegna dal Continente se non una ideale galleria, un ponte sul quale la solita, romantica fuga di binari si proietta all'orizzonte, nell'interrotto transito di convogli carichi di benessere per lo meno quanto di speranze?

La verità è che, su questi binari simbolici, turismo ed economia, passeggeri e merci viaggiano né più né meno che su di una linea ferroviaria qualunque.

Ma se i viaggiatori sentono la presenza del treno a bordo, e ne percepiscono addirittura il senso, a maggior ragione questa presenza la sentono gli uomini dell'equipaggio, cioè i marinai ferroviari. Che cos'è infatti il treno per questi uomini dal berretto blu e la visiera, sempre impeccabili nel loro doppio petto, sia che passeggino sul ponte sia che, chiusi nella cabina di comando, parlino metodici quel loro linguaggio convenzionale fatto di cifre che si allacciano a parole rauche: « manca », « adagio », « dritta », « mezza », « tutta »? Per loro, che quasi sempre sono saliti sui traghetti dopo anni di esperienza sui mari lontani, il treno, nello Stretto di Messina come sulla rotta dei nuraghi, è soltanto un carico prezioso, bene assicurato nella stiva, come il petrolio per il lupo di mare che viaggia su di una petroliera. E le Ferrovie sono l'armatore al quale si sentono legati da vincoli di dedizione, di fedeltà, del quale difendono la bandiera, quel vessillo azzurro con la sigla bianca che guardano orgogliosi, come le due grandi lettere F.S., dipinte sulla ciminiera a guisa d'insegna.

Ferrovieri marinai e marinai ferroviari, dunque, sempre: quando il mare è pacatamente invitante ed anche quando, riecheggiando i ruggiti di secolari leggende, diviene arcigno, selvaggio, furente, difficile banco di prova per l'abilità dell'uomo di mare e per la resistenza dei viaggiatori.

Ma fuori di dubbio, sia per loro che per i viaggiatori, treno e nave hanno creato e creano qualcosa di più di un semplice mezzo di trasporto, sia pure utilissimo per l'efficacia della sua prestazione e il valore della sua funzione; essi creano un personaggio: un personaggio dalla fisionomia inconfondibile, inserito ormai come elemento determinante nello stesso paesaggio, sia esso quello dello Stretto di Messina o quello della linea dei nuraghi; un personaggio di cui sembra non si possa far a meno e a cui si vuol bene; non si sa da quando: forse da sempre.



*Lo sviluppo dei
collegamenti e
l'azione delle
F.S. successiva-
mente al 1968*



Nonostante la gravosità dei compiti imposti dall'esercizio dei trasporti su rotaia, l'Azienda F.S. non ha trascurato l'adeguamento dei collegamenti ferro-marittimi tra il Continente e le due isole maggiori.

L'intonazione meridionalista e le finalità sociali della politica ferroviaria hanno così trovato estensione e conferma.

Nel quadro dei Piani di potenziamento della rete succedutisi dal 1968 ad oggi, e con altri provvedimenti collaterali, l'azione dell'Azienda si è sostanziata nell'accrescimento della flotta, nel miglioramento delle attrezzature terminali e degli impianti a terra, nell'adozione di misure organizzative per razionalizzare il servizio e, al tempo stesso, contenere i costi.

Nel settennio compreso fra il 1968 e il 1974, la flotta F.S. si è arricchita di sei unità di nuova costruzione. Nel 1978 è stata acquistata dall'armatoria privata una motonave che è stata adibita al trasporto dei viaggiatori pendolari da Messina a Reggio Calabria. Attualmente è in corso di costruzione un traghetto specializzato per il trasporto esclusivo dei carri ferroviari e dei containers. Infine, nel « Programma Integrativo » (1980 - '85), destinato a far fronte alle necessità primarie di potenziamento e di qualificazione tecnologica della rete, è stato iscritto uno specifico stanziamento per la costruzione di tre nuove unità.

Questi dati attestano un impegno protratto nel tempo e che non intende venire meno nel futuro. Così delineata la cronistoria, ripercorriamone le tappe: alcune di esse coincidono con il varo di una nave.

In ordine cronologico, la prima unità di cui dobbiamo occuparci è la « Gallura », costruita ad Ancona nei Cantieri Navali del Tirreno e Riuniti, su progetto di massima delle F.S. ed esecutivo della Società costruttrice. La spesa di oltre quattro miliardi e mezzo di lire fu finanziata nel quadro del Piano di Rinascita della Sardegna.



Davanti alle coste della Sardegna

Varata il 25 novembre 1968, la « Gallura », che ha una capacità di trasporto di 1000 passeggeri, 30 carri ferroviari, 85 autovetture, è andata ad affiancarsi alle tre unità (la « Tyrsus », l'« Hermaea », la « Gennargentu ») che collegano il Continente e l'isola dei nuraghi: conseguentemente la potenzialità quotidiana di trasporto su questa relazione si è accresciuta fino ai valori di 2.200 passeggeri, 120 carri e 300 automezzi.

Nel corso del 1969, scesero in mare l'« Iginia » e la « Sibari »; nel 1972, la « Rosalia ». Trovava così completa attuazione il potenziamento dei servizi di traghettamento con la Sicilia, previsto dal Piano Decennale F.S. (1962 - '72).

Le tre navi presentano caratteristiche simili. Ognuna di esse è dotata dei moderni impianti per la sicurezza della navigazione e la salvaguardia della vita umana in mare: compartimentazione di galleggiabilità e mezzi collettivi di salvataggio, impianti antincendio, due radar di navigazione, una stazione radiotelegrafica ed un impianto radiotelefonico. Dispone, inoltre, di una strumentazione e di apparecchiature già ampiamente e positivamente utilizzate su naviglio similare per aumentarne la manovrabilità: eliche di propulsione a passo variabile; scandaglio ultrasonico; impianto automatico a comando elettronico per il bilanciamento trasversale che consente il contemporaneo imbarco e sbarco delle colonne dei rotabili ferroviari e delle autovetture, ecc.

Particolarmente curato è il comfort. Tutti gli ambienti per i passeggeri sono dotati d'impianti di aria condizionata. Ogni nave dispone di 826 posti a sedere e può trasportare 43 carri e 130 autovetture.

Le navi traghetto bidirezionali



Nel trapasso dagli anni Sessanta ai Settanta, alla funzione istituzionale di traghettamento dei rotabili ferroviari si è affiancato, ancor più che in passato, ed è divenuto preponderante il trasporto dei passeggeri e degli automezzi (specie pesanti). Ciò ha fatto comprendere alle F.S. che necessitava non solo accrescere la capacità di trasporto marittimo, ma anche affinarne la tecnica. In tale ottica, utilizzando i normali stanziamenti di bilancio, furono realizzate due navi, l'« Agata » e la « Pace », che presentano una caratteristica nuova, almeno per le F.S.: la bidirezionalità. Questa assicura evidenti vantaggi, specie sui brevi percorsi come quelli dello Stretto di Messina, evitando in particolare la manovra di viraggio di bordo, richiesta alle altre navi per l'attracco alla banchina. Il carico e lo scarico degli automezzi avviene attraverso un portellone situato sia a prua che a poppa. Il sistema di propulsione è costituito da speciali gruppi di propulsori a pale di costruzione Voith-Schneider, collocati a ciascuna estremità della nave in sostituzione delle eliche tradizionali. Essi consentono anche gli spostamenti laterali, favorendo così una maggiore praticità d'impiego nelle operazioni portuali.

Pur con una stazza ridotta rispetto alle altre navi della flotta F.S., le due unità bidirezionali, per la loro manovrabilità e velocità, rappresentano — come è stato detto felicemente — un « ponte mobile » sulle acque del braccio di mare che divide la Calabria dalla Sicilia.

L'« Agata » fu varata nel novembre 1972 ed entrò in servizio il 14 gennaio 1974. Essa può traghettare 150 passeggeri, 34 autocarri, oppure 12 autoarticolati da 38 tonnellate ciascuno. La « Pace », che presenta identiche caratteristiche strutturali e capacità di trasporto, fu varata nel gennaio 1974, e cominciò il servizio nell'agosto dello stesso anno.

I provvedimenti più recenti



Tra le necessità del servizio esercitato dalle F.S., è venuto assumendo particolare rilievo il movimento dei viaggiatori pendolari sullo Stretto di Messina, non vincolato al trasporto ferroviario di transito. L'evidente vantaggio, sia per l'Azienda che per gli utenti, di separare, per quanto possibile, il traffico locale da quello di transito, ha indotto le F.S. ad acquistare dalla Società di navigazione Alto Adriatico di Trieste la motonave «Edra» (portata 500 passeggeri) che dal maggio 1978 disimpegna il servizio pendolari sulla relazione Reggio Calabria - Messina.

In virtù di tale apporto, la nave traghetto «San Francesco di Paola», che già in passato era stata utilizzata nei periodi di punta sulle rotte della Sardegna, ha lasciato definitivamente il servizio sullo Stretto di Messina, per essere impiegata nei collegamenti con la Sardegna. Si è così fatto fronte alla maggiore domanda del traffico dei viaggiatori e degli automezzi. Resta peraltro irrisolto il problema del traghettamento delle merci: l'accettazione di queste, infatti, è tuttora assoggettata ad una graduatoria di priorità stabilita su indicazione dell'Assessorato per i Lavori Pubblici e i Trasporti della Regione Sarda. Per ovviare a tali difficoltà, è stata decisa la realizzazione di una nuova unità (la cosiddetta quinta nave traghetto per la Sardegna) che, conformemente al benessere espresso dal Ministro dei Trasporti, sarà strutturata per il carico dei carri merci e dei containers (in dettaglio, 80 carri da 11 metri e 24 containers da venti piedi) o, in alternativa, di soli containers (146) ove ciò potesse ritenersi utile nella prospettiva di un'ulteriore espansione del traffico con casse mobili.

I nuovi interventi programmati

Nell'arco di circa un decennio, ben quattro navi (la « Reggio », la « San Francesco », l'« Hermaea » e la « Tyrsus ») raggiungeranno e addirittura supereranno 25 anni di servizio, senza contare che la « Cariddi », ricostruita totalmente nel 1954 e per la quale è in corso di ultimazione il totale rinnovo dell'apparato motore, dovrà presumibilmente essere messa in disarmo alla fine degli anni Ottanta. Occorre quindi prevedere la sostituzione, nei prossimi quindici anni, di almeno tre delle cinque navi menzionate. Non si tratta di un rimpiazzo puro e semplice: il nuovo naviglio dovrà avere caratteristiche strutturali tali da consentire una migliore organizzazione dei servizi di traghettamento, specie tra Messina e Reggio Calabria, tenendo conto dell'evoluzione del traffico delle persone e delle cose.

Tutto ciò ha indotto l'Azienda a preventivare, nel quadro del « Programma Integrativo » cui già si è fatto cenno, la costruzione di tre navi traghetto con una spesa complessiva di 50 miliardi (al valore della lira nel 1979).

Valutate le necessità attuali e quelle future, l'Azienda ha potuto concretare alcune scelte precise. La prima delle tre navi sarà bidirezionale e troverà impiego sullo Stretto di Messina per il trasporto degli automezzi pesanti; inoltre, con opportuni adattamenti tecnici, sarà resa idonea anche al traghettamento delle ferrocisterne e potrà pertanto contribuire, specialmente con corse notturne, al disimpegno di quest'ultimo traffico che mostra tendenza all'aumento.

Una motonave veloce per passeggeri (500-600 circa), soprattutto pendolari, sarà la seconda unità da destinare alla relazione Messina-Reggio Calabria.

Sia la prima che la seconda delle navi progettate dovranno essere costruite a breve termine. La terza, da realizzare in tempi successivi, avrà caratteristiche tradizionali, ma tali da offrire alla flotta F.S. un forte supplemento di capacità e sostituire navi più vetuste; sarà utilizzabile sia sullo Stretto che sulle rotte della Sardegna, secondo le esigenze che matureranno.



Andamento del traffico

I dati del traffico, riepilogati nelle tabelle che seguono, attestano l'importanza crescente delle relazioni ferro-marittime.

Negli ultimi dieci anni, sono stati trasportati sulle navi traghetto F.S. quasi 110 milioni di viaggiatori, pari a due volte l'intera popolazione italiana; quasi otto milioni di automezzi, pari alla metà circa dell'intero parco automobilistico nazionale; oltre 7 milioni di veicoli ferroviari eguagliati a carro, il che equivale al traghettamento, per ben 57 volte, dell'intero parco materiale rotabile trainato delle F.S.

Da un esame più particolareggiato dell'andamento del traffico sullo Stretto, possiamo constatare quanto vi abbiano inciso — come su tutto il traffico ferroviario italiano — le situazioni congiunturali attraversate dal Paese: da un incremento costante sino alla punta massima del '73, sia per i viaggiatori che per gli automezzi, si passa — in conseguenza della crisi petrolifera e della stasi economica generale — a un decremento che raggiunge la sua punta massima nel '77.

Un discorso a parte merita il traffico di traghettamento dei veicoli ragguagliati a carro. Su livelli molto alti sino al '72, subisce un netto calo nel '73, proprio in concomitanza con il «boom» dei viaggiatori e degli automezzi; risale nel '74 e procede con andamento alterno negli anni successivi, ma con lieve tendenza di fondo alla diminuzione. Ciò è riconducibile probabilmente, oltreché a vicende congiunturali interne ed internazionali, all'andamento delle campagne ortofrutticole, a situazioni di difficoltà tecnico-organizzative della rete F.S., in particolare per quanto riguarda i trasporti merci.

Comunque la capacità di traffico delle navi traghetto F.S. sullo Stretto risulta al presente sufficientemente adeguata alla domanda e, tranne che in casi particolari (giornate di punta, scioperi, ecc), non si presentano più le situazioni drammatiche di attesa, purtroppo ricorrenti sino a pochi anni addietro.



Il numero delle autovetture trasportate dai traghetti per la Sardegna è in continuo aumento

Le prospettive di potenziamento delle infrastrutture dell'isola, sia ferroviarie che stradali, come pure il miglioramento delle locali strutture economiche e sociali, lasciano però intravedere la necessità di porsi nuovi traguardi.

L'eventuale realizzazione del collegamento stabile attraverso lo Stretto s'iscrive nel lontano futuro; perciò le F.S. hanno impostato e stanno svolgendo studi diretti ad individuare le esigenze prevedibili a medio e lungo termine, in modo da poter predisporre tempestivamente le opportune iniziative.

Diverso risulta, invece, l'andamento del traffico sulla rotta della Sardegna, che non sembra risentire delle situazioni congiunturali e che mostra una più costante tendenza all'incremento o, almeno, a mantenersi sui livelli più alti.

In effetti, il limite che impedisce ulteriori aumenti di traffico è dato dalla ancora inadeguata capacità di trasporto della flotta F.S. per la Sardegna. Inadeguata soprattutto per il fatto che le tariffe « sociali » applicate — come si è più volte ricordato — per aiutare lo sviluppo turistico ed economico dell'isola, riversano sulle navi F.S. le richieste della maggior parte degli utenti.

La ristrutturazione tariffaria globale dei prezzi praticati dai vari vettori che concorrono al traffico suddetto si va sempre più imponendo come elemento determinante del complesso d'iniziative finalizzate alla soluzione dei problemi di collegamento tra l'isola e il Continente.

Per quanto riguarda le F.S., attualmente si tende a rafforzare il settore del traffico merci che, come è stato detto, presenta maggiori sostanziali difficoltà e che finora è stato collocato in secondo piano, causa le pressanti esigenze del traffico dei viaggiatori e degli automezzi.



La nave traghetto *Rosalia*

ROTTA PER LA SICILIA

	1968	1969	1970	1971	1972	1973
Viaggiatori	9.025.208	9.503.814	9.277.161	9.084.279	10.426.574	11.000.071
Automezzi ¹	401.832	419.569	458.636	504.911	640.154	711.530
Rotabili ragguagliati a carri ²	732.973	729.458	708.987	671.813	685.269	644.706

	1974	1975	1976	1977	1978	1979
Viaggiatori	10.892.903	10.328.789	10.744.016	9.893.403	10.608.575	10.665.408
Automezzi ¹	643.548	651.899	690.142	672.757	725.646	675.559
Rotabili ragguagliati a carri ²	674.590	619.803	656.186	621.980	595.378	612.026

ROTTA PER LA SARDEGNA

	1968	1969	1970	1971	1972	1973
Viaggiatori	231.862	292.674	331.474	379.031	406.776	453.299
Automezzi ¹	87.409	108.812	192.657	136.629	147.575	160.844
Rotabili ragguagliati a carri ²	46.747	58.001	58.878	57.364	55.630	53.144

	1974	1975	1976	1977	1978	1979
Viaggiatori	464.825	474.852	521.761	577.071	570.076	487.358
Automezzi ¹	158.965	164.566	174.677	190.182	173.838	147.890
Rotabili ragguagliati a carri ²	50.951	53.917	54.387	48.277	48.449	50.111

¹ Compresi autocarri e moto.

² Ciascuna carrozza bagagliaio e postale viene equiparata a 2,5 carri; ciascuna locomotiva o automotrice viene ragguagliata a due carri.



La struttura organizzativa del Settore Naviga- zione F.S.

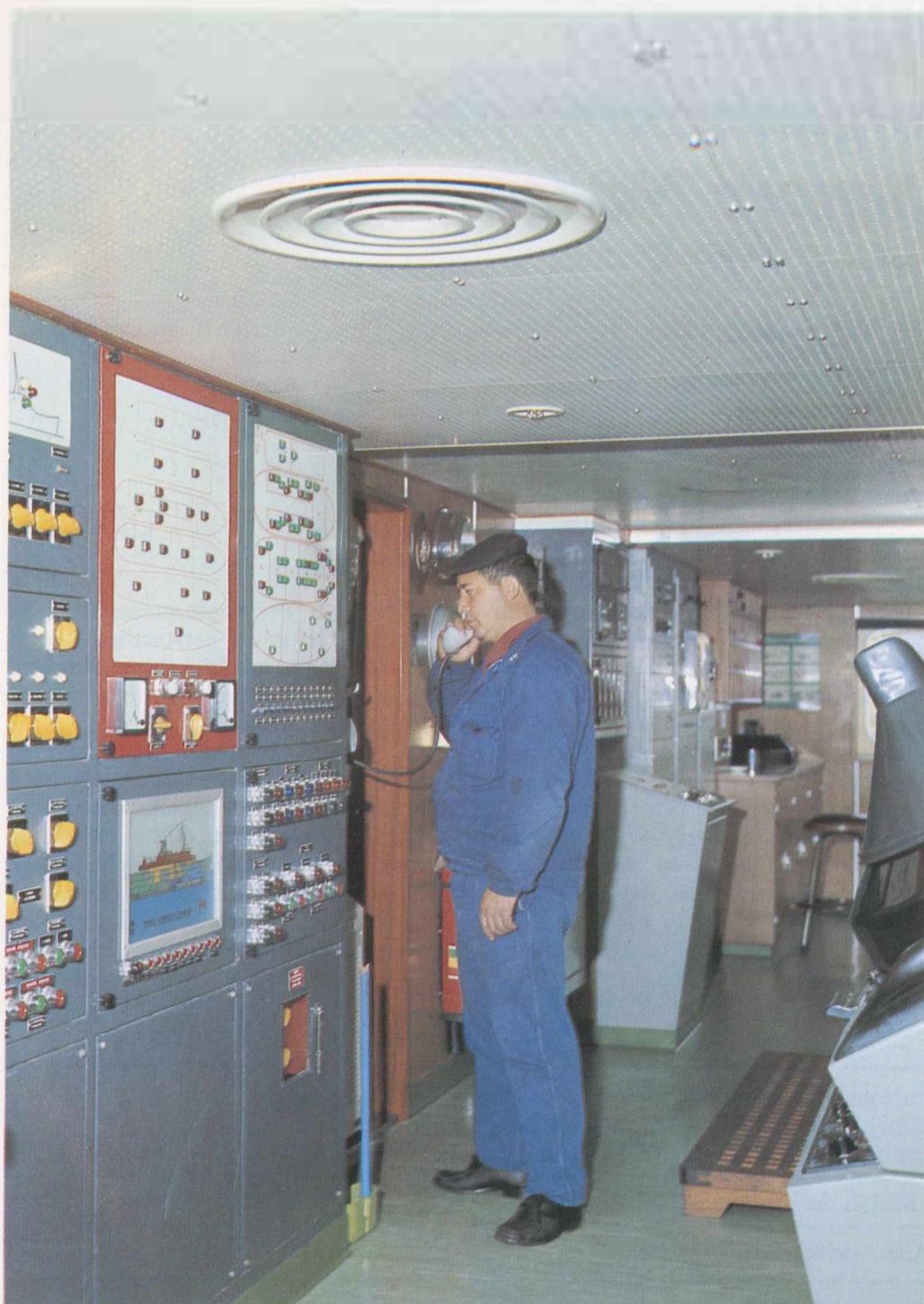
I maggiori compiti connessi all'attività di gestione, di programmazione e di progettazione, l'accrescersi della flotta e conseguentemente del personale di bordo le ricorrenti vertenze sindacali e la necessità di studiare per esse durature soluzioni, hanno fatto sentire l'esigenza di un nuovo assetto organizzativo e di una migliore ripartizione delle competenze e del lavoro da svolgere.

In questo quadro, l'Unità organica preposta al settore navigazione, che operava nell'ambito del Servizio Materiale e Trazione di Firenze, è stata trasferita a Roma nel 1971, presso la Direzione Generale, con il rango di Ufficio autonomo, alle dirette dipendenze del Vice Direttore Generale, denominato Ufficio Centrale Navigazione. Questo ha assunto successivamente la denominazione di «Settore Navigazione» con una struttura organizzativa articolata su tre Unità: Divisione Amministrativa, Ufficio Esercizio, Ufficio Tecnico che, con l'ausilio degli Uffici periferici di Messina e Civitavecchia, sovrintendono alle varie attività di competenza.

PERSONALE UTILIZZATO NEL SETTORE NAVIGAZIONE

Personale amministrativo e tecnico (Sede Centrale, Uffici Esercizio Navigazione di Messina e Civitavecchia, compreso il personale delle officine)	n.	390
Ufficiali naviganti	n.	428
Altro personale navigante	n.	1.747

Vengono inoltre utilizzate, a bordo delle N/T, circa 600 altre unità, in continuità di rapporto di lavoro, per i servizi (camera, mensa e vari) appaltati.



Plancia chiama macchina

Cronologia

- 1807, 11 aprile - Inizia da New York, con il *Clermont*, la navigazione a vapore
- 1818, 27 settembre - La prima nave a vapore italiana, battente bandiera borbonica, il *Ferdinando I*, salpa da Napoli
- 1825, 27 settembre - Da Stockton a Darlington il treno effettua il suo primo viaggio
- 1839, 3 ottobre - Inaugurazione del primo tronco di ferrovia in Italia, la Napoli-Portici
- 1851 - Battesimo del primo ferry-boat sul Firth of Forth tra Inghilterra e Scozia
- 1854, 20 febbraio - Inaugurazione della ferrovia Torino-Genova collegata con la stazione marittima di Piazza Principe Doria
- 1858, 12 agosto - Si inaugura a Livorno la prima stazione marittima italiana
- 1858, 22 agosto - Aperta, nel porto di Genova, la linea Sampierdarena-Parco Forni - San Benigno Calate
- 1868 - Viene istituito il servizio di ferry-boat sul lago di Costanza tra le ferrovie bavaresi e quelle del Württemberg
- 1869, 1 luglio - Aperta al traffico la Catania-Catania Marittima
- 1870, novembre - Il porto di Brindisi, alla vigilia dell'inaugurazione della *Valigia delle Indie*, si collega con la stazione ferroviaria
- 1870 - Inizia un servizio di pontoni nel porto di New York
- 1872 - Inaugurazione di un servizio di ferry-boats tra Fredericia nello Jutland e Stub di Fionia, a cura delle ferrovie danesi
- 1875, 7 dicembre - Raffaele De Ferrari, Duca di Galliera e Principe di Lucedio, offre 20 milioni per i miglioramenti necessari al porto di Genova
- 1876 - L'on. Zanardelli fa voti per l'unione della Sicilia al Continente
- 1876, 4 marzo - Il Municipio di Genova approva il progetto governativo dell'ing. Adolfo Parodi per l'ampliamento del porto
- 1876, 1 aprile - Convenzione tra il Governo e il Duca De Ferrari per i lavori nel porto di Genova
- 1878 - Istituzione di un servizio di ferry-boats tra Norfolk in Virginia e Cape Charles in Maryland
- 1881 - Primo progetto per una nave autonoma per il trasporto dei treni tra Reggio e Messina
- 1881 - Allacciamento della stazione di Reggio Calabria con il porto
- 1881 - 1 agosto - Apertura del tronco ferroviario Venezia Santa Lucia - Venezia Marittima
- 1882 - Collegamento diretto, a mezzo traghetti, tra le ferrovie danesi e quelle tedesche e svedesi
- 1883 - In seguito a convenzione stipulata con lo Stato, la Navigazione Generale Italiana inizia il servizio tra Messina e Reggio con due viaggi giornalieri

-
- 1887, luglio - Inaugurazione del tronco Trieste Centrale - Scalo Barcola e di quello Trieste Campo-marzio - Stazione al Porto
- 1887 - Istituzione di un servizio di piroscafi per passeggeri e merci nello Stretto di Messina
- 1887 - Entra in funzione una regolare linea di traghetti a Venezia tra la stazione Marittima e l'isola di Giudecca, detta del passaggio Scomenzera
- 1887, 15 ottobre - Iniziano a Genova i lavori per il grande ampliamento del porto progettato dall'ing. Parodi
- 1892, 28 febbraio - Legge per il trasporto di vagoni ferroviari su pontoni nello Stretto di Messina
- 1893, 23 novembre - Regio Decreto che sancisce la nascita dei ferry-boats in Italia
- 1894 - Ordinazione, da parte della Società Italiana delle Strade Ferrate della Sicilia, dei primi due ferry-boats
- 1896, maggio - Varo della prima nave traghetto italiana
- 1899, 1 marzo - Apertura del passaggio Santa Lucia a Venezia
- 1899, 1 novembre - Inaugurazione del servizio di ferry-boats nello Stretto di Messina
- 1901 - Inizia il servizio del treno di lusso Roma-Siracusa
- 1905 - Entrata in servizio dei due ferry-boats *Calabria* e *Sicilia*
- 1905, 1 febbraio - Entrata in funzione dello Scalo di Villa San Giovanni
- 1905, 1 luglio - Passaggio delle Ferrovie italiane allo Stato
- 1905 - Si decide la costruzione di un'altra invasatura nel porto di Messina e di due nuove unità con propulsione ad elica
- 1910 - Entrata in servizio delle due nuove navi traghetto *Reggio* e *Villa*
- 1917, 28 agosto - Affondamento della nave traghetto *Scilla* per l'urto contro una mina
- 1922, 1 luglio - Entrata in servizio della nave traghetto *Scilla II*
- 1923, 6 gennaio - Viene radiata dal servizio la prima nave traghetto, la *Cariddi*
- 1924, novembre - Entra in servizio la nave traghetto *Messina*, la prima a tre binari
- 1927, 7 febbraio - Radiata dal servizio la nave traghetto *Calabria*
- 1927, maggio - Il Servizio Materiale e Trazione assume direttamente l'esercizio delle navi traghetto
- 1928 - Primo viaggio di un traghetto tra Civitavecchia e la Sardegna per il trasporto di nuovo materiale rotabile
- 1931, 1 ottobre - Entrata in servizio della nave traghetto *Aspromonte*, ricavata dalla trasformazione della *Scilla II*, e della nuova *Scilla*

-
- 1932 - Entrata in servizio della nave traghetto *Cariddi* a propulsione diesel-elettrica
- 1933, febbraio - La nave traghetto *Scilla* è radiata dal servizio e venduta per demolizione
- 1938 - Il Direttore Generale delle Ferrovie dello Stato nomina una commissione per lo studio delle possibilità di istituire un servizio di navi traghetto con la Sardegna
- 1942, 2 dicembre - Affondamento della nave traghetto *Aspromonte*
- 1943, 10 maggio - Affondamento della nave traghetto *Scilla*
- 1943, 25 maggio - Affondamento della nave traghetto *Reggio*
- 1943, 16 agosto - Autoaffondamento delle navi traghetto *Cariddi* e *Villa*
- 1944, 14 luglio - Recupero dello scafo della nave traghetto *Villa*
- 1945, 27 febbraio - Recupero della nave traghetto *Reggio*
- 1945, 1 giugno - Entrata in servizio della nave traghetto *Villa*
- 1945, 20 luglio - Recupero dello scafo della nave traghetto *Scilla*
- 1948, 2 febbraio - Rientra in servizio la nave traghetto *Scilla*
- 1948, 13 aprile - Varo della nuova nave traghetto *Secondo Aspromonte* nei cantieri di Riva Trigoso
- 1948, 30 maggio - Entra in servizio la nave traghetto *Secondo Aspromonte*
- 1948, 30 novembre - Varo della nave traghetto *Mongibello* nei cantieri di Riva Trigoso
- 1949, 2 gennaio - Entra in servizio la nave traghetto *Mongibello*
- 1949, 25 novembre - Rientra in servizio la nave traghetto *Messina*
- 1949, 23 dicembre - Recupero dello scafo della nave traghetto *Cariddi*
- 1953, 20 ottobre - Varo della nuova nave traghetto *Cariddi*, completata e allungata rispetto allo scafo recuperato
- 1954, novembre - Viaggio inaugurale della nave traghetto *Cariddi*
- 1954, 4 maggio - Entra in servizio la nave traghetto *Villa* ammodernata
- 1955, 25 ottobre, Il Ministro dei Trasporti Angelini fa alla Camera dei Deputati il primo accenno ufficiale al progetto di istituire traghetti con la Sardegna
- 1956, 1 agosto - Il Consiglio dei Ministri include il finanziamento di navi traghetto per la Sardegna nel piano supplementare di attività della Cassa per il Mezzogiorno
- 1957, 14 gennaio - Rientra in servizio la nave traghetto *Messina* ammodernata
- 1957, 31 luglio - In una riunione del Comitato dei Ministri per il Mezzogiorno si conviene di dare corso ai progetti esecutivi delle opere portuali e ferroviarie necessarie ai traghetti per la Sardegna

-
- 1958, 25 giugno - Inaugurazione dei ponti per l'accesso diretto delle auto nelle navi traghetto a Villa S. Giovanni e Messina
- 1958, 18 settembre - Il Ministro dei Trasporti Angelini annuncia alla Camera le gare d'appalto per la costruzione dei traghetti per la Sardegna
- 1960, 8 marzo - Varo a Riva Trigoso della nave traghetto *Reggio*
- 1960, 3 giugno - Entrata in servizio della nave traghetto *Reggio*
- 1960 - Varo della prima nave traghetto per la Sardegna, la *Tyrsus*
- 1961, 1 ottobre - Viaggio inaugurale della nave traghetto *Tyrsus*
- 1961 - Varo della nave traghetto *Hermaea* da adibire alla linea con la Sardegna
- 1962, 29 gennaio - Entra in servizio la nave traghetto *Hermaea*
- 1962, 4 febbraio - Viene impostata a Riva Trigoso una nuova nave traghetto per lo Stretto di Messina
- 1964, 26 maggio - Varo, a Riva Trigoso, della nuova nave traghetto *San Francesco di Paola* per lo Stretto di Messina
- 1964, 16 luglio - Viaggio inaugurale della nave traghetto *San Francesco di Paola*
- 1964, 1 marzo - Inizia a titolo sperimentale un servizio di aliscafi delle Ferrovie dello Stato tra Reggio Calabria e Messina
- 1965, 13 gennaio - Nei Cantieri Navali di Ancona scende in mare la terza nave traghetto per la Sardegna, la *Gennargentu*
- 1965, 12 agosto - Viaggio inaugurale da Civitavecchia a Golfo Aranci della nave traghetto *Gennargentu*
- 1965, 13 agosto - Il Sottosegretario ai Trasporti Mannironi annuncia l'impostazione della quarta nave traghetto per la Sardegna
- 1966 - Iniziano i lavori previsti dal piano decennale per l'ammodernamento degli impianti e delle invasature a Villa San Giovanni e Messina per un importo di 1.800 milioni
- 1967, 8 giugno - Il Sottosegretario ai Trasporti e all'Aviazione Civile sen. Florena inaugura a Messina la quinta invasatura con lo speciale ponte mobile per automezzi pesanti
- 1967 - Si dà inizio all'allargamento delle invasature che avverrà per fasi successive 1ª, 2ª e 3ª di Villa S. Giovanni e 2ª, 3ª e 4ª di Messina con approfondimento dei fondali, rinforzo delle opere murarie e rinnovo radicale dei fasciami elastici con legname particolarmente resistente, al fine di renderli agibili alle nuove supernavi traghetto tipo « Iginia »
- 1968 - Proseguono i lavori di ampliamento e potenziamento dell'Officina N/T e del Magazzino Scorte dell'Ufficio Esercizio Navigazione di Messina
- 1968 - Si procede nella ristrutturazione delle stazioni marittime di Messina e Villa S. Giovanni; vengono predisposti adeguati piazzali di sosta per le autovetture, costruite rampe con semafori e

svincoli stradali per facilitare l'imbarco e lo sbarco delle autovetture, e di passerelle pedonali con corsie sopraelevate e scale mobili per agevolare l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri sui ponti superiori delle navi traghetto

- 1969, 16 aprile - Entra in servizio sulla linea Civitavecchia-Golfo Aranci la N/T « Gallura » (varata il 25/11/68, ad Ancona)
- 1969 - Ampliamento, mediante sopraelevazione, del fabbricato uffici dell'Ufficio Esercizio Navigazione di Civitavecchia
- 1969, 26 settembre - Entra in servizio sullo Stretto di Messina la N/T a quattro binari « Iginia » (varata il 18/2/69 ad Ancona)
- 1970, 13 aprile - Entra in servizio sullo Stretto di Messina la N/T a 4 binari « Sibari » (varata il 4/5/69 a Castellammare di Stabia)
- 1972, 23 dicembre - Entra in servizio sullo Stretto di Messina la N/T a quattro binari « Rosalia » (varata il 15/10/72 ad Ancona)
- 1973 - In varie fasi si procede all'ampliamento e al potenziamento dell'Officina N/T e del Magazzino Scorte dell'Ufficio Esercizio Navigazione di Civitavecchia
- 1974, 14 gennaio - Viene attivato sullo Stretto di Messina con l'entrata in servizio della N/T bidirezionale « Agata » (varata a Riva Trigoso il 10/11/73), il nuovo servizio di traghettamento automezzi pesanti con approdo a terminali indipendenti dalle invasature
- 1974, 10 agosto - Entra in servizio sullo Stretto di Messina la « Pace », nave traghetto bidirezionale gemella dell'« Agata » (varata a Riva Trigoso nel gennaio del 1974)
- 1974, 6 settembre - Rientra in servizio la N/T « Cariddi », dopo la sostituzione dei 3 motori termici dell'impianto Diesel-elettrico di propulsione e l'effettuazione di altri importanti lavori di ristrutturazione ed ammodernamento
- 1974, 1° novembre - La N/T « S. Francesco di Paola », in servizio sullo stretto di Messina, viene adibita in via permanente ai collegamenti con la Sardegna
- 1978, 20 maggio - Entra in servizio sulla linea Messina-Reggio Calabria, la M/N per passeggeri « Edra », già della Società di Navigazione Alto Adriatico di Trieste
- 1979, 29 gennaio - Viene indetto un appalto-concorso tra i più importanti cantieri navali nazionali per la costruzione di una nuova nave traghetto (5ª unità) a più ponti di carico, della capacità di trasporto di 78 carri ferroviari da m. 11 e 24 containers da 20'' (picidi) per il servizio con la Sardegna
-

Bibliografia

- A. CARLO NAVONE: *Passaggio sottomarino attraverso lo Stretto di Messina per unire in comunicazione continua il sistema ferroviario siciliano alla rete della penisola* - Editore Luigi Beuf
Torino 1870
- S. FADDA: *Costruzione ed esercizio delle strade ferrate*
- ANTONINO CALABRETTA: *Nave autonoma per trasbordo treni ferroviari fra Reggio Calabria e Messina* in «Rassegna navale» n. 1 e 2 1880
- CAMERA DEI DEPUTATI: *Discussione del disegno di legge sull'esercizio delle strade ferrate* - Ordine del giorno dell'on. Giambartolo Romeo Roma, 2 marzo 1885
- LUIGI FIGUIER: *Il vapore*, Treves Milano 1887
- N. M. MALNATE: *Della storia del porto di Genova dalle origini all'anno 1892* - Tip. R. Istituto Sordomuti Genova 1892
- CAMERA DEI DEPUTATI: *Discussione del disegno di legge relativo al servizio cumulativo attraverso lo Stretto di Messina* - Discorso dell'on. Giovanni Bettòlo Roma, 3 febbraio 1892
- CESARE FESTA: *L'autonomia del porto di Genova* - Libreria Moderna Genova 1905
- GABRIELE GRASSO: *Lo Stretto di Messina* da «Archivio Storico Siciliano», Anno XXXIV, fascicolo 1 e 2 Palermo 1909
- FERROVIE DELLO STATO: *Indice generale delle leggi e dei decreti inerenti alle ferrovie italiane ed alle materie d'attinenza, pubblicati nella raccolta ufficiale della costituzione del Regno a tutto l'anno 1910* Roma 1911
- GUIDO CORBELLINI: *Miglioramenti recenti del traghetto ferroviario attraverso lo stretto di Messina* dalla «Rivista tecnica delle ferrovie italiane» novembre 1911
- G. BUONUOMO: *La follia di Flajer e la saviezza a proposito del ferribotto nel Canale d'Otranto* 1917
- ENRICO VISMARA: *Proposta di studi per una galleria sotto lo stretto di Messina* (Comunicazione fatta al Congresso geografico di Firenze; marzo-aprile 1921 - Tipolitografia Turati-Lombardi Milano 1921
- CESARE FESTA: *Guida del porto di Genova* - Editore Giacomo Luzzatti Genova 1922
- G. SCARABELLO: *Il Martirio di Venezia* 1922
- CARLO VERRI: *Le ferrovie e la difesa del Paese* - Casa editrice L'artista moderno Torino 1923
- ANTONINO CALABRETTA: *Sul servizio di ferribotti in Italia e sul basso Adriatico* - Grafiche La Sicilia Messina 1927
- PIETRO LANINO: *Le ferrovie italiane nella guerra 1915-18* Roma 1928
- A. MASCINI: *Cinque anni d'esercizio del traghetto attraverso lo Stretto (1927-1932)* dalla «Rivista tecnica delle ferrovie italiane» settembre 1932

MINISTERO DELLE COMUNICAZIONI - FERROVIE DELLO STATO: <i>Le ferrovie dello Stato nei primi 25 anni d'esercizio 1905-1930</i> (Conferenze tenute dai Capi Compartimento)	Roma	1933
A. ASSANTE: <i>Napoli e il suo porto</i>	Napoli	1935
OSCAR SPINELLI: <i>Trasporto di guerra</i>	Roma	1936
DELIO PALMERIO: <i>Il servizio di traghetto per l'attraversamento dello stretto di Messina e la sostituzione dell'apparato motore della nave traghetto Aspromonte</i> da « La Tecnica Professionale »		1937
FILIPPO TAJANI: <i>Storia delle ferrovie italiane a cento anni dall'apertura della prima linea</i>	Milano	1939
ENRICO MONTI: <i>Il primo secolo di vita delle ferrovie italiane</i>	Firenze	1939
DELIO PALMERIO: <i>Origini e sviluppo del traghetto ferroviario in Italia</i> - Rivista tecnica delle ferrovie italiane		Giugno 1940
FERROVIE DELLO STATO: <i>Il centenario delle ferrovie italiane</i> , a cura della Direzione Generale FS (testo e tavole)	Roma	1940
COLLEGIO NAZIONALE INGEGNERI ITALIANI: <i>I tecnici nei cento anni delle ferrovie italiane (1839-1939)</i>	Roma	1940
GUSTAVO TRAGLIA: <i>Nel mondo delle ferrovie: Uomini e macchine in guerra</i> - Editore Cremonese		1942
U. BUSSETI: <i>Nuove navi traghetto in costruzione per le Ferrovie dello Stato</i> - « Ingegneria ferroviaria »		Dicembre 1946
U. BUSSETI: <i>Il ripristino della nave traghetto Scilla</i> - « Ingegneria ferroviaria »		Dicembre 1948
GIACOMO FORTE: <i>Le ferrovie al servizio del Porto di Genova</i> (Estratto dal bollettino del Consorzio autonomo del porto Genova del 15 dicembre 1948, n. 12) - Arti Grafiche Peviano	Genova	1948
U. BUSSETI: <i>Prove della nuova nave traghetto Aspromonte</i> - « Ingegneria ferroviaria »		Aprile 1948
U. BUSSETI: <i>Prove di collaudo della nuova nave traghetto Mongibello</i> - « Ingegneria ferroviaria »		1948
O. GIANNELLI: <i>Ricupero della nave traghetto Cariddi</i> - « Ingegneria ferroviaria »		Maggio 1950
CONSORZIO AUTONOMO DEL PORTO DI GENOVA: <i>Il porto di Genova dal 1903 al 1953</i> ; a cura dell'ufficio studi, statistiche e sviluppo - Editore Fratelli Pagano	Genova	1953
GIANLUIGI GAZZETTI: <i>Il viaggio inaugurale della nave traghetto Cariddi</i> - « Trasporti pubblici »		Dicembre 1953
U. BUSSETI: <i>Ricostruzione, ammodernamento e potenziamento della nave traghetto Cariddi</i> - « Ingegneria ferroviaria »		Marzo 1954
INGEGNERIA FERROVIARIA: <i>Il cinquantenario delle Ferrovie dello Stato</i>	Maggio-Giugno	1955
CONFEDERAZIONE GENERALE ITALIANA DEL LAVORO (Sindacato ferrovieri italiani): <i>Per una diversa politica dei trasporti in Sardegna</i>	Sassari	1956

ARMANDO ANGELINI: <i>Cinque anni di politica dei trasporti</i> - Vallecchi		1960
SAVERIO TROZZI: <i>Le navi traghetto</i> - «Ingegneria ferroviaria»	Luglio-Agosto	1961
G. SCANNI: <i>Il servizio delle navi traghetto con la Sardegna e la politica di sviluppo nell'isola</i> - «Ingegneria ferroviaria»	Luglio-Agosto	1962
P. CAMPOSANO: <i>Il comando della propulsione sulle navi traghetto Tyrsus ed Hermaea delle Ferrovie dello Stato</i> - «Ingegneria ferroviaria»	Dicembre	1962
MICHELE DARD: <i>Dal Continente alla Sardegna con le navi traghetto FS</i> - «Trasporti pubblici»	Maggio-Giugno	1962
GIULIO PORCIATTI: <i>Osservazioni sul servizio delle navi traghetto tra Civitavecchia e Golfo Aranci</i> - «Sardegna economica»	Aprile	1962
FILIPPO MANUNZA: <i>Navi traghetto tra Sardegna e Continente: secondo anno di esercizio - Prospettive e limiti di una sua estensione</i> - «Sardegna economica»	Aprile	1964
MARIO DEL VESCOVO: <i>Relazione al Convegno «I problemi della Marina mercantile e lo sviluppo economico della Sardegna»</i>	Cagliari, 23 ott.	1965
M. TRIMARCHI: <i>Necessità di una sistemazione per le invasature delle navi traghetto nel porto di Messina</i> - «Ingegneria ferroviaria»	Aprile	1965
GIUSEPPE SCARSINI: <i>Prospettive di sviluppo dei collegamenti a mezzo di navi traghetto e container ships</i> (XIV Convegno internazionale delle Comunicazioni - Genova)	Ottobre	1966
Sono stati inoltre consultati:		
LUCIANO MAUGERI: <i>Navi traghetto e raccordi ferroviari ai porti della Sicilia</i>	Dicembre	1906
C. LOMBARDO: <i>Cenno sulle correnti marittime nello stretto di Messina</i>		
ATTI DELLA COMMISSIONE GARGIULO: <i>Studio per le sistemazioni ferroviarie e gli arredamenti dei porti</i>	Roma	1913
<i>L'Italia nei cento anni del secolo XIX giorno per giorno illustrata</i> , di ALFREDO COMANDINI continuata da ANTONIO MONTI	Milano	1930-32
FILIPPO TAJANI: <i>I trasporti sotto l'aspetto economico</i> - Edit. A. Giuffrè	Milano	1932
GIANNI ROBERT: <i>Quaderno delle Ferrovie dello Stato n. 1</i> - «Le ferrovie al servizio del Paese»	Roma	1952
LIVIO JANNATTONI: <i>Quaderni delle Ferrovie dello Stato n. 3</i> - Dalla Bayard all'ETR 300	Roma	1953
AGOSTINO D'ARRIGO: <i>Comunicazioni energia mareoletrica e pesca nello stretto di Messina</i> - Tip. Zuccarello & Izzi	Catania	1954
CAMERA DEI DEPUTATI: <i>Resoconti stenografici dei bilanci del Ministero dei Trasporti dal 1948 al 1965</i>		
LIVIO JANNATTONI: <i>Il Treno in Italia</i> - Editalia	Roma	1975

e i seguenti giornali e riviste:

<i>Giornale di Sicilia</i>	anno XXXIX n. 308	
<i>Monitore Strade Ferrate</i>	4 novembre	1899
<i>Giornale di Sicilia</i>	30-31 dicembre	1908
<i>Giornale di Sicilia</i>	1° gennaio	1909
<i>L'Ora</i>	Anno X n. 5	
<i>L'Ora</i>	11 gennaio	1909
<i>Monitore italo-russo</i>	15 marzo	1917
<i>Il Popolo</i>	20 novembre	1955
<i>Noi della rotaia</i>		1955
<i>La Nuova Sardegna</i>	2 agosto	1956
<i>L'Unione Sarda</i>	2-3 ottobre	1961
<i>La Nuova Sardegna</i>	2-3 ottobre	1961
<i>L'Unione Sarda</i>	2 dicembre	1962
<i>La Nuova Sardegna</i>	2 dicembre	1962

Rivista tecnica delle ferrovie italiane:

— Ferry-boats della Transcontinental Railway nel Canada	aprile	1914
— Otranto testa di ponte delle ferrovie balcaniche	luglio	1916
→ B. ARNAO: La Gran Bretagna ed il Continente: un nuovo servizio di ferry-boats	febbraio	1937

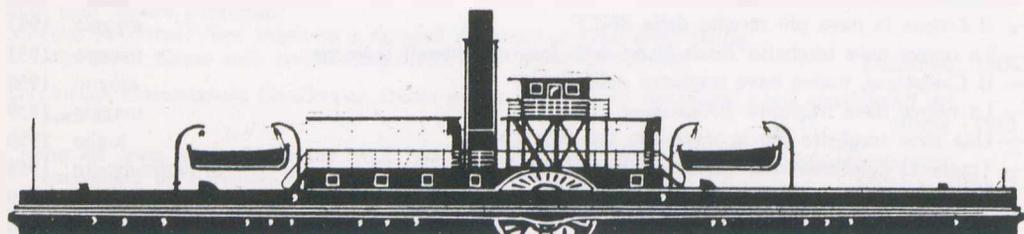
Ingegneria ferroviaria:

— Il traghetto francese <i>Saint Germain</i>	settembre	1951
— Navi traghetto per l'Algeria	maggio	1953
— Il <i>Lisieux</i> la nave più recente della SNCF	maggio	1953
— La nuova nave traghetto <i>Deutschland</i> delle ferrovie federali tedesche	maggio	1953
— Il <i>Compiègne</i> , nuova nave traghetto della SNCF	giugno	1958
— La nuova nave traghetto <i>Romanshorn</i>	maggio	1959
— Una nave traghetto per la traversata del Mar Caspio	luglio	1959
— Traghetto autoferroviano per le ferrovie danesi	luglio-agosto	1959
— La flotta FFS sul lago di Costanza	ottobre	1959
— La nave traghetto più grande d'Europa	maggio	1963
— La <i>Villandry</i> , nuova nave traghetto francese	febbraio	1965
— Nave traghetto merci per le ferrovie danesi	marzo	1965
— Capacità di trasporto a traghetti su un breve braccio di mare con applicazione al servizio delle F.S. nello stretto di Messina	ottobre	1966
— L'attraversamento viario stabile dello Stretto di Messina visto in relazione ad una diversa sistemazione del servizio di traghettamento	febbraio	1968
— Nuovo tipo di impianto automatico di bilanciamento trasversale per traghetti F.S.	dicembre	1968
— Compiono 70 anni le navi traghetto delle Ferrovie dello Stato	marzo	1970

Le navi traghetto delle Ferrovie dello Stato

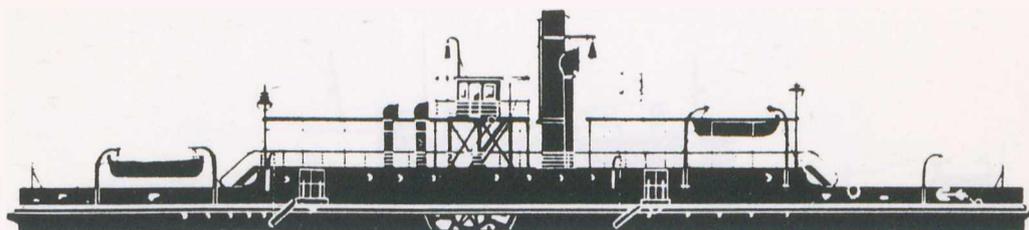
🌀 Navi in servizio al febbraio 1980

Scilla-Cariddi



nn/t SCILLA - CARIDDI (Società Italiana Strade Ferrate della Sicilia)
Entrate in servizio nel 1896 - Scilla affondata nel 1917 - Cariddi radiata nel 1923
Lunghezza m. 50,20 - Larghezza m. 8,20 - Immersione a pieno carico m. 2,50 - Dislocamento corrispondente T. 594 - Velocità normale nodi 10,5 - Un binario della capacità di 5 carri - Apparato motore a vapore-propulsione a ruota

Calabria-Sicilia

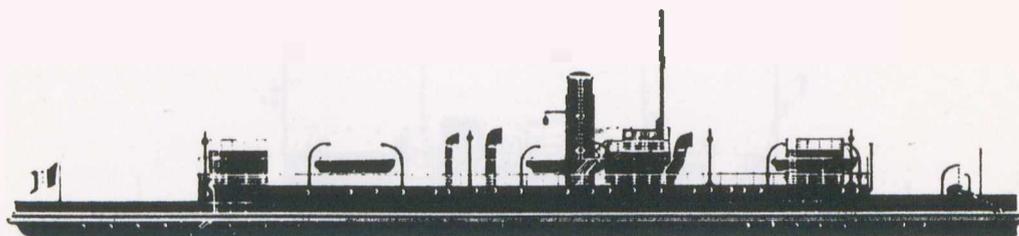


nn/t CALABRIA - SICILIA

Entrate in servizio nel 1905, radiate nel 1927 e 1933

Lunghezza m. 52,70 - Larghezza m. 8,50 - Immersione a pieno carico m. 2,50 - Dislocamento corrispondente T. 665 - Velocità a pieno carico nodi 11,5 - Un binario della capacità di 6 carri - Apparatore motore a vapore-propulsione a ruote

Villa-Reggio-Aspromonte

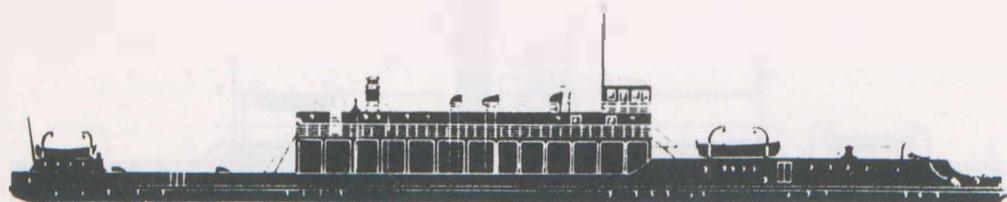


nn/t VILLA - REGGIO - ASPROMONTE (già Scilla II)

Entrate in servizio nel 1910, 1910, 1922 - La prima ammodernata nel 1953 e radiata nel 1978 - La seconda radiata nel 1950 - La terza affondata nel 1942

Lunghezza m. 77,62 - Larghezza m. 10,45 - Immersione a pieno carico m. 2,80 - Dislocamento corrispondente T. 1262 - Velocità normale a pieno carico nodi 12,50 - Un binario della capacità di 8 carri - Apparatore motore a vapore-propulsione ad elica

Messina

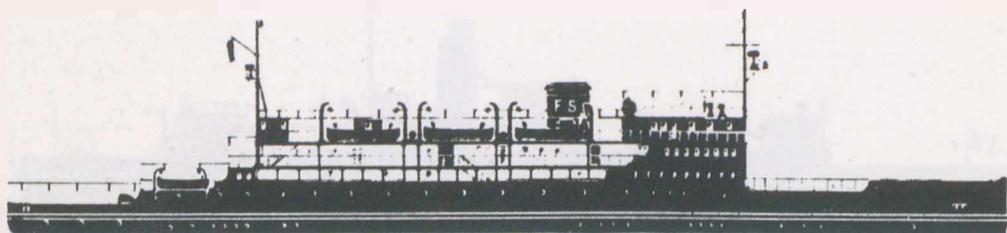


n/t MESSINA (iniziale)

Entrata in servizio nel 1924 - Ammodernata nel 1949

Lunghezza m. 93,30 - Larghezza m. 11,85 - Immersione a pieno carico m. 3,25 - Dislocamento corrispondente T. 2209 - Velocità a pieno carico nodi 11 - Tre binari della capacità complessiva di 20 carri - Apparato motore Diesel

Scilla

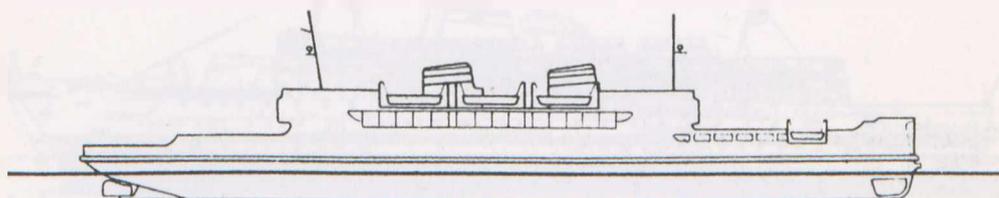


n/t SCILLA

Entrata in servizio nel 1931 - Radiata nel 1978

Lunghezza m. 109,10 - Larghezza m. 17,20 - Immersione a pieno carico m. 3,80 - Dislocamento corrispondente T. 4000 - Velocità normale a pieno carico nodi 15,5 - Tre binari della capacità complessiva di 25 carri. Apparato motore costituito da 3 gruppi generatori elettrici-propulsori a due eliche

Cariddi ❄️

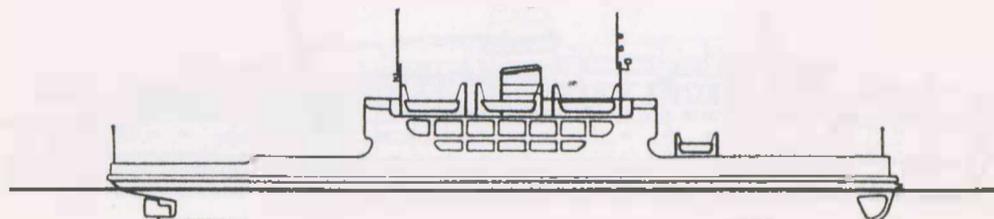


n/t CARIDDI (attuale)

Entrata in servizio nel 1932 - Affondata nel 1943 - Recuperata e rinnovata, in servizio dal 1953

Lunghezza m. 123,10 - Larghezza m. 17,20 - Immersione a pieno carico m. 3,90 - Dislocamento corrispondente T. 4500 - Velocità normale a pieno carico nodi 15,5 - 4 binari della capacità complessiva di 36 carri - Apparato motore Diesel - elettrico

Secondo Aspromonte- Mongibello ❄️ ❄️

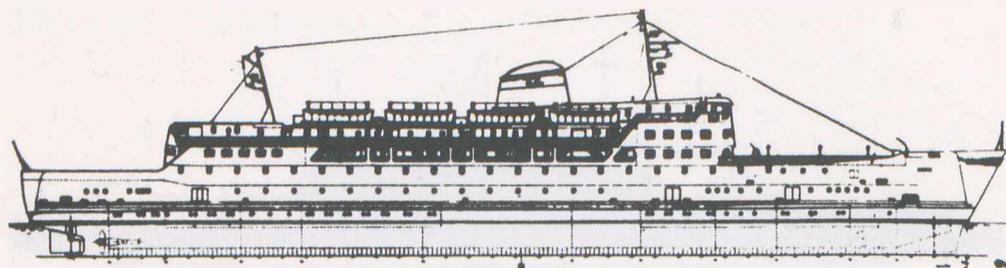


n/t SECONDO ASPROMONTE - MONGIBELLO

Entrate in servizio nel 1948 - Ammodernate nell'apparato motore rispettivamente nell'80 e nel '79

Lunghezza m. 93,85 - Larghezza m. 12 - Immersione a pieno carico m. 3,75 - Dislocamento corrispondente T. 2799 - Velocità normale a pieno carico nodi 12,75 - 3 binari della capacità complessiva di 19 carri - Apparato motore Diesel

Reggio-S. Francesco di Paola ❄️ ❄️

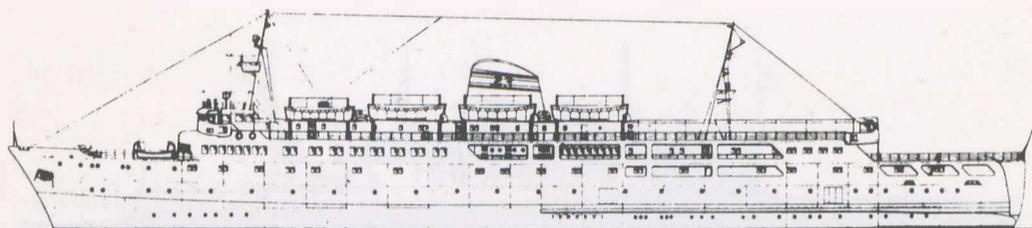


nn/t REGGIO - SAN FRANCESCO DI PAOLA

Entrate in servizio nel 1960 e nel 1964

Lunghezza m. 128,50 - Larghezza m. 17,70 - Dislocamento corrispondente T. 5150 - Velocità normale a pieno carico nodi 18 - Tre binari della capacità complessiva di 34 carri, 50 automezzi - Apparato motore Diesel

Tyrsus-Hermaea ❄️ ❄️

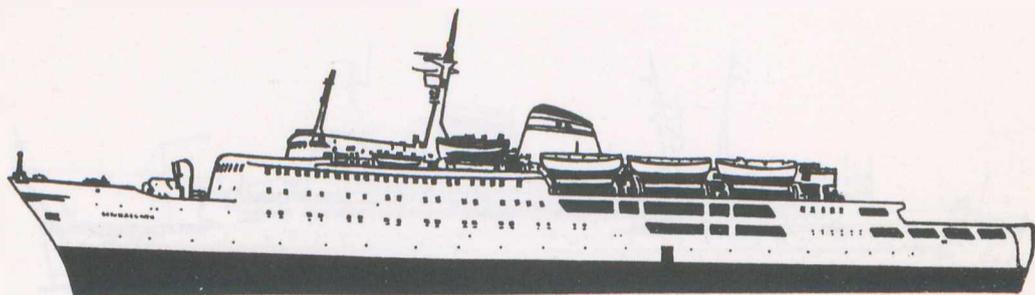


nn/t TYRSUS - HERMAEA

Entrate in servizio nel 1961 e nel 1962

Lunghezza m. 119,87 - Larghezza m. 17,23 - Immersione a pieno carico m. 4,75 - Dislocamento corrispondente T. 5200 - Velocità di crociera a pieno carico nodi 17 - Capacità di trasporto: 30 carri ferroviari oppure 45 autocarri sul ponte binari; 74 automezzi in autorimesse e ponte auto, 350 passeggeri

Gennargentu ❄

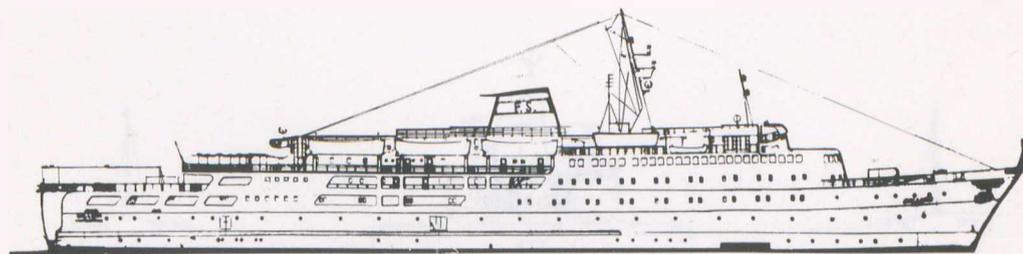


n/t GENNARGENTU

Entrata in servizio nel 1965

Lunghezza m. 122,10 - Larghezza m. 17,54 - Immersione a pieno carico m. 4,90 - Dislocamento corrispondente T. 5500 - Velocità di crociera a pieno carico nodi 18 - Capacità di trasporto: 30 carri ferroviari, 85 automezzi, 587 passeggeri

Gallura ❄

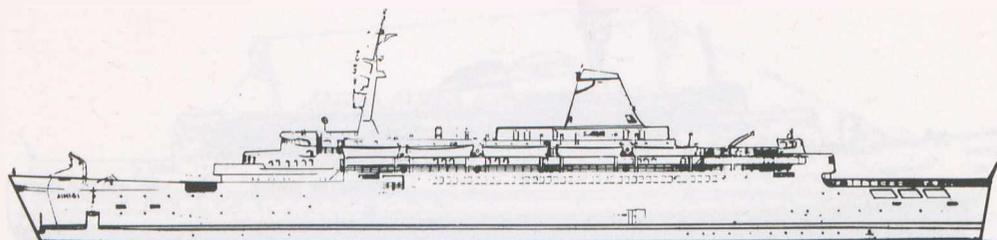


n/t GALLURA

Entrata in servizio nel 1969

Dislocamento a pieno carico t. 5580 - Portata lorda a pieno carico t. 1200 - Lunghezza m. 123 - Larghezza m. 17,70 - Altezza di costruzione al ponte di coperta m. 7,35 - Immersione a pieno carico m. 4,90 - Potenza apparato motore 8000 HP - Velocità di crociera 17/18 nodi - Capacità di trasporto 30 carri ferroviari, 85 autovetture, 1000 passeggeri - Posti a sedere 200 posti in veranda, 122 in poltrone reclinabili, 144 posti letto in cabina

Iginia-Sibari-Rosalia ❄️❄️❄️

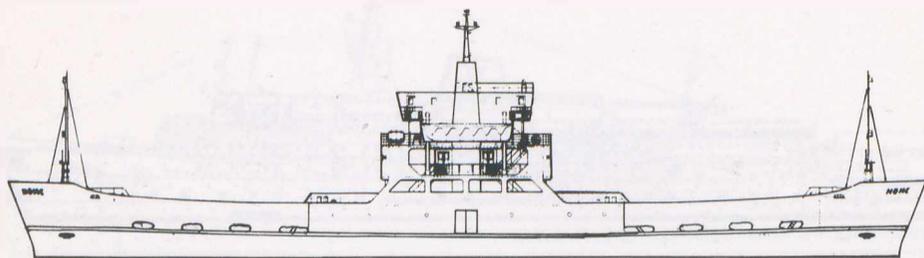


n/t IGINIA, SIBARI, ROSALIA

Entrate in servizio nel 1969, 1970, 1972

Stazza t. 7350 - Lunghezza m. 141,50 - Larghezza m. 18,80 - Portata lorda a pieno carico t. 2120 - Immersione a pieno carico m. 5,10 - Velocità max 19 nodi - Posti a sedere 152 posti in poltrona nel salone di 1ª classe, 350 posti nel salone bar self service, 324 posti nei piani esterni - Capacità di trasporto 43 carri ferroviari, 130 autovetture

Agata-Pace ❄️❄️

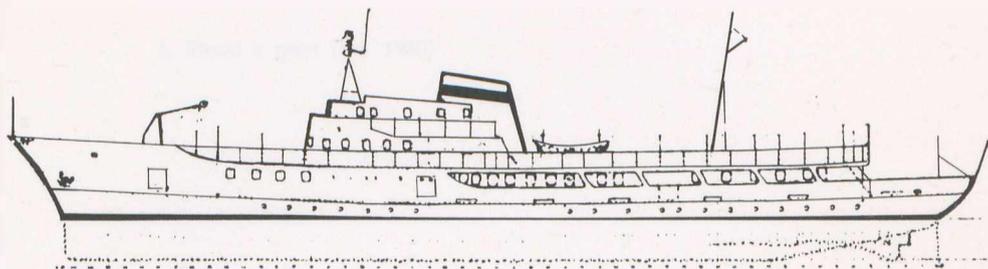


n/t AGATA, PACE

Entrate in servizio nel 1974

Lunghezza fuori tutto m. 77,70 - Larghezza fuori tutto m. 16,78 - Altezza di costruzione m. 5,30 - Dislocamento a vuoto t. 1272 - Dislocamento a pieno carico t. 1922 - Lunghezza utile sul ponte di coperta m. 74 - Immersione a pieno carico m. 3,50 - Portata lorda t. 589 - Velocità massima a pieno carico 14,5 nodi

Edra ❄️



m/n EDRA

Entrata in servizio nel 1978

La motonave è abilitata unicamente al trasporto passeggeri

Lunghezza fuori tutto m. 64 - Altezza al ponte di coperta m. 3,66 - Portata lorda t. 125 - Stazza lorda t. 497,36 - Velocità alle prove a $\frac{1}{2}$ carico 17,83 nodi - Capacità di trasporto 500 passeggeri

Della collana dei QUADERNI F.S. « nuova serie » sono finora usciti:

I. TRENI E NAVI (Ed. 1980)

Hanno collaborato alla ristampa e all'aggiornamento del presente quaderno:

Il Reparto Stampa e la Fototeca centrale dell'U.R.A.; il Settore Navigazione delle F.S. e l'Ing. Saverio Trozzi

Impaginazione: Studio Savina

Edito a cura dell'Ufficio Relazioni Aziendali FS

Stampato dalla Christengraf - Roma 1980

I «Quaderni FS» possono essere richiesti, con pagamento a mezzo vaglia postale indirizzato all'Ufficio Relazioni Aziendali FS - Piazza Croce Rossa, 1 - Roma

Lire 3.500