

I grandi marchi italiani - seconda serie / 11 Caronte & Tourist

Il gigante nato per navigare tra Scilla e Cariddi

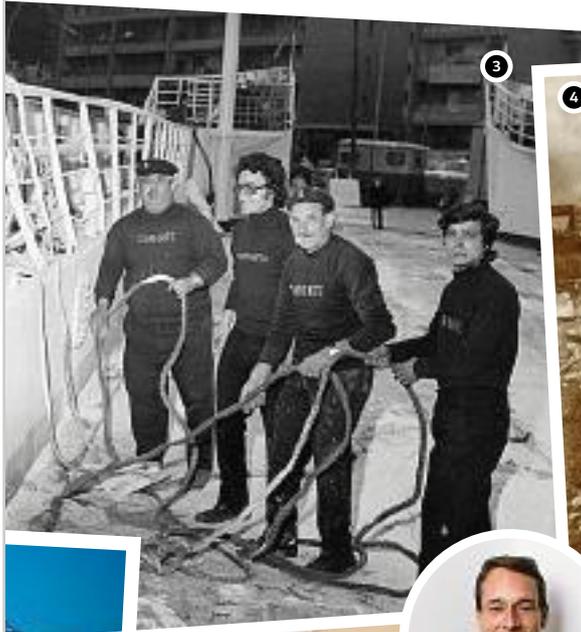
Due famiglie, una calabrese e l'altra siciliana, si sono contese per decenni il dominio dei trasporti sullo **Stretto** di Messina: poi la scelta di unire le forze e di investire su tecnologie sempre più avanzate

di Enrico Mannucci

Nella storia dell'umanità è uno dei due stretti più celebri. Certo, insigni sono le Colonne d'Ercole, ma Scilla e Cariddi non è da meno. Un passaggio "classico" — oltre a comparire nell'Odissea, cosa si può volere di più? — unisce due mari altrettanto "classici" secondo la catalogazione di Erodoto: Tirreno e Ionio. Apparentemente semplice da attraversare, con la sponda del continente a neppure tre chilometri e mezzo da quella siciliana, o da superare, volendo entrare in un mare diverso. E invece infido, traditore, con venti imprevedibili, vortici e correnti, alternate fra "montanti" e "scendenti": tutto innescato dal paradosso idrodina-

mico noto come "Effetto Venturi", per cui, in corrispondenza di una strozzatura, aumenta la velocità di un liquido (e non la pressione come si tenderebbe a pensare). Insomma, un passaggio micidiale come le figure mitologiche cui è accomunato: Cariddi è colei che risucchia, un vortice che si forma davanti alla spiaggia del Faro e viene addirittura personificato in un mostro, mentre Scilla è colei che dilania, anidata davanti a Punta Pizzo. Nel tempo, battezzato anche con altri nomi — Stretto di Sicilia, Faro di Messina — che da queste parti si riducono a uno solo, in dialetto: "u Strittu". Ora, nel senso comune è tipico dei vortici rimescolare le acque, unire o separare quel

che ci finisce dentro. Ecco, nel caso di "u Strittu", questo effetto si è esteso alla terraferma. E ha unito due aziende che a lungo si erano fatte concorrenza su questo specchio di mare coi quartier generali sistemati sulle sponde opposte e, magari, non senza qualche animosità.... Insomma, qui si sta parlando di compagnie che gestiscono il traffico dei traghetti. Questione delicata e dai mille risvolti. Al tempo dei Borboni, i collegamenti erano forniti da barcaioli con piccoli scafi a vela. La gran parte dei trasporti in partenza dagli scali siciliani, però, si dirigeva verso Salerno o Napoli vista la precarietà (per non dire peggio...) del passaggio attraverso le strade calabresi. Bisognerà attendere



Una vita al servizio dello Stretto

- 1 - Il molo Norimberga a Messina, dove ha sede la società di trasporti marittimi **Caronte & Tourist**.
- 2 - Il car-tour Beta di **Caronte & Tourist**.
- 3 - Una foto d'epoca di marinai della Caronte al lavoro.
- 4 - Una foto ottocentesca dei vascelli a vela che collegavano la Sicilia alla Calabria.
- 5 - Il cavalier Elio Maticena, già presidente del gruppo, scomparso nel 2012.
- 6 - Il nipote Lorenzo Maticena, membro del cda di **Caronte & Tourist**.
- 7 - La presidentessa di **Caronte & Tourist** Olga Mondello Franza, Cavaliere del Lavoro.

la fine dell'ottocento per la partenza di un regolare servizio di traghetti fra Messina e Reggio Calabria. Il compito è affidato alle ferrovie siciliane, con due navi — battezzate, ovviamente, Scilla e Cariddi — che, a partire dall'agosto 1901, imbarcano carri merci e anche due carrozze pullman del direttissimo Roma-Siracusa. Il terrificante terremoto che, nel 1908, sconvolge le due coste (solo a Messina si conteranno quasi centomila morti) rallenta l'orologio dello sviluppo. Nel 1937, Mussolini, in occasione del suo secondo viaggio in Sicilia (regione, peraltro, che non stava in cima al suo cuore), giocò anche questa carta per far breccia nel cuore dei locali promettendo di rendere più veloci i trasporti marittimi utilizzando piroscafi «con stive munite di apparecchi refrigeranti». Per altro verso, in un pamphlet ispirato dal separatismo siciliano nel secondo dopoguerra, si legge: «Sono stati gli uomini del continente a passare lo Stretto con la pretesa di venire a comandare in

Sicilia». È proprio in quegli anni che comincia l'impiego di navi che possono spostare da una sponda all'altra anche autovetture e camion privati. È subito boom, anche se il traffico non è sempre perfettamente fluido. Le Ferrovie dello Stato — che, a questo punto, hanno la responsabilità della tratta — mettono in mare soltanto imbarcazioni monodirezionali, obbligate a complesse manovre di inversione dopo ogni approdo, e privilegiano regolarmente l'orario dei treni (ovvero ritardano la partenza del traghetto finché non arriva il convoglio interessato). La nascita di uno dei gruppi oggi uniti sotto la sigla **Caronte & Tourist** avviene — secondo la leggenda, quasi per ripicca. Siamo a Capodanno, una cinquantina di anni fa. Elio e Amedeo Maticena — due fratelli di una importante, e discussa, famiglia partenopea, con forti interessi in Calabria -

stanno tornando da una festa a Taormina. Arrivano puntuali all'imbarco messinese: il traghetto partirà cinque ore dopo l'orario previsto, causa ritardo del treno in coincidenza. In più, la nave è talmente stipata di passeggeri da sembrare, diranno i due, un vero e proprio «gallinaio». Elio e Amedeo si arrabbiano assai — l'espressione che usa Lorenzo, il nipote del primo, oggi vicepresidente della società, è notevolmente più cruda — e decidono che d'ora in poi saranno loro a gestire quel traffico. Nasce la prima testa dell'attuale azienda bicipite, la Caronte: i Maticena comprano in Grecia un ex-mezzo da sbarco americano, lo battezzano Marina di Scilla e cominciano a vendere biglietti per fare la spola fra le due sponde (cominceranno a litigare, nel giro di pochi anni, anche se la separazione definitiva arriverà solo nel 1991). Inaugurazione il 21 giugno 1965, tragitto dall'isola al continente.

Intanto, sulla costa messinese, viene imbastita un'operazione del genere. La promuovono i Franza, famiglia d'industriali edili e anche di diplomatici. Giuseppe Franza, ingegnere, assieme a Pietro Mondello tie-

Al tempo dei Borboni i collegamenti erano precari e con scafi a vela. Solo dagli inizi del '900 il servizio fu regolare



ALUMARI



Tra flutti e terremoti

1 - Un'immagine d'epoca di una nave della Tourist Ferry Boat, poi fusasi con la Caronte. **2** - Un'altra foto d'epoca: sul molo prima di attraversare lo stretto. **3** - Una nave della Caronte & Tourist al molo Norimberga di Messina. **4** - Una copertina della *Domenica del Corriere* disegnata da Achille Beltrame (1871-1945), e dedicata alla visita del re Vittorio Emanuele III a Reggio Calabria dopo il terremoto di Messina del 28 dicembre 1908.

ne a battesimo nel 1967 un traghetto veloce con gli aliscafi Seaflyght fra Reggio e Messina (qui hanno anche ancorato un pontile galleggiante in mezzo al porto). Dopo questo primo passo, anche loro si rivolgono ai cantieri greci e ordinano una nave bidirezionale che si chiamerà Tourist Ferry Boat I (il nome sarà mantenuto per le imbarcazioni successive). Olga Mondello Franza (figlia di Pietro e moglie di Giuseppe Franza, scomparso nel 1990, oggi presidente della Caronte & Tourist) ricorda bene il varo al Pireo: «Era ancora la Grecia dei colonnelli, io ero incinta del terzo figlio e la bottiglia di champagne non voleva assolutamente rompersi. Ci riuscii al terzo tentativo, scagliandola con tutte le mie forze...». Con sei navi ciascuno, i due gruppi ingaggiano una lunga competizione (oggi, riuniti, possono vantare di aver effettuato 1.200.000 corse, trasportando 230 milioni di passeggeri) fin verso la fine del secolo quando comincia a profilarsi l'ipotesi di una fusione. Sul piatto della bilancia, ognuno ha qualcosa da mettere. I Franza, in effetti, possono contare su una questione molto pratica: sono loro ad aver "inventato", nel 1967, lo scalo in continente a Villa San Giovanni, un paesino scartato come approdo dai Maticena per via di un sottopasso ferroviario che pareva impedisse il transito ai camion: «Noi, invece, riuscimmo a renderlo agibile. Da sette, lo stretto si riduceva a tre miglia

marine», ricorda Olga con fierezza. Anche i Maticena portarono buone carte da far valere, oltre al patrimonio di navi e di esperienza: un capitale d'idee e di progetti che il capostipite Elio aveva sempre coltivato appassionatamente. Per esempio, un collegamento fra le due sponde che, fra i tanti proposti e sbandierati, non ha mai avuto troppa eco: il "Ponte d'Archimede", un tunnel subacqueo, sospeso fra superficie del mare e fondale (qualche esemplare simile esiste in Estremo Oriente). Oppure, un sistema di turbine in grado di sfruttare le forti correnti e i gorghi dello stretto per produrre energia: «Lo studiò a lungo, si rivolse alla Voith-Schneider e, alla fine degli anni Ottanta, riuscì a costruire un prototipo funzionante. Nel 2004, qui, è stata connessa la prima Kobold, come si chiamano le turbine di questo tipo», spiega Lorenzo Maticena. Che poi tesse un curioso elogio alle correnti dello stretto: «Sono minacciose ma anche benefiche visto che sono prevedibili. Per secoli hanno rappresentato una fonte di lavoro per i marinai locali in grado di padroneggiarle e quindi pronti a far da piloti per le imbarcazioni e i capitani ignari dei segreti di questo tratto di mare». E

conclude ironico: «Anzi, le correnti sono sempre buone: rendono complicata la concorrenza. Per venire nello stretto di Messina ci vogliono navi specifiche». E proprio per questo Caronte & Tourist ha per prima messo su questa tratta una nave Ro-Ro (Roll on - Roll off, ovvero con doppio portellone, associato a un sistema di propulsione rotante). Il processo di fusione attraversa varie fasi. Dapprima vengono messi in comune alcuni servizi (intanto, nel 2001, ha preso il via il progetto "autostrade del mare-autostrade d'amare", ovvero la linea Messina-Salerno, quella che attraversa il cosiddetto "stretto"). Poi, nel 2003, la fusione si compie — con l'accordo che ogni tre anni le famiglie si alternano alla guida della società — creando una flotta di 15 traghetti con un migliaio di marittimi impiegati. Il tema obbliga a una chiusa sul celeberrimo ponte: una specie di incombente ghiogliottina, verrebbe da pensare, per i floridi traghettatori. All'unisono rispondono Olga e Lorenzo: «Macché! Il ponte è stato la nostra speranza per anni, un'opportunità fantastica: da dieci ai trent'anni di lavoro garantito, perché le nostre navi sarebbero diventate le piattaforme logistiche del cantiere».

11 - continua

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Le due aziende insieme hanno effettuato 1.200.000 corse, per 230 milioni di persone. E l'idea del ponte non fa paura