

FRANCESCO PAOLO CAMPIONE

*Bonagia/Santa Panagia: memorie di antichi approdi  
tra arte e paesaggio*

Indi poi si perviene subito alle seccagne dette di Bonagia, lungi dal capo di S. Vito dodici miglia in circa, dov'è un ridosso, che vi potrebbero stare alcuni legni piccoli sotto traversia di maestro e tramontana. Queste seccagne scorrono sotto il monte Erice; ed è quella riviera, che fu molto celebrata da Virgilio circa il fine del terzo dell'Eneida per la morte d'Anchise, padre del troiano Enea, con questi versi [...] che in volgare così suonano:

E solco le seccagne e i sassi ascosi/ Di Lilibeo, e quindi vo' nel porto/ di Trapani, ed ai lidi a me noiosi, / Privi per me di gaudio e di diporto. / Qui spinto dalli tempi procellosi/ Perdo mio padre Anchise e mio conforto. / Ahi, padre, indarno da perigli tolto, / Quivi mi lasci faticato molto!<sup>1</sup>

Così intorno al 1556, nella *Descrizione della Sicilia* rimasta inedita e pubblicata a stampa solo nella seconda metà del XIX secolo, Giulio Antonio Filoteo degli Omodei accennava al sito di Bonagia [Fig. 1], depositario di memorie mitiche che risalivano alle origini della civiltà occidentale e parevano capaci di abbracciare in un solo sguardo l'intero mondo mediterraneo<sup>2</sup>.

Non molto diversa la descrizione che ne dà, nelle *Historie et Descriptione del Regno di Sicilia* pubblicate a Napoli nel 1591, il gesuita

---

<sup>1</sup> Giulio (Antonio) Filoteo degli Omodei, *Descrizione della Sicilia, dal ms. Della Biblioteca Comunale di Palermo segn(ato) QqG71*, cur. G. Di Marzo, *Opere storiche inedite sulla città di Palermo ed altre città siciliane, pubblicate su' manoscritti della Biblioteca Comunale, precedute da prefazioni e corredate di note*, in *Biblioteca Storica e Letteraria di Sicilia*, vol. VI, Palermo 1876, p. 238.

<sup>2</sup> Sull'argomento, cfr. tra l'altro A. Filippi, *Preistoria e protostoria nel trapanese, Erice - Casa Santa* 2014, pp. 42 e *passim*.

Giuseppe Carnevale:

Poscia segue la riviera di Buonagia, ove il pietoso Enea la morte del carissimo padre Anchise con lutto lugubre amaramente pianse, essendo quivi Anchise, et non altronde venuto meno, onde doppo compiute l'essequie, et pompe funebre, fu dal feretro deposto et dentro il sepolcro con mirabil magistero eseguito, il cadavero del dianzi spento Troiano vi fu acconcio, come Virgilio nel 3° (libro) ragiona. Havend'anche alla memoria paterna fabricato un Tempio, come Dionisio Alicarnaseo ci racconta<sup>3</sup>.

Il territorio che si estende lungo la litoranea a nord est di Trapani fino al promontorio del Monte Cofano (travalicandolo nelle celebri baie di Santa Margherita e di Màcari per giungere al Capo di San Vito) rappresenta uno dei siti più ricchi di evidenze storiche, archeologiche, paesaggistiche, culturali dell'estremo versante occidentale della Sicilia [Figg. 2-3].

Ancora oggi il comprensorio di Bonagia identifica la parte di territorio corrispondente alla fascia costiera lunga poco più di 7 Km, che dalla riviera di Pizzolungo giunge fino al ponte di Rio Forgia nella zona di Custonaci. All'intersezione tra questo e i comuni di Erice e Valderice, in un sito dalle peculiari caratteristiche geomorfologiche, il luogo si prestò sin dalla preistoria a essere abitato poiché offriva risorse naturali, facile riparo e una notevole difendibilità dai pericoli esterni<sup>4</sup>.

Alle popolazioni dei primi pescatori, la modesta eppur riparata insenatura di Bonagia doveva fornire un comodo approdo e un'ampia visuale tanto sul versante del promontorio del Cofano, quanto su quello verso Trapani.

Numerose grotte caratterizzano il litorale che dalla Tonnara di San Cusumano arriva fino al Monte Cofano, e testimoniano l'affermarsi dei primi culti legati al ciclo delle stagioni e degli usi funerari.

---

<sup>3</sup> G. Carnevale, *Historie et Description del Regno di Sicilia*, Napoli 1591, p. 242.

<sup>4</sup> Sulle grotte preistoriche del territorio di Bonagia, cfr. A. Filippi, *Trapani ed Erice. Storia e archeologia del territorio*, Erice - Casa Santa 2023, pp. 78 e *passim*.

Una delle più importanti è la *Grotta Emiliana* [Fig. 4], sita proprio in corrispondenza di Bonagia, a circa 400 metri dalla costa, e a 60 metri s.l.m.<sup>5</sup>.

Scoperta nel 1869 dall'archeologo Guido Dalla Rosa<sup>6</sup>, che aveva effettuato una campagna di ricerche paleoetnologiche sulla costa di Trapani, la grotta presentava nel fondo, ai due lati, altrettante ampie cavità al centro delle quali stava un deposito di ossa disposte su due strati nettamente distinti. Quello inferiore era costituito da frammenti di zanna di elefante, mentre in quello superiore erano accumulati avanzi di pasto, mescolati insieme ad ossa, selci, conchiglie, ceneri e carboni. La grotta era dunque frequentata verosimilmente già nel paleolitico superiore da una popolazione che la utilizzava come sito abitativo, e adottava un regime alimentare abbastanza variegato. Assieme ai resti di animali, i sedimenti restituirono le tracce di cereali combusti.

Gli stessi frammenti ossei concrezionati nel piano della grotta appartenevano a specie animali diverse, equini, cervidi, suini. La grotta restituì, inoltre, numerosi utensili e armi in pietra, punteruoli, alcuni intatti, altri con segni di usura, utilizzati dagli antichi abitanti soprattutto come strumenti di caccia e per porzionare le prede, delle cui pelli certamente si ricoprivano. Accanto alla *Grotta Emiliana*, di minori dimensioni, è la *Grotta di Polifemo*<sup>7</sup> [Fig. 5], più precisamente un "riparo" al cui interno sono stati rinvenuti dei pittogrammi preistorici di straordinario interesse.

---

<sup>5</sup> Sulla Grotta Emiliana, cfr. S. Chilardi – A. De Dominicis – D. Zampetti, *La frequentazione preistorica di Grotta Emiliana (Erice, Tp)*, in *Dai ciclopi agli Ecisti: società e territorio nella Sicilia preistorica e protostorica*, Atti della XLI Riunione scientifica. (San Cipirello [Pa], 16-19 novembre 2006), Firenze 2012, pp. 275-288.

<sup>6</sup> I risultati delle ricerche dell'archeologo parmense furono pubblicati nel fascicolo intitolato *Ricerche Paleoetnologiche nel litorale di Trapani*, Parma 1870.

<sup>7</sup> Sulla *Grotta di Polifemo*, cfr. S. Chilardi – V. Copat – M. A. Mannino – D. Zampetti, *Nuovi dati sul Paleolitico superiore del territorio di Erice: la Grotta San Francesco e la Grotta del Maltese*, in *Dai ciclopi agli Ecisti: società e territorio nella Sicilia preistorica e protostorica* cit., Atti della XLI Riunione scientifica, pp. 403-414, a pp. 404 e ss.

La *Grotta di Polifemo* presenta due grandi vani separati da uno stalagmite congiunto al soffitto a formare una sorta di pilastro. È abbastanza probabile che nel corso dei secoli frane e smottamenti abbiano radicalmente modificato la morfologia dell'antro. Nella parte sinistra della grotta, il vano rialzato presenta un soffitto basso che digrada verso il fondo. Qui resta il pittogramma di un labirinto [Fig. 6], di una figura antropomorfa [Fig. 7] e di alcune rappresentazioni zoomorfe in ocra rossa. Il complesso pittorico risalirebbe a circa il 3000 a.C., e proprio la raffigurazione di questo meandro arcaico, formato da sei volute concentriche ed ellittiche, risulterebbe più antica rispetto ai più antichi esemplari di labirinti rinvenuti in varie zone d'Europa, soprattutto nella Carelia e nel Baltico. La figura antropomorfa al di sotto del labirinto è anch'essa tracciata in ocra (tuttavia meno visibile per via dello scolorimento del pigmento), ed è costituita da una testa stilizzata, con le due braccia alzate, mentre il resto del corpo è rappresentato a "campana". Nella mano sinistra della figura si può scorgere un oggetto di colore scuro, identificabile dubitativamente come un corno.

Taluni studiosi riconducono l'immagine a un prototipo molto conosciuto nell'ambito dell'archeologia preistorica, la cosiddetta *Venere di Laussel*<sup>8</sup>, una delle tante raffigurazioni paleolitiche della Grande Madre dalle forme prosperose ritrovate un po' ovunque in Europa. La *Venere di Laussel* regge appunto nella mano destra un corno con tredici tacche, simboli della luna e del numero di lunazioni (o anche dei cicli mestruali secondo alcuni studiosi) che si dispiegano nell'arco di un anno.

La medesima immagine con la testa stilizzata, le braccia alzate, e la lunga gonna a campana ricorda per certi versi anche le raffigurazioni e le statuette delle più antiche divinità femminili cretesi, anche del periodo più arcaico dell'isola minoica. Ma mentre queste ultime sono più o meno contemporanee all'età stimata dei pittogrammi, la

---

<sup>8</sup> Sulla *Venere di Laussel*, e sulle raffigurazioni paleolitiche della cosiddetta *Grande Madre*, cfr. Sigfried Giedion, *The Eternal Present*, Volume I: *The Beginnings of Art*, Washington, D.C., National Gallery of Art, 1957, pp. 174 e ss., 448 e ss., 550 e ss.



*Venere di Laussel* ha un'età di 20.000 anni, troppo antica dunque per avere qualche collegamento con le figure della *Grotta di Polifemo*, le quali esaminando le prove archeoastronomiche – come si vedrà più avanti – sarebbero state prodotte proprio intorno al 3.000 a. C., e forse più precisamente tra il 3200 ed il 3040 a.C.

Sempre sul soffitto roccioso, poco più in là rispetto al labirinto e alla figura antropomorfa, si notano delle tracce poco chiare e sbiadite, ma che dovrebbero raffigurare un toro in stile orientale, due code di pesci (forse dei tonni?) [Fig. 8] e delle piccole macchie di colore rosso che, secondo alcuni studiosi, simboleggerebbero delle stelle o costellazioni.

L'ingresso della *Grotta di Polifemo* è rivolto verso nord-ovest. Questo orientamento è grossomodo allineato col tramonto del sole nel giorno del solstizio d'estate. In quella occasione, l'infiltrazione dei raggi produce un effetto di grande suggestione poiché essi vanno ad attingere il complesso pittorico all'interno dell'antro. È ormai incontrovertibile, dunque, lo statuto di antico santuario della grotta, che con il suo complesso pittorico e la particolare "illuminotecnica" doveva celebrare un antichissimo culto solare.

La *Grotta dei Porci*<sup>9</sup> [Figg. 9-10], che si apre sul Monte della Misericordia è una cavità posta su una antica falesia generata dalle profonde modificazioni del livello delle acque nel corso del Pleistocene, quando a più riprese la linea di costa della Sicilia nord-occidentale subì processi di avanzamento e regressione. Le numerose cavità poste su questa fascia costiera sono state utilizzate sin dalla preistoria soprattutto come siti abitativi. In esse gli antichi raccoglitori/cacciatori lasciarono non solo resti di pasto costituiti da molluschi e ossa di mammiferi ma – come vedevamo più sopra – diedero sfogo al loro *Kunstwollen* segnando tracce di incisioni lineari sulle pareti e pitto-

---

<sup>9</sup> Sulla *Grotta dei Porci* e sulla possibile sua originaria funzione funeraria, cfr. R. Grammatico, S. Torre, R. Bonventre, R. Mazzeo, D. Caparotta, *Fossilized bones remains inside the "grotta dei porci" on Monte Misericordia in the Territory of Valderice (Tp): Hypothesis of a Prehistoric Funerary Site*, in *Man & Karst 2024*, International Scientific Conference (Ragusa 24th - 29th June), pp. n.n.

grammi in ocre rossa, anche in questo caso – verosimilmente – in funzione di un antico culto del sole e della madre natura.

Il ritrovamento all'interno della *Grotta del Ciclope* dei resti del fodero di una baionetta e di una data incisa secondo il calendario dell'era fascista testimonia un utilizzo ininterrotto delle grotte fino al XX secolo, dettato dalle situazioni di emergenza della seconda guerra mondiale.

La *Grotta dei Porci* fu probabilmente l'unica ad assolvere a una funzione sepolcrale, testimoniata dalla presenza di un accumulo di ossa umane distese sul pavimento. La maggior parte di questi resti sono inglobati in uno spesso strato di concrezione calcarea – dovuto quasi certamente a fenomeni di innalzamento delle acque di falda, o di imbibizione da parte delle infiltrazioni carsiche – che hanno ricoperto il terreno della grotta. Altre ossa presentano tracce di trascinamento verso l'interno, in un accumulo detritico dovuto a lontanissime fasi di inondazione della grotta.

L'azione incessante dell'erosione di costa, dovuta alla particolare esposizione delle cavità portò, durante la penultima era glaciale – in corrispondenza a un periodo di forte aridità e a una fase di allontanamento della linea costiera – all'accumulo di grandi quantità di sabbie che si sarebbero poi concrezionate a formare delle dune fossili capaci di preservare dall'azione atmosferica le tracce di quella antichissima opera di antropizzazione.

È ora di passare all'analisi del toponimo. *Bonagia* è una evidente derivazione da Santa Panagia (Αγία Παναγία) “La Santa più di tutte” (lett. “La santa tutta santa”), attestato in vari luoghi del Mediterraneo (a Creta, a Mykonos). Per una sorta di attrazione analogica, nel passaggio dal greco – qui è evidente, e abbastanza rara per la Sicilia occidentale, una sopravvivenza bizantina – il mediolatino “Pana” è diventato “Bona”, quasi a connotare la bontà della Vergine in questo caso protettrice del buon raccolto, della pesca del tonno e delle attività manifatturiere che s'affermarono in questo comprensorio già dall'antichità. La stessa *Vergine di Custonaci* è oggetto ancora oggi di un sentito culto nell'intera area compresa tra la stessa Custonaci ed Erice.

È sorprendente, inoltre, che lo stesso toponimo Santa Panagia compaia in un sito all'estremo opposto della Sicilia, nel territorio di Siracusa, in un contesto anche dal punto di vista produttivo (mi riferisco in questo caso alla lavorazione del tonno), pressoché omogeneo [Fig. 11]. È probabile allora che l'appellativo riferito alla Vergine dalla chiesa d'Oriente in questo peculiare contesto si riferisse proprio a una personificazione della Madonna invocata nella difficile opera di pesca dei grossi pesci. Una devozione che, nel clima di "smontaggio" dei culti pagani, doveva sostituire quello certamente problematico per la morale cristiana della ierogamia praticata in seno al culto della Venere ericina<sup>10</sup>.

È da precisare che la prima attestazione del toponimo risale solo al 1167 in un privilegio erogato da Guglielmo II nel quale si concedeva ad alcuni eremiti la possibilità di rifondare due chiese paleocristiane in stato di abbandono, *ecclesiis Omnium Sanctorum, et Sancti Placidi, quorum prima sita est in territorio Montis Sancti Iuliani. Aliam vero in tenimento Trapani inter Montem, et portum*. Il documento originario è andato perduto, ed è noto oggi solo attraverso un estratto del 1452<sup>11</sup>. Il testo dell'atto è abbastanza chiaro, e getta più di un dubbio sulla reale etimologia del toponimo. Più che all'appellativo orientale della Vergine, Bonagia si riferirebbe dunque proprio a un eremitaggio dedicato a tutti i santi.

Il fatto che il circondario di Bonagia fosse considerato di grande importanza paesaggistica e logistica è testimoniato dalla fondazione, pochi anni prima della emissione del privilegio da parte del re normanno, di una chiesa dedicata a Sant'Andrea nella omonima contrada poco distante dalla costa. L'eminenza di questa costruzione, al di là della sua fondazione regia, stava anche nel sito che era stato scelto.

---

<sup>10</sup> Sulla questione del toponimo, cfr. soprattutto gli studi molto approfonditi di Salvatore Corso: *La "Riviera di Bonagia", la viabilità, la villa romana, il toponimo paleocristiano* "Tutti i Santi", «Il Fardella», 9 (2007), pp. 7-22; Id., *Bonagia/Tutti i Santi: titolo paleocristiano*, «Ho Theològos», 21 (2003I), pp. 427-441.

<sup>11</sup> Id., *Rifondazione nel 1167 di due eremitaggi: da un transunto, giudizio di primo appello del 1452*, «La Fardelliana», 6-7 (1988), pp. 5-50.

L'area di edificazione corrispondeva infatti a quella di una grande villa risalente al III secolo d.C. appartenuta alla famiglia dei Nicomachi<sup>12</sup>, della quale nel 1842 erano stati rinvenuti significativi resti (tra essi, due iscrizioni in greco) che ne attribuivano la proprietà alla insigne famiglia del ceto senatorio. Poco distante da questi siti, nella contrada *Misericordia* presso Valderice, l'omonima chiesa custodisce una pregevole tela del pittore trapanese Andrea Carreca raffigurante la *Madonna della Misericordia nell'atto di intercedere per il territorio di Erice* (1667-70 ca.) [Fig. 12]. Si tratta di un significativo esempio della ricezione dello stile eclettico di Pietro Novelli, che l'artista riuscì a declinare in una misura maggiormente incline al classicismo.

Tornando a Bonagia la fondazione della Tonnara, il cui impianto risalirebbe proprio ad età bizantina, è attestata dal 1266 e rappresentò il centro aggregativo e strategico dell'intero territorio compreso tra le propaggini del Monte Erice e il Monte Cofano. Non a caso, nel corso del XVII secolo, la tonnara divenne oggetto di una lunga diatriba fra il Tribunale del Real Patrimonio e la famiglia Stella (proprietaria, tra l'altro dello spettacolare palazzo sulla via Alloro di Palermo). Nel 1638 il Presidente del Regno duca di Montalto vendeva a Caterina Stella la struttura per la cifra esorbitante di 21.600 onze<sup>13</sup>. Leggiamo cosa riporta il documento:

Sua Eccellenza con l'intervento dell'illustri et spettabili Consiglieri Patrimoniali vole vendere la tonnara nominata di Bonagia esistente nelli mari di Trapani, et si vende con li infrascritti patti, obligationi, capituli, clausuli et conditioni contenti<sup>14</sup> nell'infrascritta offerta fatta per<sup>15</sup> Donna Caterina Stella, et non altrimenti né in altro modo del tenor seguente, cioè Illustrissimo et Eccellentissimo Signore, Donna Caterina Stella relitta del quondam Dottor Don Petro Stel-

<sup>12</sup> Sulla villa, cfr. S. Corso, *La "Riviera di Bonagia"* cit., pp. 10-13.

<sup>13</sup> La vicenda documentaria della lunga diatriba tra la famiglia Stella e il Tribunale del Real Patrimonio è ricostruibile dai documenti custoditi presso l'Archivio di Stato di Palermo, Luogotenente del Protonotaro del Regno, busta 76, cc. 243-292.

<sup>14</sup> Qui, come nel resto del testo, sta per "contenuti".

<sup>15</sup> In questa occorrenza, secondo l'uso del tempo, "da parte di".

la, come tutrice et administratrice et pro tempore curatrice di Don Antonino Stella suo figlio et herede universale del detto quondam Dottor Don Petro Stella, tanto per esso Don Antonino durante la sua vita quanto doppo la sua morte per le persone chiamate nel testamento del detto quondam Dottor Don Petro offerisce comprare dalla Regia Corte la tonnara di Bonagia con soi mari, raggioni, membri et pertinentii universi a qualsivoglia uso di tonnara et palaminterio patto reddimendi quandocumque per prezzo di onze vinti un milia<sup>16</sup>.

Evidentemente, l'investimento doveva promettere alla famiglia dei principi di Castel di Mirto un potente ritorno economico. Il porto stesso, seppur minimo più che minore (Maurici giustamente nota che a stento poteva trovarvi riparo una nave corsara<sup>17</sup>) rappresentava tuttavia un approdo imprescindibile per il territorio costiero. Uno snodo fondamentale anche per l'accesso al ricco entroterra che stava intorno alle pendici del Monte Erice.

In questa porzione di territorio, al di là dello sfruttamento ai fini residenziali e turistici massivo soprattutto dagli anni '70 del secolo scorso, e dell'industria marmifera che da secoli ormai trasforma l'orografia del comprensorio di Custonaci, il paesaggio ha mantenuto le proprie peculiarità. Eppure, un rischio gravissimo di radicale stravolgimento delle sue caratteristiche lo corse alla fine degli anni '50 dello scorso secolo. Proprio nel momento in cui i Cianciminidi aggredivano il patrimonio artistico di Palermo divorando, con la villa Deliella, decine di costruzioni antiche e di pregio moderno in nome del forsennato sacco edilizio della città, alcuni sodali trapanesi avevano progettato una rivoluzione industriale nel territorio compreso tra Bonagia e Custonaci. Così titolava «Trapani Nuova» [Fig. 13] nella primavera del 1960 (lo sottolineiamo, a pochi mesi da quando il tritolo aveva distrutto la Villa Deliella di Ernesto Basile):

---

<sup>16</sup> Ivi, c. 259.

<sup>17</sup> F. Maurici, *La Sicilia occidentale dalla tarda antichità alla conquista islamica. Una storia del territorio, ca. 300-827 d.C.*, Palermo 2005, p. 85.

Una notizia che ci rende felici

Un complesso industriale siderurgico sorgerà alle falde del Monte Cofano

Se non ci saranno ostacoli e la nostra classe dirigente dimostrerà compattezza e forza di volontà ci sarà finalmente lavoro e benessere per tutti i trapanesi

Assieme al cinguettio delle rondini che annunziano la imminente primavera, la laboriosa gente di Contrada Cornino udirà fra non molto il rombo dei motori dei martelli perforatori che annunzieranno la più bella radiosa primavera con il sorgere di uno stabilimento siderurgico nella vasta e pianeggiante zona alle pendici di Monte Cofano, quasi al cospetto di Maria di Custonaci che avrà certamente accolto le preghiere e i voti di quella laboriosa gente di campagna che altro non chiede lavoro.

Ed ecco ritornare alla nostra memoria l'eco delle parole con le quali si esprimeva nei confronti della nostra Isola l'Eroe dei Due Mondi: «Ancora una volta, Sicilia, ti toccava di svegliare i sonnolenti e di strappare al letargo gli addormentati della diplomazia e del dottrinarismo».

Abbiamo appreso con immenso piacere e viva soddisfazione che è stata costituita sotto la ragione sociale «Siderurgica Generale» una Società con capitali tedeschi per la costruzione a Trapani, nella Contrada Cornino (Custonaci) di uno stabilimento siderurgico per il quale sono stati stanziati per il primo lotto di lavori tre miliardi e nel quale appena allestiti i primi padiglioni troveranno subito lavoro circa cinquecento operai. Il Presidente della Società è un Ingegnere tedesco di cui per ora si tace il nome, mentre uno degli amministratori delegati è un nome ben noto nell'ambiente cittadino.

Date le voci che da qualche giorno circolano sulla notizia negli ambienti più qualificati della nostra città, sembra di essere certi che trattasi di una cosa alquanto seria; ci siamo recati sul posto e abbiamo osservato quella immensa pianura nella quale dovrà sorgere lo stabilimento e durante la visita si affacciavano alla nostra mente le immagini delle alte ciminiere, degli alti forni per le colate che con la loro luce illumineranno l'intero comprensorio. Non vorremmo che la notizia si traducesse in sogno come altre volte è successo, come ad esempio la costruzione dello zuccherificio a Marsala, per cui si possa anche temere che lo stabilimento siderurgico possa dirottare

come lo zuccherificio verso altri lidi per intervento di qualche alto deputato siciliano che non abbia a cuore le sorti della sua terra<sup>18</sup>.

Il trionfalismo dei toni dell'anonimo cronista inquieta e fa sorridere a un tempo. Per una volta però la politica, le istituzioni, gli enti locali (e mi piace qui ricordare la figura del Soprintendente Vincenzo Scuderi, che si batté in una lotta senza quartiere affinché il progetto, è il caso di dire in questa sede fortunatamente, non andasse in porto) ebbero un sussulto di dignità, o forse l'operazione non presentava i margini di convenienza utili ai comitati d'affari locali.

La vocazione di Bonagia e del sito che circonda la contrada restò quella per la quale le generazioni passate l'avevano immaginata: un luogo in cui il paesaggio e la bellezza erano state e ancora sono una autentica religione.

---

<sup>18</sup> Anonimo (Alberto Sinatra?), *Un complesso industriale siderurgico sorgerà alle falde del Monte Cofano*, «Trapani Nuova», a. II, n. 9, 15 marzo 1960, pp. 1, 4.





Fig. 1 Il piccolo porto di Bonagia, con l'insediamento della tonnara sullo sfondo del Monte Cofano.



Fig. 2. La riviera di Bonagia, ripresa dal Monte Cofano sullo sfondo del Monte Erice.



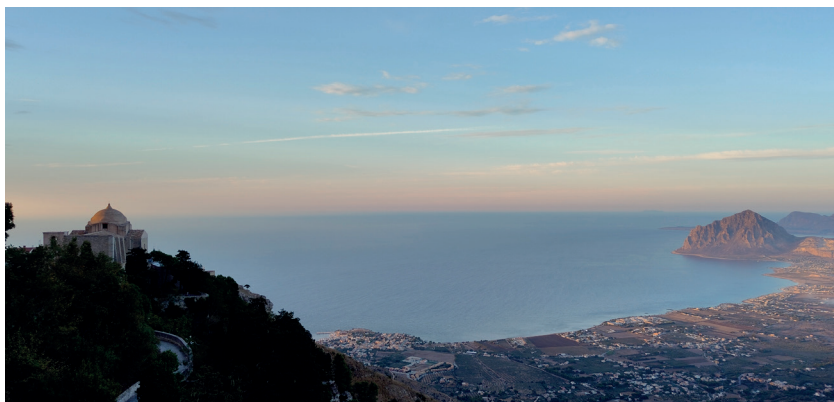


Fig. 3. Il sito di Bonagia (al centro, affacciato sul mare) ripreso dalla sommità del Monte Erice, tra la chiesa di San Giovanni (a sinistra) e il promontorio del Cofano.



Fig. 4. L'imboccatura della *Grotta Emiliana* nella omonima contrada, alle pendici del Monte Erice.



Fig. 5. Lo scorcio del mare visibile dall'interno della *Grotta di Polifemo*.



Fig. 6. Pittogramma in ocra rossa raffigurante un labirinto all'interno della *Grotta di Polifemo*.





Fig. 7. Pittogramma di una figura antropomorfa all'interno della *Grotta di Polifemo*.



Fig. 8. Pittogramma con figure ittiorne (delle code di tonno?) all'interno della *Grotta di Polifemo*.

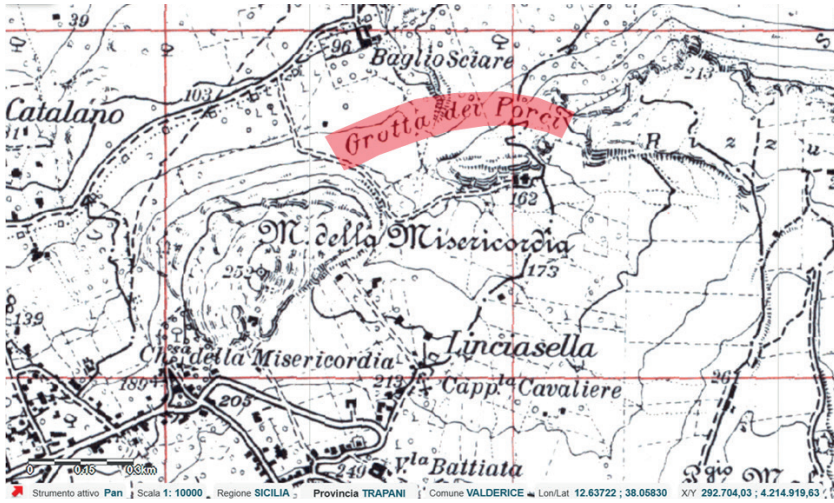


Fig. 9. Cartografia del sito della *Grotta dei Porci*, alle pendici del Monte della Misericordia.



Fig. 10. L'interno della *Grotta dei Porci*, caratterizzato da un consistente accumulo detritico.



Fig. 11. Veduta aerea della Baia di Santa Panagia, con i resti della omonima tonnara, nei pressi di Siracusa.





Fig. 12. Andrea Carreca, *La Madonna della Misericordia intercede per il territorio di Eri-ce*, olio su tela, 1667-70 ca. Valderice (Tp), chiesa della Madonna della Misericordia.



Fig. 13. La testata di «Trapani nuova» (15 marzo 1960), con la roboante notizia della prossima costruzione di un sito siderurgico nel circondario di Bonagia.





GIUSEPPE SCUDERI

*La “scoperta” della carta nautica portoghese  
di Ottavio D’Aragona*

Nel presentare il volume dedicato alla fortuita scoperta della carta nautica di cui trattiamo, l’allora Direttore della Biblioteca centrale della Regione Siciliana, il compianto amico Gaetano Gullo, titolò il suo scritto “*Il portolano dell’ammiraglio corsaro: una direttrice per ulteriori ricerche*”, alludendo proprio alla «direttrice verso cui indirizzare le ulteriori ricerche su un documento di notevole rilevanza sia per il suo valore documentale, i processi storici e gli scenari che evoca, sia per la rarità della scoperta di un documento cartografico manoscritto e la stessa circostanza del suo ritrovamento»<sup>1</sup>.

L’inimmaginabile ritrovamento è avvenuto «durante le operazioni di catalogazione di un fondo antico», quando la Dott.ssa Angela Anselmo notò, nella coperta in pergamena della *Theologiae sacrae moralis* di Gesualdo de Bologni (noto anche come Gesualdo da Palermo) stampata a Palermo nel 1646<sup>2</sup>, uno strano intreccio di linee:

---

<sup>1</sup> *Il portolano dell’ammiraglio corsaro. Una carta nautica portoghese del XVI secolo ritrovata nella Biblioteca centrale della Regione Siciliana*, cur. di G. Gullo, A. Anselmo, Palermo 2008, p. 7

<sup>2</sup> *Theologiae sacrae moralis pars prima. De sacramentis nouae legis. Tractatus perutiles omnibus confessarijs, ac poenitentibus, omnibusque theologis. Authore r. p. f. Gesualdo de Bononijs Panormitano capuccino Sacrae Theologiae professore, ... Cum duplici indice: altero tractatum, & capitulorum: altero materiarum copiosissimo*, di Gesualdo da Palermo e stampata da Alfonso dell’Isola. L’autore, nato a Palermo nel 1583 nella nobile famiglia Bologna, “disprezzando il secolo” nel 1602 entrò nel convento dei Cappuccini di Castelvetro, dedicandosi agli studi. Teologo, lettore di filosofia e teologia scolastica e morale “pella sua dottrina fu elevato all’alto grado

scollando in un angolo la risguardia<sup>3</sup> del piatto posteriore affiorarono il verde dell'Africa, e il blu, il rosso e il dorato di una rosa dei venti.

Grazie all'esperto intervento di Ignazio Lodato, del Laboratorio di restauro del libro della Biblioteca<sup>4</sup>, la carta, senza subire alcun danno né alla pergamena, né allo scritto, né al disegno, è stata interamente riportata in luce, svelando così un portolano con rose dei venti colorate e linee che le collegano, secondo la regola che definisce la "rosa dei venti come il motore della carta nautica, il disegno da cui si parte per descrivere i rombi di vento".<sup>5</sup>

Le annotazioni sul bifolio<sup>6</sup> riutilizzato consentirono di individuare l'origine, e con il raffronto con la cartografia portoghese

---

di giudice censore del Sant'Uffizio e teologo del Cardinale Girolamo Colonna". Trasferitosi per motivi di salute a "Termini pei bagni" vi morì nel 1653.

<sup>3</sup> Il foglio di risguardia è la fodera interna di un libro, che, al principio e alla fine del volume, copre da una parte il cartone della coperta a cui è incollata e dall'altra il foglio di rispetto posto in apertura dell'opera e la pagina di chiusura.

<sup>4</sup> Il Laboratorio di restauro, previsto dalla Legge regionale 80 del 1977, è una struttura tecnica che si avvale della collaborazione dell'Istituto centrale per la patologia del libro di Roma.

<sup>5</sup> Con l'innesto realizzato per la prima volta da navigatori italiani probabilmente alla fine del sec. XIII dell'ago calamitato della bussola sulla rosa dei venti, fu canonizzata la divisione in otto rombi, denominati *tramontana* (N.), *greco* (NE.), *levante* (E.), *scirocco* (SE.), *ostro* (S.), *libeccio* (SO.), *ponente* (O.) e *maestro* (NO.). Da questa divisione per successive bisettrici degli angoli si ottengono gli otto *venti di mezzo*, e i sedici *di quarto*.

<sup>6</sup> Il bifolio (parola che nella terminologia del libro sia manoscritto che a stampa indica il foglio piegato a metà) su cui era incollata riporta un elenco delle provincie cappuccine dell'Italia alla data del 1728, a conferma della consuetudine dell'utilizzo di quel che si aveva a disposizione, nonché della probabile presenza di più attuali opere geografiche che potrebbe aver indotto i frati a considerare la pergamena ormai priva di valore, sia economico che geografico. Scrive la Anselmo (in *Storia di un ritrovamento*, in *Il portolano dell'ammiraglio corsaro*, cit., p. 11) che sino al XVIII secolo «spesso le legature erano per lo più commissionate dall'acquirente, che poteva scegliere di personalizzare le coperte dei propri libri con stemmi, decori e colori [...] Le legature più semplici erano quelle in pergamena [...]. Per risparmiare si riadattavano a volte vecchie coperte, magari rifilando malamente le carte, e per rinforzare l'indorsatura si utilizzavano pagine di libri che avevano perduto interesse o erano parzialmente deteriorati».

pubblicata nei *Portugalliae monumenta cartographica* fu possibile supporre che il documento sia databile alla seconda metà del ‘500.

Il volume *Theologiae* giunse nella allora Biblioteca Nazionale dal Convento dei Cappuccini di Palermo nel 1866, dopo la soppressione degli ordini religiosi.<sup>7</sup> Grazie alle ricerche di Padre Sciortino, della Biblioteca del Convento dei Cappuccini di Palermo, si è potuto risalire alla pertinenza dell’opera al testamento dell’Ammiraglio Ottavio d’Aragona Tagliavia, conservato nell’Archivio di Stato di Palermo, in cui si trova l’inventario dei beni lasciati da don Ottavio al Convento nel 1623.

### *Il restauro*

Il volume presentava una coperta realizzata in pergamena rigida, e nonostante le ottime condizioni di conservazione e la sua funzione, il restauratore ha optato per lo smontaggio della legatura: una scelta sì invasiva ma obbligatoria per recuperare e rendere leggibile il reperto cartografico. Sotto il cartellino con la segnatura attuale applicato sul dorso è stata rinvenuta l’etichetta con la vecchia segnatura “S. Martiniana”, cioè la “Sala Martiniana” della allora Biblioteca Nazionale, odierna Centrale della Regione Siciliana. Ciò significa che il volume giunto in Biblioteca fu collocato nella libreria proveniente dall’Abbazia di San Martino delle Scale rimontata nel 1871 nella sala sopra la volta della Chiesa del Collegio, Santa Maria della Grotta, «la grande sala dell’ex Museo Salnitriano, nella quale fu collocato lo scaffale a doppio ordine dell’ex Monastero di San Martino delle

---

<sup>7</sup> Con la Legge sulla Soppressione degli Ordini religiosi (1866) pervennero al Demanio tutti i loro beni, e il patrimonio della allora Regia Biblioteca si arricchì dei volumi delle ex biblioteche claustrali: 11.000 dall’Olivella, 10.000 da San Domenico, 6.000 dai Cappuccini (tra cui quindi la *Theologiae*), 4.000 dal Carmine Maggiore, 1.000 ciascuno dai Crociferi e da Sant’Anna, 4.400 da Sant’Antonino, 2.000 da Sant’Agostino, 1.800 dalla Consolazione, 2.500 ciascuno da Baida e da San Gregorio, 500 dalla Grazia, 300 ciascuno da San Giovanni dei Minoriti e dalle Scuole Pie, e infine 200 dalla Mercè al Capo. In totale 47.500 volumi. Vedasi G. Scuderi, *Dalla Domus Studiorum alla Biblioteca centrale della Regione Siciliana. Il Collegio Massimo della Compagnia di Gesù a Palermo*, seconda edizione, Palermo 2013.

Scale, lavoro prezioso più di tutto per la forma ellittica, decorato di 18 colonne scannellate sormontate di svariati capitelli e di elegante cornice, condotto a termine dai PP. Cassinesi nel 1768»<sup>8</sup>.

L'asportazione della carta è stata alquanto problematica: per salvaguardare il dipinto è stato utilizzato un gel di laponite<sup>9</sup>, preparato in una soluzione abbastanza densa, per fare trasmigrare l'umidità alla colla di amido fino ad ammorbidirla, ottenendo così la possibilità di sollevare la carta di foderatura senza danneggiare i colori.

Ripulita la pergamena dai residui di colla, spolverata e pulita a secco sia sul recto dipinto che sul verso, è stato possibile umidificarla e ammorbidirla per poterla tensionare, restituendo al documento la sua originale planarità.

Sul lato carne<sup>10</sup> della pergamena liberata si è così manifestato il portolano del Mediterraneo dipinto a tempera e manoscritto, pienamente leggibile, anche se con i margini tagliati per adattarne le dimensioni al rivestimento del volume.

Ignazio Lodato conclude ricordando che l'intervento ha avuto quasi i caratteri di uno "scavo archeologico": «il lavoro del restauratore, spesso segnato da scoperte forse meno eclatanti ma non per questo meno interessanti, lo porta ad investigare su scelte ed interventi di chi artigianalmente ha operato nei secoli precedenti su antichi manufatti, cercando attraverso tali azioni di ipotizzarne i vari passaggi costruttivi».

---

<sup>8</sup> G. Scuderi, *Dalla Domus Studiorum alla Biblioteca centrale della Regione Siciliana* cit., p. 61.

<sup>9</sup> La laponite è un'argilla sintetica caratterizzata da particelle molto più piccole delle argille naturali. Percentuali di laponite dell'ordine del 3% disperse in acqua determinano la formazione di un sistema colloidale, le cui caratteristiche evolvono nel tempo.

<sup>10</sup> La pergamena, derivante da pelli di ovini, era un supporto molto affidabile e resistente, e meno costoso del papiro. La sua struttura formata da fibre di collagene intrecciate, che generano due superfici diverse denominate *fiore* e *carniccio* (o *lato pelo* e *lato carne*): sul primo si trovano i follicoli piliferi dell'animale, ed è presente una membrana vitrea, il secondo è più chiaro e liscio. L'unità chimica di base della pergamena è il collagene, proteina fibrosa molto stabile, costituita da una struttura detta *fibrilla*: più fibrille formano le fibre che costituiscono il foglio.

*Le analisi storiche*

Le scritte sulla carta sono in lingua portoghese. Sull'Africa, in corrispondenza del deserto del Sahara, è scritto: *Estas terras daqui por diante a parte de leste caminho do egipto pela major parte salo desertos de area despouoados e somente salo habitados as ourelas do mar & 15 atee 20 legoas pelo sertão adétro e daqui atee tigurarim aparte do sul namha pote acois e tudo sam desertos.*<sup>11</sup>

La collaborazione della Dott.ssa Maria Joaquina Esteye Feijdo e del Dott. André Ferrand de Almeida della *Area de cartografia* della Biblioteca Nacional di Lisbona e del Prof. João Carlos Garcia dell'Università di Oporto, consentì di determinare che si trattava «sicuramente di una scoperta molto importante per la storia della cartografia portoghese ed europea».

Le analisi, oltre a confermare la particolare cura nella redazione della carta, hanno fornito preziose informazioni sulla sua elaborazione, databile tra il 1535 e il 1549, e sugli elementi caratterizzanti la mappa e somiglianti a quelli di altre mappe prodotte dai cartografi portoghesi Reinel e Homem.<sup>12</sup>

Concentrando la nostra attenzione sulla Sicilia, ricordiamo e aggiungiamo qui quanto scritto da Gaetano Mario Columba<sup>13</sup>: «i portolani del '500 hanno per noi un interesse speciale, poiché le condizioni della navigazione non si erano ancora discostate di molto

---

<sup>11</sup> cioè «Queste terre da qui in avanti in direzione est verso l'Egitto per la maggior parte sono deserti e aree spopolate, essendo abitate soltanto sulle rive del mare e per 15-20 leghe verso l'interno; da qui fino a Tigurarim verso sud non ci sono luoghi abitati e tutto è deserto» (traduzione di Ferdinando Maurici).

<sup>12</sup> Pedro Reinel, navigatore e cartografo vissuto tra il XV e XVI secolo, è ritenuto l'autore della più antica carta nautica firmata del Portogallo, databile circa al 1485. Con il figlio Jorge e il cartografo Lopo Homem partecipò alla stesura dell'Atlante Miller del 1519 (conservato nella Bibliothèque nationale de France a Parigi), e la sua carta atlantica del 1504, detta planisfero di Reinel, è la prima carta nautica a riportare le indicazioni delle latitudini.

<sup>13</sup> G. M. Columba, *I porti della Sicilia, estratto dalla Monografia storica dei porti dell'antichità nell'Italia insulare*, Roma 1906, p. 16.

dalle condizioni antiche, e le indicazioni che essi ci danno possono servire di complemento o di conferma nei casi in cui dagli antichi ci son venute notizie dubbie o insufficienti.”

Columba sottolinea anche le analogie esistenti tra la Sicilia dell'antichità e quella del XVI secolo: «la viabilità interna dell'isola non era progredita di molto sull'antica e quindi si vennero a stabilire dei punti determinati di imbarco, i cosiddetti caricatori».<sup>14</sup>

Dal '500, e per almeno tre secoli, le coste della Sicilia, specialmente quelle settentrionali, furono infestate dalla pirateria tant'è che Don Carlo d'Aragona e Tagliavia d'accordo con il Viceré Don Garcia Toledo suggeriva di «far disabitare le città della costa al momento del pericolo» e stabiliva come regola generale «di non doversi nell'isola desiderar molti porti».

Il contesto politico è quello della metà del XVI secolo, quando si era delineata la divisione del Mediterraneo in due grandi aree politiche e culturali: l'ottomana e musulmana a oriente, e la spagnola e cristiana a occidente, per cui l'imperatore Carlo V era impegnato «nella strategica impresa di trasformare, con gran dispendio di mezzi finanziari e militari, l'isola in un'immensa fortezza al centro del Mediterraneo posta a fronte dell'impero ottomano».<sup>15</sup>

In tale contesto, il principale porto siciliano era quello di Messina “situato nel punto di passaggio obbligato delle rotte di collegamento fra il Medio Oriente e gli sbocchi commerciali tirrenici”, seguito dal porto di Trapani «favorito da un singolare fattore ambientale: le correnti infatti portavano naturalmente le navi sia da sud che da

---

<sup>14</sup> Columba cita la *Descrittione dell'Isola di Sicilia*, opuscolo illustrativo della *Carta di Sicilia del Castaldi*, stampato a Venezia nel 1545 e l'*Itinerario o vero Institutione di tutti li lochi e stantii per nave et per galere che sono nella costa di terraferma*, un manoscritto del 1573 conservato nella Biblioteca Comunale di Palermo. Vedasi anche G. Di Vita, *I graffiti geografici del Carcere dell'Inquisizione in Palermo riprodotti e messi a confronto con lo schema triangolare della Sicilia secondo i geografi e i cartografi antichi da Strabone sino alla metà del secolo XVII*, Palermo 1910.

<sup>15</sup> G. Galasso, *Il Mediterraneo di Filippo II*, «Mediterranea ricerche storiche», 2/2004, p. 10

nord». <sup>16</sup> Con la costruzione «tra il 1535 e il 1543 di numerose torri di vedetta tutta la costa diventerà una frontiera militare a fronte dell’impero ottomano». <sup>17</sup>

Tra le iniziative che nel 2000 hanno celebrato il V centenario della nascita di Carlo V, la mostra “Carlos V. La nautica e la navigazione” (Museo di Pontevedra, a cura della Sociedad Estatal para la conmemoración de Felipe II y Carlos V) ha evidenziato come per l’imperatore fosse emersa l’importanza di questi argomenti per un Impero che «doveva difendere il Mediterraneo dal *turco* non esclusivamente per la difesa delle sue coste, ma anche in quanto impero che allargava i suoi orizzonti alle terre d’oltremare» attraverso la «inclinazione della marina spagnola alla conoscenza geografica delle terre dopo la conquista dell’America e i viaggi di Magellano». <sup>18</sup>

Tra la fine del Cinquecento e il primo ventennio del Seicento il Mediterraneo fu oggetto di più tipi di rappresentazioni cartografiche, dagli ultimi prodotti cartonautici pergamenacei ai primi atlanti geografici destinati alla più ampia circolazione a mezzo stampa, fino alle *carte segrete* che illustrano i litorali in cui posizionare le torri di avvistamento o le città costiere da fortificare. <sup>19</sup>

La nostra carta ha una peculiarità: nella descrizione geografica dell’angolo d’Africa corrispondente all’Algeria e al Marocco si interrompe la serie dei nomi delle località costiere scritti perpendicolarmente alla costa, secondo la rappresentazione convenzionale delle carte nautiche, e inizia una raffigurazione di montagne e località dell’interno.

In Europa, EURO, sono menzionate la penisola iberica, ISPA-NIA, la FRANCA (sic) e l’ITALIA; l’AFRICHA è indicata anche come ATHIOPIA; a separarle il Mediterraneo MARE M...

---

<sup>16</sup> G. Simoncini, *Sopra i porti di mare. Sicilia e Malta*, 1997, p. 15

<sup>17</sup> M. D’Angelo, *Porti e traffici marittimi in Sicilia tra Cinquecento e Seicento*, in G. Simoncini, *Sopra i porti di mare. Sicilia e Malta*, cit. p. 35

<sup>18</sup> C. Möller Recondo, *Contenuti e proposte per un’esposizione itinerante intorno alla figura dell’Imperatore Carlo V*, sta in *Carlo V. La Sicilia e l’Europa. Una proposta d’itinerario culturale*, Atti del Seminario, 25 ottobre 2014, Palermo, p. 25.

<sup>19</sup> S. Nocco *Il Mediterraneo nella cartografia ai tempi di Cervantes (XVI-XVII sec.)*, sta in *Il Mediterraneo di Cervantes 1571-1616*, a cura di M. M. Rabà, Cagliari 2018. P. 40

A Ovest il taglio della pergamena coincide con il limite del disegno, è ben visibile la doppia squadratura. Delle linee astronomiche terrestri è tracciato il solo Tropico del Cancro<sup>20</sup>, TROPICVS CANCRI, sul quale posa il vertice della grande rosa dei venti centrale.

Verso Est la carta doveva comprendere tutto il Mediterraneo e l'Africa del Nord, e in direzione Ovest comprendeva verosimilmente l'estremità del Nordeste brasiliano, essendo indicate le rotte marittime fra l'Europa e l'America del sud e i collegamenti con l'Oceano Indiano, attraverso gli arcipelaghi di Madeira, delle Canarie, Capo Verde, Golfo di Guinea e Angola.

Nella prima metà del secolo XVI furono pochi i cartografi portoghesi che elaborarono carte dell'Atlantico e ancora meno carte somiglianti alla nostra: molto vicina a questa immagine, per la struttura e per gli spazi geografici rappresentati, è la carta attribuita a Jorge Reinel datata circa 1540.

Confrontando l'andamento dei litorali e la successione dei toponimi nella mappa di Palermo con quelle portoghesi entro il XVI secolo, gli studiosi hanno riscontrato strette somiglianze. È il caso delle coste francesi, affini a quelle delle mappe disegnate dagli Homem intorno al 1550, o a una mappa del Mediterraneo databile al 1566. Anche le coste della Dalmazia ricordano quelle nella mappa del Mediterraneo dei Reinel (circa 1519).

L'innovazione della carta palermitana è nell'andamento dei litorali atlantici e mediterranei del Marocco, la cui fascia più vicina al mare non è colorata in verde, e si riscontrano differenze nella forma grafica dei toponimi.

La dettagliata veduta di Lisbona che occupa l'intero centro della penisola iberica è l'unica immagine di città nella pergamena, e ricorda le immagini miniate di città inserite nella coeva produzione di codici manoscritti o nelle mappe attribuite ai Reinel.

Nella mappa sono raffigurate diverse bandiere per stati e città. In Europa quelle d'Aragona, Francia e Genova. In Africa la croce del

---

<sup>20</sup> Al tropico del Cancro, alla latitudine 23°27' nord, corrisponde il solstizio d'estate (21 giugno), cioè il luogo e il giorno in cui il Sole è allo zenit per una sola volta all'anno.



portoghese Ordine Militare di Cristo<sup>21</sup>, nel promontorio più occidentale del continente; la bandiera turca sul litorale libico, mentre quella di Castiglia-Aragona sulla città di Tunisi testimonia la sua conquista da parte dell’imperatore Carlo V nel 1535. Piccole bandiere portoghesi si innalzano sulle mura di Lisbona, nella veduta della città e sull’albero maestro dell’elegante vascello raffigurato in mezzo all’Atlantico.

Proprio il disegno di questo vascello ci ha indotti al confronto con un’altra rappresentazione a noi nota,<sup>22</sup> di poco più tarda, di imbarcazione portoghese, quasi certamente la “caracca”: un grande veliero sviluppato nel XVI secolo, usato dagli spagnoli e dai portoghesi per i lunghi viaggi oceanici. Nella sua forma pienamente evoluta, la caracca fu la prima nave adatta alle lunghe tratte, larga a sufficienza per affrontare il mare mosso e abbastanza spaziosa per portare sufficienti provvigioni (le più note “caravelle” erano navi più piccole, più leggere e agili, adatte all’esplorazione e alle spedizioni veloci, essendo anche dotate di vele più sofisticate che permettevano una migliore navigazione controvento). Aveva poppa alta ed arrotondata, con cassero molto pronunciato e bompreso, e prua rinforzata da un castello. Gli alberi, di altezza differente, montavano vela quadra

---

<sup>21</sup> Ordine fondato da Dionigi I re di Portogallo nel 1317 dopo l’abolizione dei Templari (1312), si fondava sulla regola benedettina, e vincolava i cavalieri ai voti di ubbidienza, castità e povertà. L’ordine allora si componeva di gran croci, commendatori e cavalieri; la bandiera era un drappo bianco con croce piena di rosso. Papa Giulio III nel 1551 riunì il Gran Magistero dell’ordine alla Corona di Portogallo. La decorazione consiste in una croce latina di smalto rosso, “patente” alle estremità (cioè le cui estremità si allargano verso l’esterno, con il significato latino di “che si apre”), sormontata dalla corona reale, con nastro rosso ondato.

<sup>22</sup> *Un peculiare e interessante inedito della pittura a Palermo di primo Settecento: il ritratto del missionario gesuita Prospero Intorcetta*. Vincenzo Scuderi, Giuseppe Scuderi, sta in *Restauro del dipinto a olio su tela raffigurante Prospero Intorcetta della Biblioteca Comunale di Palermo*, 2020, p. 12. La missione di Intorcetta iniziò nella primavera del 1657, dal porto di Belem in Portogallo, quando una caracca dispiegò le vele con rotta sud-sudest, destinazione Oriente. Sul registro dei passeggeri figurano i nomi di diciassette missionari gesuiti di diverse nazionalità: belgi, tedeschi, portoghesi e italiani, e tra questi anche il siciliano Intorcetta.

davanti e latina sull'albero di mezzana. Come diretta progenitrice del galeone, la caracca fu una delle tipologie di nave più importanti della storia e mantenne la sua forma, salvo lievi modifiche evolutive, nel corso dei secoli.

Nel centro del Sahara è disegnata una catena montuosa, affine a quelle nelle mappe della famiglia Homem, all'incirca del 1560. Verso il Sud e l'Est dei territori marocchini sono dipinte macchie verdi allungate, a rappresentare monti e catene montuose.

Nella mappa sono disegnate quattro rose dei venti. Due tracciate nella loro interezza, una tagliata a metà dal margine sinistro della mappa, e quella centrale rifilata per l'utilizzo come coperta. Il Nord è indicato con dei fiordalisi, come in altre mappe degli Homem e dei Reinel, così come la scala grafica all'estremità occidentale della mappa.

Nell'angolo inferiore destro della pergamena si trova l'elemento decorativo più originale (ma incompleto per la rifilatura), un cartiglio elaborato attorno ad una seconda scala grafica. La decorazione include elementi come montagne e onde, una figura umana alata come polena di nave, una conchiglia e una chiocciola. Nella scuola cartografica portoghese non sono numerosi gli esempi per un confronto; forse soltanto i cartigli, la ricchezza degli elementi decorativi e la policromia delle mappe di Sebastião Lopez.

L'analisi del documento effettuata grazie alle perfette fotografie della Sezione Fondi Antichi della Biblioteca centrale, rende possibile la conoscenza non solo delle funzioni "nautiche" della carta, ma anche una valutazione ampiamente geografica.

Sono infatti presenti (e per la non semplice lettura richiederebbero approfondimenti specialistici) centinaia di toponimi, sulle coste come nell'entroterra, misurazioni, cromatismi rappresentativi degli andamenti altimetrici, definite immagini orografiche.

Interessante la scrittura CAHARA più volte ripetuta nel nord Africa, così come la particolarità grafica della H nelle parole ATHIOPIA e AFRICHA. Come già ricordato, la conquista di Tunisi da parte di Carlo V nel 1535 resa evidente dalla presenza della bandiera spagnola, consente di stabilire che la mappa venne realizzata successivamente a tale data.

L'insieme di queste considerazioni è utile anche per comprendere circostanze e ragioni per cui il documento giunse a Palermo e in possesso dei D'Aragona Tagliavia.

Giovanni Tagliavia, conte di Castelvetro, partecipò infatti nel giugno del 1535 alla battaglia di Tunisi a fianco di Carlo V, avendo armato due galere ed una nave da carico che si unirono alla flotta spagnola,<sup>23</sup> e si può supporre che la carta sia entrata in possesso della famiglia siciliana proprio per il coinvolgimento nella politica nordafricana della corona spagnola.

*Ottavio d'Aragona Tagliavia*<sup>24</sup>

Nato a Palermo nel 1565 da Carlo<sup>25</sup>, il "grande siciliano" governatore di Milano e presidente del Regno di Sicilia, e da Margherita Ventimiglia, e destinato alla carriera delle armi, Ottavio seguì il padre in Catalogna (1581) e a Milano (1583), poi fu con Alessandro Farnese nelle Fiandre.

Nel 1593 era nuovamente in Lombardia, partecipò alla guerra in Piemonte, e ancora nelle Fiandre nel 1596. Nel 1599 tornò in Sicilia al

---

<sup>23</sup> Il Regno di Sicilia partecipò con dieci galere della flotta ordinaria e altrettante armate a spese di Palermo, Messina, Monte San Giuliano, Caltagirone e del Marchese di Grotteria. Vedasi F. L. Oddo, *La Sicilia sotto gli assalti barbareschi e turchi (secoli XV - XVII)*, Trapani, s.d.

<sup>24</sup> Per la biografia vedasi integralmente I. La Lumia, *O. d'A. e il duca d'Ossuna*, in Archivio storico italiano, XVIII, 1, 1863; C. Fernandez Duro, *El gran duque de Osuna y su marina*, Madrid 1885; E. Beladiez, *Osuna el Grande. El duque de las empresas*, Madrid 1954.

<sup>25</sup> Carlo d'Aragona e Tagliavia, principe di Castelvetro e duca di Terranova, fu Presidente del Regno per nomina del Viceré dal 1566 al 1568 e dal 1571 al 1577; nel '66 fu istituita la Deputazione del Molo, preposta all'amministrazione dei fondi necessari alla costruzione della nuova opera, a cui soprintende proprio Don Carlo. M. C. Ruggeri Tricoli, *Palermo e il suo porto*, 1986. Vedasi anche ampie citazioni in M. VESCO, *Carlo d'Aragona e la politica urbanistica del Senato palermitano: alcuni progetti per il rinnovamento della città*, in *Manierismo siciliano. Antonino Ferraro da Giuliana e l'età di Filippo II di Spagna*, atti del convegno di studi di Giuliana, Castello Federiciano, 18-20 ottobre 2009.

comando di una compagnia di lancieri, ma preferì poi (1604) militare nella squadra navale siciliana, che il padre, Don Carlo, dopo la battaglia di Lepanto (1571) aveva rafforzato, riuscendo ad armare sino a ventidue galere, perché «tutti intendiamo a ingrandire le forze del mare».<sup>26</sup>

Nel 1606 Filippo III nominò Ottavio, allora poco più che quarantenne, consigliere di Sicilia, per interessarsi sia all'amministrazione militare sia agli interessi patrimoniali della Corona, e nello stesso anno il viceré duca di Feria gli affidò il comando provvisorio delle galere siciliane, e la corte di Madrid lo nominò governatore di Messina (carica fortemente osteggiata dal Senato messinese).

Nel dicembre 1608 l'Aragona catturò alcuni "garbi" (piccole navi da carico) barbareschi carichi di mercanzia, non riuscendo però ad intercettare una nave corsara che trasportava a Costantinopoli bottino e prigionieri siciliani tra cui il figlio del viceré Villena. L'anno successivo, con le galere siciliane prese parte a Cartagena alle operazioni di espulsione dei "moriscos" dalla Spagna. Tornato in Sicilia, all'arrivo del nuovo viceré Pietro Girón duca d'Ossuna ne divenne uno dei più vicini collaboratori, e il principale esecutore del suo ambizioso programma di rafforzamento della flotta siciliana e di imprese navali contro i barbareschi. Al comando di otto galere partecipò nel 1612, con Napoletani, Genovesi e Toscani, all'impresa dell'isola delle Gerbe e compì scorrerie sulle coste africane.

Uomo di grande decisione, l'Aragona dimostrò subito di essere capace di accrescere il prestigio della flotta siciliana, non limitandosi più alla difesa delle coste dell'isola, ma affrontando il nemico negli stessi suoi rifugi: moltiplicò le incursioni contro le fortificazioni barbaresche della costa tunisina e nell'agosto del 1613 distrusse la fortezza di Cicero sulla costa di Algeri. Nello stesso mese conseguì nelle acque greche di Chio (o Scio, nelle Sporadi Meridionali, prospiciente le coste occidentali della Turchia) il suo più importante successo affrontando con otto galere dodici galere turche: scompaginata la squadra avversaria, catturò sette galere, settecento prigionieri,

---

<sup>26</sup> Vedasi F. L. Oddo, *La Sicilia sotto gli assalti barbareschi e turchi (secoli XV – XVII)*, cit.

tra i quali il bey<sup>27</sup> di Cipro ed il pascià<sup>28</sup> di Alessandria, e un ingente bottino, e liberò milleduecento schiavi cristiani. Nella primavera dell'anno seguente soccorse Malta attaccata dai Turchi.

Ha scritto Antonino Giuffrida: «Ottavio è in primo luogo un ammiraglio, orgoglioso protagonista della storia navale del Mediterraneo grazie alle sue numerose vittorie sulle galere turche, consapevole di aver dato gloria e onor al suo casato, le cui capacità di capitano e di ammiraglio sono sancite dal trionfo celebrato a Palermo per la cattura nelle acque di Chio delle galere ottomane. I successi dell'Aragona, su cui riposava tanta parte del prestigio del viceré, indussero questi a raccomandarlo a Filippo III perché gli fosse affidato un altro importante incarico: il viceré lo prepose dapprima alla cavalleria dell'isola, e gli affidò poi il comando delle galere che, autorizzato dalla corte, armava per proprio conto. Con sei galere l'Ammiraglio nel giugno 1615 portò soccorsi ai Greci di Maina insorti contro il dominio turco, nel settembre attaccò un convoglio turco, catturando un bottino valutato circa un milione di ducati e infine nel dicembre sfuggì abilmente alla intera flotta turca, nella quale era incappato in una sua nuova scorreria nelle acque di Levante.»<sup>29</sup>

Nel 1615 ereditò il palazzo che il fratello Cesare aveva costruito nei pressi del Castello a mare e in questo edificio nel 1620<sup>30</sup> fonda una "casa per le fanciulle disperse".

Trasferito l'Ossuna al vicereame di Napoli (1616), l'Aragona lo seguì ricevendone la carica di generale delle galere del Regno. Al principio del 1620 fu inviato nuovamente in Spagna dall'Ossuna, con la delicata missione di bloccare la minacciata sua sostituzione nel vicereame col cardinale Borgia: la stella dell'Ossuna era ormai in declino, e Otta-

---

<sup>27</sup> Titolo che nel mondo islamico veniva dato ai sovrani di stati vassalli della Turchia e in Egitto designava invece dignità e cariche civili.

<sup>28</sup> Titolo onorifico attribuito nell'Impero ottomano ad alti funzionari civili e militari.

<sup>29</sup> A. Giuffrida, *Il libro mangia i codici*, in *Il portolano dell'ammiraglio corsaro. Una carta nautica portoghese del XVI secolo ritrovata nella Biblioteca centrale della Regione Siciliana*, cit., p. 35

<sup>30</sup> *Guida istruttiva per Palermo e i suoi dintorni riprodotta su quella del Cav. D. Gaspare Palermo dal beneficiale Girolamo Di Marzo Ferro*, Palermo, 1858, p. 147.

vio avvia una clamorosa rottura con il suo protettore, e così, incaricato dal nuovo vicerè di scortare l'Ossuna nel viaggio di ritorno in Spagna, l'Aragona lo abbandonò durante la sosta a Marsiglia, rientrando a Napoli. Ne seguirono accuse reciproche alla corte: il Consiglio d'Italia condannò il comportamento di Ottavio, che venne confinato in un castello siciliano. Cinque mesi dopo, agli inizi del regno di Filippo IV, gli fu permesso di risiedere a Palermo e nel settembre 1622 gli venne affidata nuovamente una squadra navale di otto galere, con la quale compì un'incursione nelle acque di Costantinopoli.

Ma alla fine di quell'anno egli si era già ritirato nel convento palermitano dei Cappuccini fuori le mura della città, «alla ricerca di Dio e della salvezza non solo per il tramite della preghiera, ma anche delle opere di carità», e lì morì il 5 settembre 1623.

Il palazzo fu aggiudicato alla famiglia Zappino, e le orfane passarono alla Badia del Monte di Pietà;<sup>31</sup> nel 1737 l'edificio fu sede del nuovo Seminario dei Padri delle Scuole Pie per allevarvi la gioventù delle persone nobili» e, infine, nel 1788 passò nelle proprietà dei Principi di Lampedusa.<sup>32</sup>

Oggetti e quadri sparsi nelle sale del palazzo palermitano ricordavano le imprese dell'uomo di mare protagonista dello scontro con l'impero Ottomano. Nella sala di ingresso campeggiava «un quatro grande de l'impresa delli setti galei» e «quattro fanali delli sette galieri che pigliaio detto condan con li suoi turchi di relevo sutta»; in un'altra sala, accanto ai ritratti di don Carlo de Aragona “seniore”, del cardinale Terranova o del cardinale “ziano del duca grande”, erano «dieci quatri mezani dell'impresi fatti per dicto condan» e “uno quatro mapa mundi”; al primo piano si trova “un arco turchisco con

<sup>31</sup> La Badia del Monte è il grande edificio lungo l'attuale Via Ruggiero Settimo, che ingloba la Chiesa di Santa Lucia, costruito per volontà dei governatori del Monte di Pietà tra il 1781 e il 1789.

<sup>32</sup> All'inizio del XVII secolo, lungo la strada che collegava la contrada dell'Olivella con il convento di Santa Cita, uno di fronte all'altro furono edificati due fra i più importanti palazzi dell'aristocrazia palermitana del periodo, quello dei conti di Raccuja poi Branciforte, e quello di Cesare e Ottavio d'Aragona. R. La Duca, *Storia di palazzo Branciforte*, in *Palazzo Branciforte*, Palermo, 2012, p. 21.

suo coriano et fileri”, tredici “arcibuxi turchischi”, un “cappotto di galera di panno infurrato di bayetta russa”.

Il tema della vittoria sul turco è presente anche negli ambienti dell’appartamento-ritiro che Ottavio si fece costruire nel convento dei Cappuccini dove si trovavano: “uno stendardo di terzanello verde gayo che si pigliaio con li setti galeri ... una boffetta grandi di argento con quattro turchi sotto e sopra con li impresi di detto condan con suo panno viridi e frinza alorro (orlo) ... una meza spata turchisca damaschina”.

Ottavio conservò alcuni degli strumenti collegati all’attività di Ammiraglio tra cui due cannocchiali, definiti come “un ochiali di vista longa” e “occhiali di vista longa con sua fodera di domasco russo”, e due raccolte di carte geografiche.

La prima raccolta è indicata nell’inventario come “*un libro in foglia della navigazione dello mare occidentale per Luca Fol de Jamcortier in foglio*”, cioè il volume di Lucas Jansz Waghenauer, *Du miroir de la nauigation, de la Mer Occidentale, contenant toutes les costes de France, Espagne, et la principale partie d’Angleterre...*, del 1590. La seconda è indicata come “*teatrum orbis terrarum in foglio reale grande*” da identificare con il volume di Abraham Ortelius, *Theatrum orbis terrarum Abrahami Ortelii! Opus nunc tertio ab ipso auctore recognitum, multisque locis castigatum, & quamplurimis nouis tabulis atque commentarijs auctum, Antuerpiae: auctoris aere & cura impressum absolutumque apud Christophorum Plantinum*, 1584.

Nell’inventario non si trova una specifica indicazione di un *portulano*, ma è estremamente plausibile l’ipotesi che il nostro provenga proprio dal lascito dell’ammiraglio, magari conservato in uno dei numerosi *scrittoi* elencati nel testamento. E tutto a conferma di quanto preconizzato da Gaetano Gullo, l’intrapresa di “una direttrice per ulteriori ricerche”.

---

Per le immagini della carta nautica: “*Carta nautica portoghese del XVI secolo. Biblioteca centrale della Regione Siciliana “Alberto Bombace”, Palermo. Su concessione dell’Assessorato regionale dei Beni Culturali e dell’Identità Siciliana, Dipartimento Beni Culturali e Identità Siciliana*”. Fotografie Gaetano Lo Giudice

Per il dipinto: “*Ritratto di Prospero Intorcetta, ultimi decenni del XVII secolo, già presso la Casa Professa della Compagnia di Gesù a Palermo, oggi in Biblioteca Comunale “Leonardo Sciascia”, Palermo*.” Fotografia Giuseppe Scuderi, 2019.

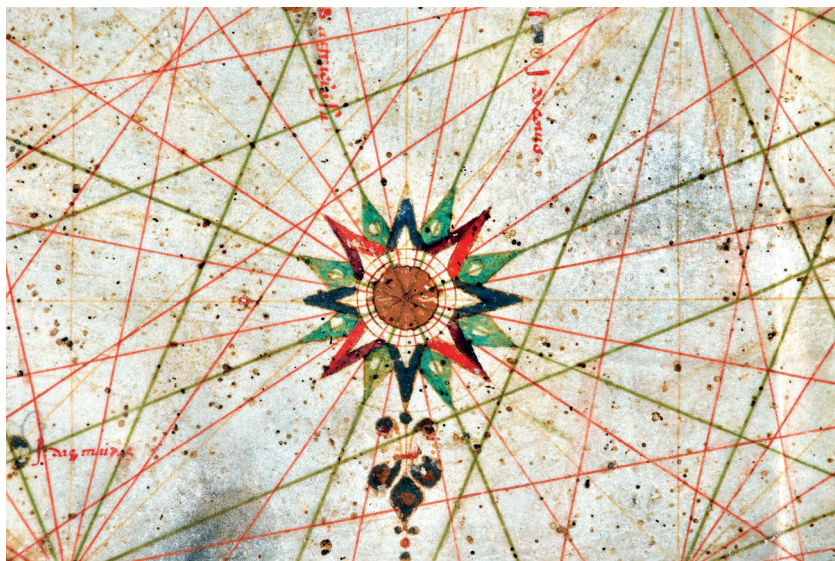






*La “Scoperta” della Carta Nautica Portoghese di Ottavio D’Aragona*







*La “Scoperta” della Carta Nautica Portoghese di Ottavio D’Aragona*





GIOVANNI MESSINA, ENRICO NICOSIA\*

*I porti turistici di Milazzo e Riposto a confronto:  
tra sviluppo urbano e sostenibilità ambientale*

*Introduzione*

Secondo le più recenti rilevazioni<sup>1</sup>, l'economia del mare vanta, in Italia, un valore aggiunto lordo che si aggira intorno ai 171 miliardi di euro, pari al 10,2% del PIL. Si tratta di una delle filiere-traino del Paese, capace di generare ricchezza, occupazione e nuove opportunità di sviluppo, soprattutto per le regioni del Mezzogiorno; è, però, necessario che un comparto così rilevante si sviluppi nel rispetto delle località in cui opera e non degeneri, dunque, in un fenomeno di insostenibile pressione socio-ambientale. Settore-traino della filiera marittima risulta, poi, essere quello della portualità turistica: crocevia tra mare e terra, arrivi e partenze, i porti turistici si configurano come un sostanziale polo di (ri)territorializzazione e co-evoluzione dei territori che li ospitano: da questo punto di vista, è necessario che all'analisi degli aspetti economico-occupazionali si affianchi una riflessione imperniata sul tentativo di conciliare il turismo marittimo e lo sviluppo urbano. Si tratta di una manovra sostenuta, negli ultimi anni, tan-

---

\* I primi paragrafi sono di Enrico Nicosia; l'ultimo è di Giovanni Messina.

<sup>1</sup> OsserMare, Osservatorio Nazionale sull'Economia del Mare di Informare - Azienda Speciale della Camera di Commercio di Frosinone Latina, *XII Rapporto sull'Economia del Mare 2024. La dimensione nazionale e territoriale dello sviluppo*, Latina 2024.

to dall'Unione Europea, quanto dal Governo italiano<sup>2</sup>, che non può prescindere da un debito e contestuale impiego dei più recenti strumenti tecnologici, in vista del potenziamento del non sempre riuscito connubio turismo portuale-sviluppo urbano. Con la presente ricerca si intende ripercorrere il processo evolutivo di due porti dalla spiccata valenza storica che, almeno e soprattutto dagli anni Ottanta del Novecento, sono annoverabili tra i più importanti porti turistici dell'intera regione siciliana: il porto di Milazzo, città che co-emerge con la sua attività marittima e il cui attuale scalo – che assicura collegamenti stabili e/o stagionali con le Eolie, Napoli, Palermo e Vibo Valentia – è andato incontro a graduali modernizzazioni già dalla metà dell'Ottocento e, successivamente, del Novecento; e il porto di Riposto, conosciuto anche come il Porto dell'Etna, in quanto snodo strategico per l'esplorazione delle zone circostanti, vera e propria porta aperta del Mediterraneo ai piedi dell'Etna, che dista sei miglia da Taormina ed è raggiungibile in circa 30 minuti dall'aeroporto internazionale Fontanarossa di Catania. Già da tempo coinvolti in programmi di potenziamento e riqualificazione, realizzati o in corso d'opera, i due porti turistici sono monitorati dal nostro gruppo di lavoro tra desk research e studi sul campo, nel tentativo di rispondere all'interrogativo: se, e in quale misura, queste due realtà possono configurarsi come teatro d'incontro tra turismo portuale e sviluppo urbano, nel segno della sostenibilità socio-ambientale, anche e soprattutto tramite l'impiego delle più recenti tecnologie d'analisi spaziale?

### *Contesti territoriali*

Non si esagera a sostenere che Milazzo e Riposto siano due città emerse nel segno del loro peculiare e inestricabile rapporto con il mare. Nel caso della prima, la questione risale addirittura alla sua

---

<sup>2</sup> Cfr. <https://www.ministeroturismo.gov.it/digitale-mitur-arriva-il-wi-fi-nei-porti-turistici-pubblici-santanche-passo-imprescindibile-per-valorizzare-il-mare-come-risorsa-del-turismo/>.



fondazione, avvenuta intorno al 716 a.C. per mano dei greci calcidesi di Zancle (Messina) che, per un intreccio di ragioni geografiche, ne fecero un presidio militare: collocazione e morfologia di quella che fu ribattezzata Mylae, infatti, consentivano agli allora messinesi un agevole controllo delle vie terrestri e marittime anche per via della presenza di un porto naturale. Dall'influenza messinese, Milazzo, transitò a quella siracusana nel 270 a.C. e – teatro di note battaglie navali – la città continuò a sveltare in quanto base marittima anche in epoca romana, tanto da ricevere il riconoscimento civico da Ottaviano. Spesso roccaforte e scenario di sanguinosi scontri nel corso della stratificata storia siciliana – nell'avvicinarsi del groviglio di dominazioni – la centralità di Milazzo sbiadì solo (momentaneamente) con il regno d'Italia. Nel 1943, nel cuore del piano Husky, il moderno porto di Milazzo – inaugurato nel 1843 – andò incontro ad un potenziamento d'ordine marittimo, ferroviario e militare. L'opera di modernizzazione ed ampliamento proseguì nel tempo, subendo un'accelerata anche e soprattutto in concomitanza della costruzione della raffineria, entrata in esercizio nel 1961<sup>3</sup>. Dell'attuale porto di Milazzo, infatti, emergono subito le elevatissime cifre relative – secondo le ultime rilevazioni<sup>4</sup> (Autorità di Sistema Portuale dello Stretto) – alle merci transitanti in/out: dalle oltre quindici milioni di tonnellate del 2021, alle poco più di diciotto del 2023; non meno corposo è il dato riguardante i passeggeri in transito, che nel 2023 ha infranto il muro del milione di unità. Il porto di Milazzo oltre ad essere il principale snodo di collegamento per le Eolie, garantisce scali stagionali e/o stabili con Napoli, Palermo e Vibo Valentia. Stato di cose per il quale l'autorità di sistema portuale dello Stretto ha previsto un ulteriore manovra di potenziamento dei già saldi servizi garantiti, in ottica commerciale e, soprattutto, turistica.

---

<sup>3</sup> S. Crisafulli - S. Malvica - E. Nicosia - C. M. Porto, *Narrazione sostenibile delle città industriali? Il caso di Milazzo tra riorganizzazione e riqualificazione urbana*, in *Oltre la globalizzazione - Narrazioni/Narratives*, cur. V. Albanese, G. Muti, Firenze 2023, pp. 649-655.

<sup>4</sup> Cfr <https://www.portidellostretto.com/porti/milazzo/statistiche-milazzo/>.

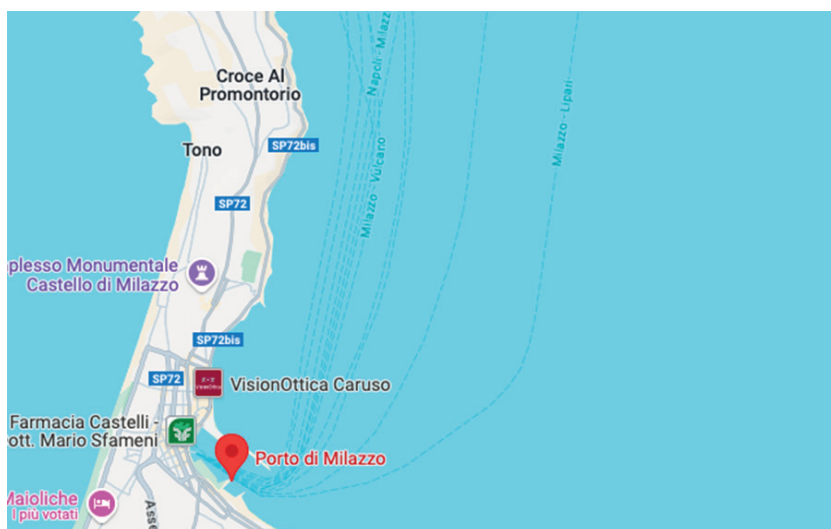


Fig. 1. Carta di localizzazione del porto di Milazzo. Fonte: Elaborazione degli autori su base Google Maps.

Di Riposto<sup>5</sup> è interessante, invece, notare come lo stesso nome della città rechi in sé la primigenia e stratificata configurazione territoriale<sup>6</sup> del sito. Inizialmente scalo commerciale della contea di Mascali – e dipendente da Giarre, dal punto di vista amministrativo, fino al 1841 – Riposto deve il suo attuale nome alla presenza di un'area attrezzata che, almeno dal '600 e per lungo tempo, ha funzionato da deposito merci, poi smistate soprattutto per via marittima. Da qui il *res ponere* poi tramutatosi in Riposto, crocevia commerciale che si è sviluppato in stretta ed inossidabile relazione con il mare. Sodalizio che, nel corso dei secoli, si è rinnovato ed espanso al punto tale che oggi la città continua ad improntare il proprio sviluppo su di esso: il porto, infatti, praticamente co-emerso con l'insediamento di nutrite comunità di pescatori, e poi tramutatosi in polo commerciale agli inizi XX secolo, è diventato – nel 2004 – porto turistico. Si tratta di una manovra che ha chiamato in causa l'intervento di attori territoriali pubblici e privati,

<sup>5</sup> Cfr <https://www.comune.riposto.ct.it/it/page/la-storia-della-citta>.

<sup>6</sup> A. Turco, *Configurazioni della territorialità*, Milano 2010.



che hanno scorto in Riposto – già polo rodato in termini d’esportazione su scala europea – un solido sito d’incrocio tra un ampio bacino d’utenza stanziale ed un potenzialmente notevole flusso di diportisti in transito. Il porto, infatti – da quel momento noto anche come porto Marina di Riposto e porto dell’Etna – non solo funge da comodo punto d’approdo per l’esplorazione del ricco e variegato patrimonio paesaggistico circostante, ma occupa una posizione di straordinaria centralità anche in termini di accessibilità: raggiungibile in trenta minuti dall’aeroporto internazionale Fontanarossa di Catania, si estende ai piedi dell’Etna<sup>7</sup> e dista sei miglia dal mare da Taormina<sup>8</sup>. Tra i diversi luoghi agilmente raggiungibili dal porto di Riposto, poi, svetta anche uno dei siti più celebri e suggestivi dell’intera regione: le gole dell’Alcantara; da non sottovalutare, inoltre, la vicinanza della città di Acireale dove – tra le altre cose – si svolge, dal 1594, una Carnevale la cui notorietà eccede di gran lunga i confini regionali. La struttura – confinante con il centro storico di Riposto, ricco di servizi ed opportunità – garantisce, ad oggi, un elevatissimo livello quali-quantitativo di prestazioni e servizi. Di seguito le principali caratteristiche:

- Banchina ormeggiabile a riva: 150 m.l.
- Pontili galleggianti: 570 m.l.
- Ormeggio: varie categorie di imbarcazioni (dagli 8 ai 40 metri, 380 posti), garantito da personale qualificato h24 che non solo accompagna ed assiste i diportisti nelle operazioni ma assicura anche la pulizia dello specchio d’acque e dei pontili.
- Controllo: accesso veicolare h24 con telecamere a circuito chiuso e sistema videocitofonico.
- Reception: amministra le operazioni di prenotazione/assegnazione dei posti barca, check-in, check-out.

---

<sup>7</sup> E. Nicosia, *Acqua, terra e fuoco. Viaggio nella terra del mito*, in *Cinema, ambiente e territorio*, cur. E. Dell’Agnese, A. Rondinone, Milano 2011, pp. 157-172.

<sup>8</sup> E. Nicosia, *Taormina, luxury shopping destination*, in *Le strade del commercio in Sicilia. Analisi e ricerche sul campo*, cur. G. Cusimano, Milano 2019, pp. 184-198; E. Nicosia, *Il Taormina Film Fest: leva di sviluppo turistico e territoriale*, in *La Sicilia di celluloido. Dall’archeologia dei set al cineturismo*, cur. E. Nicosia, Milano 2022, pp. 252-260.

- Servizio bunkeraggio: fino al tramonto con due distributori di benzina e tre di gasolio ad alta portata.
- Fornitura di acqua ed energia elettrica: mediante colonnine di erogazione a gestione elettronica con sistema prepagato attivabili con chiave magnetica (trasponder).
- Servizi igienici: toilettes uomini, donne, disabili, fasciatoio e docce.
- Cantiere Navale: piazzale 5000 m<sup>2</sup> e capannone di 1000 m<sup>2</sup>, assistenza permanente e diversificata atta a garantire – con efficacia ed efficienza – tutte le operazioni di manutenzione ordinaria e straordinaria.
- Travel-lift da 160 tonnellate che consente di operare su imbarcazioni fino a mt. 35 di lunghezza e mt. 9 di larghezza.
- Autogru semovente da 40 tonnellate dotata di un bilancino 5×3 mt, che rende molto agevole il sollevamento di piccole unità, la cui lunghezza non supera i mt. 10.
- Carenaggio.
- Falegnameria.
- Meccanica.
- Magazzino e ricambi.

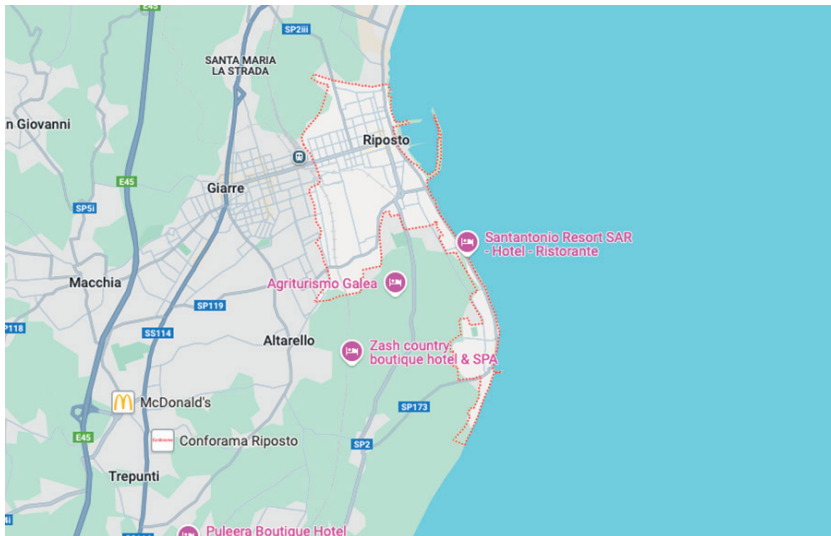


Fig. 2. Carta di localizzazione del porto di Riposto. Fonte: Elaborazione degli autori su base Google Maps.

- Zona ristorazione: bar, gelateria, pizzeria, ristorante.
- Yatch Service: affitto automobili/biciclette, servizio taxi h24, escursioni sull'Etna, servizi di lavanderia.
- Boutique di alta moda.
- Circolo velico e della pesca d'altura.

*La via delle transizioni gemelle: la tecnologia come estensione del pensiero analitico*

Sostenibilità socio-ambientale, sviluppo urbano e patrimonio tecnologico costituiscono, da qualche anno, i binari cardine sui quali procedere parallelamente – e in termini integrati – al fine di incorporare una serie di propositi tanto stringenti quanto, non sempre, rispettati. In termini generali, si tratta di obiettivi che, pur nelle rispettive caratteristiche e differenze, convergono verso una meta condivisa: il transito da una crescita tendenzialmente lineare – divoratrice senza scrupoli di risorse sempre meno disponibili – ad uno sviluppo perlopiù circolare che, fondandosi sulla capitalizzazione valorizzante delle risorse a disposizione, punti ad un complessivo miglioramento della qualità della vita e, ad un tempo, della competitività dei contesti di riferimento. In quest'orizzonte le soluzioni *smart*<sup>9</sup> si configurano come volano di crescita virtuosa per il territorio, poiché capaci di integrare diversi aspetti tra loro interagenti. È, infatti, doveroso sottolineare come il concetto di *smartness* non si dissolva nel perimetro dell'innovazione tecnologica ma, al contrario, si elevi a pieno significato solo quando quest'ultima diventi tramite di un'innovazione socio-economica e si estrinsechi nel segno del superamento delle emergenze ambientali<sup>10</sup>.

---

<sup>9</sup> R. Giffinger - C. Fertner - H. Kramer - E. Meijers, *City-Ranking of European Medium-Sized Cities*, «Center of Regional Science», 9, 1 (2007), pp. 1-12; T. Herrschel, *Competitiveness and Sustainability: Can "Smart City Regionalism" Square the Circle?*, «Urban Studies», 11 (2013), pp. 2332-2348; G. Dall'Ò, *Smart City. La rivoluzione intelligente delle città*, Bologna 2014.

<sup>10</sup> M. Morazzoni - G. G. Zavettieri, *Geografia, nuove tecnologie e turismo*, Roma 2023.

Da qui, il sempre più diffuso impiego dell'espressione «transizioni gemelle», che rimanda alla necessità di approcciarsi all'attuale concetto di sviluppo urbano e territoriale nella (mai sopita) soglia d'intersezione tra progresso tecnologico e sostenibilità ecologico-sociale – senza dimenticare che, nel processo in questione, vi sia anche da riconoscere la spiccata centralità di processi partecipativi e sostenibilità economica.

Tra i diversi modi con cui la disciplina geografica può contribuire alla pratica in questione, svetta sicuramente l'impiego integrato delle più recenti ed avanzate tecnologie di analisi spaziale. Siffatti strumenti, infatti, sono – in primo luogo – da intendere in quanto supporti di mediazione del reale che, ricomponendo quest'ultimo secondo un peculiare codice<sup>11</sup>, ne restituiscono degli aspetti non sempre visibili.

Tra i già affermati e maggiormente diffusi strumenti di analisi spaziale geografico-tecnologica figurano i GIS, la cui possibilità di lavorare su livelli stratificati e sovrapponibili di ogni singolo territorio in oggetto suggerisce – in partenza – la possibilità di approcciarsi a qualsivoglia area individuata sulla scia di un'interpretazione multi-scalare e multi-fattoriale della complessità del mondo. Movimento, ad oggi, ineludibile se come sostenuto da Elisa Bignante:

Così come la carta è una rappresentazione che per descrivere modifica e sintetizza, utilizzando convenzioni al mutare delle quali cambiano le rappresentazioni della realtà, allo stesso modo la realtà non è una, oggettiva, descrivibile. La realtà si trasforma continuamente, a seconda del momento e del modo in cui viene descritta, e a seconda dello sguardo che la osserva<sup>12</sup>.

L'obiettivo, in tal senso, non risiede allora nell'assurda – poiché impraticabile – pretesa di possedere il mondo in quanto tale; ma, al contrario, di approssimarsi alla complessità dello stesso, consci

---

<sup>11</sup> M. Tanca, *Geografia e fiction. Opera, film, canzone, fumetto*, Milano 2020.

<sup>12</sup> E. Bignante, *Geografia e ricerca visuale. Strumenti e metodi*, Roma-Bari 2011, p. 11.

del fatto che, in termini di totalità, anche il più piccolo dei territori analizzati risulta, in ultima analisi, sfuggente. In altri termini, la «Terra stessa non può essere vissuta se non dall'interno delle sue infinite declinazioni spaziali. È dunque alla dimensione originariamente spaziale dell'esperienza che bisogna tornare, se si vuole accedere ai significati molteplici dello spazio terrestre per l'umano»<sup>13</sup>. Torniamo, dunque, all'analisi dei porti in oggetto per tentare di comprendere se, e in che misura, siano stati pianificati e/o realizzati itinerari di sviluppo nel segno delle transizioni gemelle. È, inoltre, interessante chiedersi se siano già stati impiegati – o si possano impiegare – rinnovati modelli d'analisi spaziale nel tentativo di fare degli stessi un teatro d'incontro tra turismo portuale e sviluppo urbano, nel segno della sostenibilità socio-economica ed ambientale.

*I porti turistici come teatro di sviluppo urbano tra sostenibilità socio-ambientale e transizione digitale*

Da qualche decennio la geografia si occupa, con una certa decisione, del rapporto che intercorre tra i porti turistici e lo sviluppo urbano<sup>14</sup>. Connubio dal grande potenziale che, già significativamente produttivo in termini di PIL, è opportuno ripensare e rafforzare anche, e soprattutto, in dialogo con le più recenti tecnologie.

In questa cornice si situa uno dei più recenti interventi attuati a livello ministeriale, già previsto nel Piano Sviluppo e Coesione 2014-2020 dell'odierno dicastero per la Protezione civile e le Politiche del mare facente parte della più ampia manovra di valorizzazione del patrimonio storico, culturale e naturalistico della filiera marittima: il Wi-Fi by Italia.it, investimento di 5 milioni di euro del Ministero

---

<sup>13</sup> P. Furia, *Spaesamento. Esperienza estetico-geografica*, Milano 2023, p. 38.

<sup>14</sup> C. Cirelli - S. Malafarina - C. M. Porto, *I porti turistici come opportunità di valorizzazione e rilancio del turismo costiero siciliano*, in *Turismo e Territorio in Italia*, cur. F. Adamo, Bologna 2004, pp. 181-232; G. Cusimano - L. Mercatanti, *Il sistema dei porti turistici in Sicilia: un'occasione di sviluppo*, in *Mobilità e sviluppo turistico della Sicilia*, cur. S. Amoroso, S. La Rosa, Palermo 2013, pp. 40-53.

del Turismo che consiste nel potenziamento ed ampliamento della connessione wireless in numerosi Point of Interest, individuati tra quelli a maggiore rilevanza turistica e selezionati tra porti turistici e campeggi.

Si tratta di un progetto pensato e realizzato al fine di accrescere accessibilità e connettività di quelli che possono essere considerati dei veri e propri snodi territoriali ed arricchire l'ecosistema del Tourism Digital Hub; chi accede alla rete gratuita, infatti, è subito indirizzato sulla pagina di benvenuto del sito Italia.it ed ha la contestuale possibilità di scaricare due applicazioni: *Ulisses*, realizzata per facilitare ai diportisti l'accesso ai (e la gestione dei) servizi portuali e *Scopri dove ti porto – L'Italia vista dal Mare*. Sul web o su quest'ultima app il collegamento all'offerta territoriale, geolocalizzata, è diretto: ogni visitatore può, dunque, immediatamente confrontarsi con quanto il contesto raggiunto offre anche in termini di percorsi culturali ed enogastronomici.

Al momento hanno aderito 39 porti, con una netta preponderanza del Mezzogiorno (34 porti, 87%) sul centro nord (5 porti, 13%), in 11 di questi è già stata effettuata l'installazione (Catania, Cetraro, Isola delle Femmine, Marsala, Milazzo, Peschici, Pozzallo, Palau, Porto Empedocle, Santa Margherita Ligure e Vibo Valentia) e in 7 il servizio è già stato attivato (Catania, Cetraro, Isola delle Femmine, Vibo Valentia, Palau, Peschici e Pozzallo).

Tra questi – non di certo per importanza ma in relazione agli oggetti d'indagine del presente studio – svetta il porto di Milazzo, inoltre coinvolto in un ulteriore progetto di riqualificazione volto alla costruzione di un centro polifunzionale in grado di restituire servizi innovativi ai turisti in transito ed attirare investimenti di privati nell'ambito dell'attività portuale. Il progetto prevede – nel recupero e rifunzionalizzazione dell'edificio Ex Molino Lo Presti – la creazione di una rete di attività (negozi, strutture ricettive, ristoranti) e di un Museo del mare nella stazione marittima.

Vi è un ulteriore tassello di fondamentale importanza da aggiungere al mosaico Milazzo, che si situa in piena linea con quanto finora attraversato e che è valso – tra le altre cose – all'autorità di Sistema



portuale dello Stretto (ente gestore) la vittoria del premio Smart Port Award. L'importante riconoscimento – assegnato dal di Comitato tecnico-scientifico di RemTech-Coast – discende dalla sequela di iniziative che l'ente gestore ha attuato, nei porti di competenza, in termini di transizione ecologica ed energetica. Nel caso di Milazzo<sup>15</sup>, sono stati considerati di particolare rilevanza due interventi: la realizzazione di un nuovo pontile industriale in località Giammoro, che consentirà la delocalizzazione di una considerevole porzione di traffici commerciali a distanza dal centro abitato; e l'installazione di un *cold ironing*, uno dei più recenti ed avanzati sistemi di alimentazione elettrica da banchina, che permette alle navi in sosta di spegnere i motori durante l'ormeggio senza che venga meno il fabbisogno energetico richiesto. A ciò si affianca una poderosa manovra di implementazione del Port Community System (PCS), piattaforma



Fig. 3. Porto di Milazzo. Fonte: fotografia degli autori.

---

<sup>15</sup> Cfr <https://ponir.mit.gov.it/pac/interventi/asse-b/259-asse-b-riqualificazione-porto-di-milazzo>

elettronica che garantisce una comunicazione sicura ed “intelligente” tra stakeholder pubblici e privati, in ordine ad una crescita della competitività del porto e della qualità della vita (da e oltre la comunità portuale) che si svolga nel rispetto del connubio sostenibilità ambientale-avanzamento tecnologico. Ancora in corso d’opera, il progetto è parte della più ampia sterzata informatica ASTRA. Viste insieme, le manovre potrebbero arrecare benefici non indifferenti alla città e condurre ad un ulteriore incremento di attività economica e imprese presenti sul territorio.

Spostandoci sul versante ionico, il porto di Riposto<sup>16</sup> è il primo in Italia ad aver ricevuto, nel 2004, la certificazione di qualità del sistema di gestione ambientale conforme alle norme UNI EN ISO 14001 per i servizi di ormeggio, rimessaggio e annesse attività di accoglienza ed assistenza passeggeri. Negli anni seguenti ha costantemente confermato quest’indirizzo e, di certificazione in certificazione, è ad oggi considerabile – a tutti gli effetti – un green port. A emissioni zero ed a basso costo energetico, sono diversi i più recenti interventi atti a confermare quest’indirizzo di fondo: dall’installazione di due colonnine di ricarica elettrica al potenziamento dell’impianto di erogazione di acqua e luce, transitando per l’installazione di pensiline fotovoltaiche nell’area parcheggio e dal restyling del Bistrot, ormai delizioso punto di ritrovo per residenti e visitatori; è interessante sottolineare come la ristrutturazione della struttura sia, inoltre, parte di un progetto finanziato dal PNRR che mira al miglioramento eco-sostenibile e degli standard qualitativi delle strutture ricettive tramite il tax credit.

Facente parte degli interventi per lo sviluppo del Mezzogiorno e per il potenziamento delle ZES (Misura M5P3 PNRR/ZES) è, inoltre, una complessiva manovra di rafforzamento della rete infrastrutturale di collegamento tra l’“ultimo miglio” – il porto dell’Etna – la grande viabilità (SS114 e A18) le aree costiere ioniche ed il versante pedemontano.

---

<sup>16</sup> Cfr <https://ponir.mit.gov.it/pac/interventi/asse-b/259-asse-b-riqualificazione-porto-di-milazzo> e <https://openpnrr.it/progetti/146910/>.

*Slanci conclusivi*

L'attenzione ai due casi di studio rivela quanto poliedrici possano essere gli interessi geografici connessi alla funzionalità portuale e quanto essi possano essere affrontati con approccio trasversale. A fronte delle certamente rilevanti indagini a grande scala, con la Giornata di studi "I porti minori della Sicilia dal Medioevo all'Età contemporanea. Storia, funzioni, prospettive", svoltasi a Palermo, il 19 Dicembre 2024, si è provato, con tutti i limiti del caso, a proporre, in ottica complementare, una sterzata metodologica all'impianto della ricerca geografica connessa al PRIN 2022 PNRR P2022ZXJ42. Si era ritenuto utile infatti, nelle fasi preliminari della ricerca, il concentrarsi essenzialmente su una dimensione territoriale puntiforme, quella comunale, per comprendere, ragionando in termini di analisi spaziale, quanto (e soprattutto se) l'esistenza di una portualità storica avesse qualche ruolo o effetto trainante nelle politiche di sviluppo locale contemporanee.



Fig. 4. Porto di Riposto. Fonte: fotografia degli autori.

Si è allora proposto, quantomeno per quanto concerne l'indagine geografica, di utilizzare le portualità come chiave di accesso ai territori. In particolare, si è posta attenzione a quegli strumenti di governance, previsti dalla programmazione UE, che, attraverso l'approccio LEADER, attivano reticolati di interazione territoriale fra soggetti pubblici e privati e insistono con progettualità bottom-up di sviluppo locale connesse con una vera o presunta identità costiera e marinara. Sappiamo infatti bene che, se l'esposizione geografica sul mare è un dato di fatto, definire dinamiche identitarie che addirittura possano essere viatici di sviluppo complessivo dei territori è decisamente più complesso da dimostrare. Tuttavia, i GAC (oggi FLAG) insistono esattamente sul sentiero stretto che tiene insieme, appunto, milieu marinaro e sviluppo e quindi, essendo strutture concrete ed operanti, costituiscono naturalmente, anche da un punto di vista scalare, oggetto di interesse specifico dell'indagine geografica da approfondire.



Finito di stampare nel mese di dicembre 2025  
presso le Officine Tipografiche Aiello & Provenzano  
Bagheria (Palermo)





ISBN 979-12-82368-08-7



9 791282 368087