



TEMPO FARISEO: ULTIMA CHIAMATA?

Immaginatevi cosa farebbero altrove, in un Paese civile e moderno, che vuol campare di Turismo, se scoprissero che nei fondali del loro porto, possono essersi conservati i rarissimi resti di una flotta greca del IV sec. aC. ... e poi chiedetevi cosa invece faremmo noi abitanti di una città nata come “porto di Erice” nel sapere che nel 368 a.C. una intera flotta del tiranno di Siracusa, Dionisio il Vecchio, con circa 130 navi, venne attaccata dai Cartaginesi che ne distrussero e conquistarono le navi... Immaginate poi di vivere in “città costiera e portuale a spiccatissima vocazione marinara” (Maurici 2020), e scoprire che uno dei più grandi storici dell’antichità si sia occupato del vostra città, spiegando che “tanto favorevole era, infatti la posizione e tale la bellezza del porto [...], che sempre i Cartaginesi dedicarono alla sua difesa la massima cura”... Infine chiedetevi come mai tutti conoscono i rostri e la celeberrima Battaglia delle Egadi del 241 a.C. che segnò per la storia il predominio di Roma nel Mediterraneo, mentre quasi nessuno conosce la “battaglia di Trapani” combattuta solo otto anni, proprio nel porto di Trapani e nelle sue acque antistanti... senza che i rostri siano mai stati cercati... Eppure, se Marsala venne scelta quale sede del Pretore e del Questore, Trapani forse, proprio a causa degli intensissimi traffici tra Roma e l’Africa, non smise certo di essere uno degli snodi portuali più importanti dell’Isola, essendo tra le poche città siciliane citate nella Tabula Peutingeriana, fondamentale cartina stradale dell’antichità... E neppure in età bizantina perse di importanza, visto che il suo porto si trovava su una rotta da Bisanzio per l’Italia e fu la “base più occidentale della Sicilia” all’inizio dell’VIII secolo... Nel Medioevo poi è una fonte araba anonima, forse di X o XI secolo, riportata da Al-Kazwini, a descrivere Trapani come una importante città e buon centro commerciale per via del suo porto, cinta di mura su ogni lato e certo ben

difesa tanto nel X secolo, descritta da al-Muqaddasi, quanto al momento della conquista normanna nel 1075, in cui per espugnarla si resero necessarie operazioni combinate sia di terra che di mare... Cosa consente allora a questa città e al suo porto una tale importanza e centralità negli evi antichi? Semplice... il fatto di essere stato un fondamentale crocevia del Mediterraneo, posto sulla principale rotta nord-sud del Mediterraneo e tra l’occidente per l’oriente, tanto da riempirsi di consolati amalfitani, catalani, alessandrini, genovesi, veneziani,

Malta” (Sciascia L. 1996). Sarà sempre questo porto che, in età federiciana, consentirà ad un numeroso contingente di crociati di svernare e ospiterà, pochi anni dopo, nel 1270, la flotta crociata di San Luigi, che per una tempesta tanto violenta, quanto improvvisa, al ritorno dalla conquista di Tunisi vi perderà oltre 40 navi e con ogni probabilità un inestimabile tesoro. Fu Trapani, quindi, in antico, un porto ben più importante dell’attuale, tanto da essere difeso nel 1282 al momento dello sbarco di Pietro III di Aragona, addirittura da due castelli (gemina ca-



lucchesi, francesi e fiorentini e da essere tanto contesa tra le repubbliche marinare tirreniche, che “sia Barbarossa che Enrico VI la prometteranno a Pisa” (Sciascia L., 1996). Attraverso gli accordi tra Federico II e il signore Hafside di Tunisi, Abū Zakaria, questo porto determinò tra XIII e XIV l’evoluzione della città. Fra piraterie, commerci e missioni ufficiali, permise agli Abate de Trapano di “gettare le basi della loro fortuna, stendendo reti di potere anche sulle isole, da Favignana a Pantelleria, alla stessa

stra) oltre che dalla Colombaia (fino a quel momento solo Turrus) e divenne ben presto “porto dei re”, primo scalo siciliano di una nuova rotta privilegiata verso la Spagna perché “segnata dal Monte San Giuliano, ha l’ovvio vantaggio di trovarsi nel punto in cui la rotta marittima dalla Catalogna, passando per le Isole Baleari e la costa del Maghrib, raggiunge la Sicilia” H.Bresc (1986). Questo porto “cerniera fra Spagna e Italia” sarà così a lungo conteso dagli sconfitti Angioini francesi, che lo cingeranno d’assedio con di-

spendio di navi e armate nel 1284, nel 1299, nel 1315 e nel 1432, diventando in pochi anni uno dei primi centri della Sicilia e “chiave del regno” per Carlo V nel 1535, attirando nel 1525 le attenzioni di “venticinquе galee d’infideli alla Favignana” considerate “l’antiguardia dell’armata turchesca” (Pugnatore, Istoria...) che apparirà invece a Favignana pochi anni dopo, nel 1533, al comando del pirata Barbarossa, senza attaccare la città, forse perché capitale corsara e pirata, pullulante di cittadini già edotti al saccheggio, così come ai rischi di sempre di chi andava per mare. E non fu infine Trapani uno di quei porti a tornare ad essere assediato nel 1719 e nel 1739 durante la guerra della Quadruplice Alleanza per il dominio del Mediterraneo, interrompendo per l’ultima volta quella sua vocazione di porto sicuro e ben protetto che i navigatori mediterranei hanno sempre desiderato e auspicato? Per farla breve, la condizione della marina antica era ben più precaria dell’attuale: aveva il sapore di un vero e proprio azzardo, tanto la si pensa indietro nel tempo e nella tecnologia... con piccole navi a remi o a ve-



(3.800 chilometri) e ben cinquanta giorni, al ritorno, a causa del maltempo, per soli 2.000 chilometri da Acri, in Israele a Messina... e non era persino raro che le navi affondassero nei porti o nelle loro prossimità in cui si concentravano perdendo i loro carichi, il cui recupero, qualora possibile (e raramente lo era) era affidato per profondità modeste ai sommozzatori dell’antichità, gli urinatores, in grado di ripescare fino a circa 7,5 metri in cambio della metà del valore... Così se in queste settimane ho tediato i miei ormai 26 lettori (25+1) con il racconto della storia del nostro porto, è stato solo per mostrar lo-



la, obbligate ad una percorrenza sottocosta, contrassegnata da incidenti, fortuali e tempeste più o meno improvvise, derive e incagliamenti su scogli e secche, incendi a bordo, cedimenti strutturali, scontri militari e affondamenti durante assedi, attacchi di corsari e pirati... con carichi umani e di merci spesso sovrabbondanti da ripagare il rischio della navigazione stessa, con traversate lunghe e piene di imprevisti: trenta giorni da Gibilterra ad Alessandria d’Egitto, attraverso Baleari, Sardegna, Sicilia e Creta

ro come la sua realtà odierna sia appena che una pallida ombra di ciò che è stato ed ha rappresentato nell’intero Mediterraneo tra una quasi infinita sfilata di incidenti che hanno certamente lasciato nei fondali, un Patrimonio da sempre nascosto ai nostri occhi e già devastato durante i precedenti dragaggi... Un Patrimonio che se valorizzato, potrebbe rendere la nostra città, una delle mete principali del turismo culturale dell’Isola: un luogo di cultura e di storia come sono Selinunte, Segesta, Marsala e Mozia...

Se in queste settimane vi ho tediato è perché, per quanto mi sia sforzato, nel progetto esecutivo di escavazione dei fondali del porto, già mandato in gara ed aggiudicato nel novembre 2022, non ho letto un bel nulla che potesse rassicurarmi sulla cura del patrimonio archeologico subacqueo del porto: nulla sulla tutela preventiva e nulla sulla sua tutela e valorizzazione in corso d’opera: né una riga di relazione, né una cifra a bilancio... E allora mi chiedo e vi chiedo se questa città diventerà mai una città civile, in cui insieme alla escavazione dei fondali si possano recuperare i reperti accumulatisi da almeno tre millenni! Mi chiedo e vi chiedo cosa abbia fatto finora l’Autorità Portuale per ottemperare, già in progetto, alle prescrizioni del superiore Ministero dei Beni Culturali allorché premette che “considerata la rilevanza storica del porto di Trapani dovrà essere posta la massima attenzione nella realizzazione dei lavori da realizzare nello specchio d’acqua senza arrecare alcun danno a materiale archeologico”... Cosa farà affinché la valorizzazione del porto non sia uno sbancamento indegno di un Paese civile, quanto diventi da subito una occasione irripetibile di arricchimento collettivo, persino prima dell’arrivo delle grandi navi da crociera... Cosa faranno le nostre Soprintendenze per esercitare la loro “alta sorveglianza” ed evitare eventuali furti, distrazioni e imperdonabili perdite?... Cosa farà il nostro Comune per convincere l’Autorità Portuale affinché questa escavazione non rimuova i fanghi, i “rifiuti” e le bombe ma vada piuttosto ad incrementare il nostro Patrimonio Culturale come mai è stato fatto?... E poiché la storia siamo noi, chiedo ancora ai cittadini e ai lettori, a prescindere da come la pensiate e per chi votiate... anche perché personalmente non mi candido ad alcunché... come possiamo/potete contribuire affinché questa nostra città sia un Paese civile, piuttosto che una delle capitali del regno fariseo... e queste escavazioni diventino una preziosissima occasione di conoscenza, di attrazione, di soddisfazione, di crescita, di sviluppo e di orgoglio per questa città? Ritengo infatti, allora e davvero, che la vicenda dell’escavazione del porto sia un ottimo banco di prova, per questa città, per capire se saremo mai in grado, se riusciremo a ridurre la distanza culturale con Stoccolma e i suoi 40 (quaranta) musei... se mai saremo capaci di proiettare Trapani nell’immaginario collettivo, come luogo di sintesi della storia mediterranea. A tutti noi delego la risposta e ai posteri l’ardua sentenza.