

Introduzione

UNA CITTÀ ALLA RICERCA DEL SUO PORTO:

IL PORTO DI CATANIA FRA REALTÀ E RAPPRESENTAZIONE

Maurice Aymard

La storia del porto di Catania, dagli ultimi secoli del Medioevo fino ad oggi, ci pone un problema del tutto originale. Il porto esistente, con i suoi limiti e le sue debolezze, però anche con le sue infrastrutture, corrispondeva più o meno ai bisogni reali della città e della sua economia. Però la città, o i gruppi dirigenti che parlavano e scrivevano nel suo nome, ha sognato e richiesto, secolo dopo secolo, un porto diverso che fosse all'altezza delle sue ambizioni o delle sue pretese, e che le avrebbe dato il via per un futuro diverso. I vari progetti per l'estensione del porto, la costruzione di nuovi moli e di nuove attrezzature, illustrano la continuità di un discorso sulla modernizzazione volontaria della città, per iniziativa degli stessi gruppi dirigenti che cercano – con successo limitato – di convincere le autorità di Palermo, di Napoli e poi di Roma della necessità di tali investimenti costosi, che superano le capacità finanziarie della città. Questo discorso è tanto più interessante da seguire perché si sviluppa parallelamente a quello sulle trasformazioni urbanistiche e sulla ricostruzione della città dopo l'eruzione del 1669 e il terremoto del 1693, ricostruzione che gli stessi gruppi sono riusciti, da soli o quasi, a portare a termine. Il discorso sul porto non riesce mai del tutto a riunirsi col discorso sulla città, di cui costituisce nello stesso tempo il prolungamento e il contro-modello.

I due discorsi ci rimandano alle rappresentazioni che i contemporanei avevano e formulavano non soltanto della loro città, del suo ruolo economico e politico, del suo aspetto urbanistico ed edilizio, della sua capacità di rispondere alle domande concrete dei suoi abitanti e alle sfide del momento, ma anche della sua competizione con le altre città dell'isola, in un contesto dove la multipolarità non impedisce il delinearsi di nuove gerarchie spaziali e amministrative. Il posto fissato a Catania è, da questo punto di vista, esemplare sia delle realtà sia delle possibili alternative che i suoi cittadini non possono impedirsi di sognare e di tentare di realizzare.

Per la Catania della fine del Medioevo la chance di essere la capitale politica ed amministrativa dell'isola appartiene ormai al passato. Dovrà aspettare la seconda metà del '900 per poter pensare ad una sua possibile rivincita, questa volta come capitale economica. A partire dell'inizio del '500 la lotta per il primo posto, il cui peso politico porta con sé vantaggi economici e finanziari sempre più importanti, si limita a Palermo e Messina, che il fallimento della sua rivolta (1674-78) eliminerà dal gioco per il potere, confermando, pochi decenni prima della fine della dominazione spagnola, la fine della divisione dell'isola in tre "valli" uguali, e la supremazia ormai definitiva di Palermo. Messina aveva il suo porto "naturale", per di più situato in una posizione ideale, che gli permetteva di controllare la quasi totalità del traffico fra le due parti, orientale ed occidentale, del Mediterraneo. Se mettiamo da parte qualche nave che tentava la strada diretta fra Siracusa e la Grecia, e il traffico musulmano che seguiva la costa sud, fra Egitto e Maghreb, anche le flotte ottomane che raggiungevano Tunisi o Algeri passavano davanti alle mura di Messina dopo avere seguito la costa sud della Puglia e della Calabria. E Messina era anche il solo porto capace di accogliere le grandi armate cristiane, come quella che si riunisce durante l'estate del 1571, prima di Lepanto. L'errore del suo gruppo dirigente e della sua popolazione fu di non capire che questi

vantaggi “naturali” perdevano la loro importanza in un contesto come quello del Seicento, quando la guerra marittima fra i due imperi, ottomano e spagnolo, non era più all’ordine del giorno, e quando il commercio col Mediterraneo orientale era ormai controllato dai “nordici” (olandesi, inglesi, anseatici, etc.) che avevano scelto Livorno come centro principale delle loro attività in Italia: la Francia era troppo lontana, e la sua forza militare navale troppo debole per costituire una vera alternativa.

Palermo invece, dopo lunghe discussioni e vari rinvii, aveva finalmente avviato, a metà del ’500, la realizzazione costosa del suo molo che, sotto il Monte Pellegrino, prefigura e orienterà lo sviluppo del suo porto fino ad oggi. Questo molo anticipa, per molti versi, i bisogni reali del commercio palermitano, come conferma la lentezza dell’espansione del Borgo di Santa Lucia, fuori delle mura. Deciso per motivi politici più ancora che economici, permetteva a Palermo, luogo di residenza principale dell’aristocrazia feudale, del viceré e degli uffici e organi principali dell’amministrazione centrale, di attrarre i grandi mercanti stranieri, interessati per lo più al commercio del grano, centrato sulla Sicilia occidentale, nell’importazione e vendita dei prodotti di lusso e dei manufatti agli stessi gruppi sociali, nella banca e nelle attività di credito al governo e alle grandi famiglie. La crescita del porto, dinamizzata a partire del 1735 dal collegamento più rapido con Napoli, accompagnò fra ’500 e ’800 questa centralizzazione sempre più forte dell’economia siciliana intorno alla sua capitale, il cui punto d’arrivo fu, nella prima metà dell’800, la creazione progressiva di una flotta commerciale e di cantieri navali: una storia che si può paragonare a quella di Napoli, a lungo anch’essa un porto senza flotta propria, e che permise alle due capitali del Sud d’Italia di trarre, alla fine del secolo, i vantaggi principali dello sviluppo degli scambi diretti coll’America e dell’esportazione degli uomini.

Alla punta occidentale dell’isola, Trapani aveva sfruttato a lungo la sua posizione di luogo d’arrivo delle navi venute dalla Catalogna e dal Levante spagnolo, che avevano seguito la strada delle Baleari e della Sardegna. Vi aggiungeva la sua duplice funzione di porto del sale e di porto del tonno, valorizzato sul mercato internazionale dal passaggio dalla conservazione col sale (il sale delle miniere di Cammarata era preferito a quelli di mare) a quella sotto’olio. Questi ruoli tradizionali vengono rinforzati e diversificati, a partire dei primi anni dell’800, coll’“invenzione del Marsala”, in parte dovuta all’intervento iniziale di mercanti inglesi, cioè la produzione per l’esportazione di una nuova categoria di vini secchi o dolci di gradazione alcolica più elevata ispirata dagli esempi anteriori del Jerez e del Malaga. L’ascesa dei Florio, e l’allargamento dei loro orizzonti fino a Palermo nel settore delle costruzioni navali e della flotta mercantile, viene a mostrare la definizione di nuovi ruoli e di nuovi spazi economici nella parte occidentale della Sicilia.

Catania, malgrado la sua posizione centrale sulla costa orientale dell’isola, allo sbocco del Simeto e del Dittaino, non riuscì mai a concentrare intorno a sé le funzioni portuarie della zona, che rimasero divise fra una molteplicità di semplici scali, di porticcioli e di veri e propri porti. Messina, Augusta e Siracusa, le tre sole città ad essere dotate di un vero sistema di difesa, si dividono i ruoli nel campo militare, Messina e Siracusa servendo anche di base per l’approvvigionamento di Malta, mentre Augusta aggiungeva a questa funzione militare le capacità d’esportazione delle sue saline. Messina, che fino alla fine aveva quasi monopolizzato l’esportazione della seta – seconda per valore delle esportazioni nell’isola –, ritrova un nuovo dinamismo coll’espansione, a partire della

seconda metà del '700, degli agrumi, e poi colla costruzione delle ferrovie, che ne fa un punto di passaggio obbligato fra l'isola e il continente. Il "caricatore" di Catania aveva man mano emarginato, fin dal '500, la concorrenza dei piccoli scali situati più al sud (Bruca, Brucoli, l'Agnone), ma esportava la maggior parte dei grani dei suoi magazzini verso Messina e verso la Calabria – alimentando così un va e vieni di piccole barche, quasi mai di grosse navi. Ma fu Riposto, il porto della contea di Mascali, ad occupare la posizione principale nel traffico marittimo del prodotto simbolo, prima degli agrumi, dell'agricoltura intensiva in espansione fra '500 e '800 nella zona etnea: il vino. E Catania non fu, durante la seconda metà dell'800, in grado di trarre i vantaggi che sperava dall'esportazione dello zolfo, malgrado le ferrovie che la collegavano con le miniere dell'entroterra, e malgrado l'impianto di raffinerie più vicine ancora, non a caso, alla stazione che alla marina.

Senza altro il porto più importante della zona, per il volume e il valore dei traffici, legati in parte ai consumi della città stessa (legname, pesce, vino, sale, etc.), come dimostra la sua resistenza alle pretese di Aci a competere con lei su questo terreno, Catania poteva approfittare della rete complessa di correnti di scambio via mare, nei quali i suoi cittadini, proprietari o mercanti, pescatori e marinai, erano spesso direttamente interessati: non la controllava però, e non aveva bisogno di controllarla abbastanza per imporsi come una Genova della riviera etnea, il cui entroterra non richiedeva e non permetteva l'affermazione di questo tipo di metropoli, e ai bisogni del quale corrispondevano forse meglio questa possibilità di scelte complementari o alternative, secondo i bisogni, i prodotti, le richieste e le destinazioni.

Tutti i progetti successivi, dall'inizio del '600 all'800, in favore di un ampliamento e di un potenziamento delle capacità portuarie vanno perciò letti in questa prospettiva: quella del sogno, da parte di alcuni membri dei suoi gruppi dirigenti, di un ruolo diverso e di uno status superiore per la loro città, come se bastasse un investimento nelle infrastrutture per cambiare da solo una situazione che era quella che era, e l'accentramento intorno a un polo dominante per dinamizzare dei traffici la cui logica stessa – quella della diminuzione dei costi di trasporto, e di una articolazione giusta fra trasporto terrestre e marittimo – giocava in favore di altre soluzioni, senza altro più economiche, tanto più durante l'età moderna dove al costo dei lavori necessari per il porto bisognava aggiungere quello del rinforzamento del sistema difensivo. Le mura esistenti bastavano a proteggere la città contro gli attacchi e razzie dei corsari, la mediocrità del porto bastava da parte sua a scoraggiare il nemico ad occuparla in modo durevole: Catania era destinata a rimanere una "città aperta", secondo la felice formulazione del principe di Biscari (citata qui da Enrico Iachello), cioè una città aperta alle navi di commercio, non ad una flotta militare. L'Ottocento segna invece una svolta, con la pace ritrovata nel Mediterraneo, la crescita e la nuova geografia degli scambi commerciali a lunga distanza stimolata dalla rivoluzione industriale, le possibilità nuove offerte dalla navigazione a vapore e dalle ferrovie. Il progetto del nuovo molo iniziato a metà del secolo illustra la capacità delle élites urbane a definire, prima ancora dell'Unità d'Italia, e di portare avanti subito dopo una risposta che fosse all'altezza della situazione nuova che si stava delineando. Il gioco, prima, era un gioco a somma nulla, dove i progressi di Catania si sarebbero realizzati a spese dei suoi concorrenti. Si trattava ora di permettere alla città di trarre per se stessa una parte dei vantaggi resi possibili da un contesto dinamico e in forte espansione, e di entrare così nell'era industriale. Che questo progetto, che non poteva non essere nello stesso tempo

economico e politico, non abbia dato tutti i risultati sperati viene ulteriormente a confermare la continuità plurisecolare di un dato di fondo: la città sogna un porto all'altezza delle sue ambizioni, però vale per lei l'argomento, citato qui anche dallo stesso Iachello, che il suo Decurionato poteva opporre alla pretese di Acireale: "i porti non sono da sé soli bastevoli per la prosperità del commercio".

A questo argomento si potrebbe aggiungere l'argomento apparentemente contrario, ma in realtà complementare: la prosperità del commercio non si identifica sempre colla presenza di un porto. Quest'ultimo argomento viene confermato dalla situazione attuale, dove il traffico marittimo nel Mediterraneo viene dominato dalle petroliere, dai portacontainers e dalle navi di crociera per il turismo: le prime due richiedono larghi spazi che una città mediterranea, stretta fra la montagna e il mare, non può offrire, come dimostra il successo recente di Gioia Tauro, dove lo smistamento dei contenitori ha occupato il posto lasciato vuoto dall'abbandono del progetto di polo siderurgico. Il porto di Catania è costretto a cercare il suo ruolo all'interno di questa nuova geografia degli scambi marittimi nel Mediterraneo.

La via del mare costituisce indubbiamente per il commercio della città una carta da giocare, cogliendo tutte le opportunità nuove che si possono presentare in un contesto che è nello stesso tempo di concorrenza e di complementarietà, dove i vari "poli" esistono soltanto all'interno di "reti". Questa carta va perciò utilizzata tenendo conto delle altre carte che Catania ha in mano: prima di tutto l'aeroporto internazionale e la rete di autostrade e di superstrade che hanno trasformato, durante gli ultimi trent'anni, il paesaggio dell'isola ed unificato il mercato interno siciliano. Questi elementi, utilizzati insieme, possono permettere a Catania di mantenere il suo ruolo di metropoli regionale e di rinforzare quello, oggi il più importante per orientare e controllare i flussi commerciali e finanziari, di centro decisionale.