

## La via *Catina-Thermae* tra l'alta valle dell'Imera Meridionale e la costa tirrenica: ipotesi sul tracciato e sopravvivenze medievali

Aurelio Burgio

E' noto che la puntuale ricostruzione della viabilità siciliana presenta, per numerose ragioni, estreme difficoltà: dai condizionamenti dovuti alle caratteristiche morfologiche del territorio, all'arcaicità del sistema stradale romano (imperniato su quello precedente), all'assenza di manufatti quali ponti, tagliate, o basolati stradali. Non ultima, una conoscenza ancora troppo limitata del territorio impedisce spesso di ricavare dati utili all'identificazione se non del tracciato, almeno di possibili percorsi tra due città: è verosimile, inoltre, che negli otto secoli che vanno dall'affermazione al declino di Roma in Sicilia, siano esistite più alternative, più tracciati tra un centro ed un altro. Proprio in quest'ottica sono state valorizzate - da alcuni decenni - non solo l'ubicazione di fattorie e di insediamenti rurali di età greca e romana, ma anche le trasformazioni che dal tardo-antico in poi hanno riguardato l'assetto poleografico della Sicilia. Questi fenomeni, tuttavia, potrebbero avere alterato la nostra percezione del sistema viario antico, ulteriormente trasformato dal costituirsi prima delle *trazzere regie*, e poi del sistema stradale ottocentesco. Molti fattori possono dunque avere contribuito, progressivamente, alla dissoluzione del sistema stradale di età romana, soprattutto perché in un territorio - come quello della Sicilia interna - dalle condizioni geomorfologiche non sempre favorevoli, e privo di centri urbani, poteva essere la presenza di fattorie, *vici* ed *emporia* a dare concretezza allo snodarsi del tracciato.

Su questi principi metodologici si fondano le ricerche storico-topografiche condotte, da oltre un ventennio, dal Dipartimento di Beni Culturali dell'Università di Palermo, sull'intero bacino del fiume Imera Settentrionale e sull'area di spartiacque con l'Imera Meridionale, ricerche che hanno consentito di affrontare lo studio del tracciato *Henna-Thermae* sulla via che univa quest'ultima città a *Catina*. Tale impostazione costituisce una scelta obbligata, poiché nessuna informazione si ha su questa via anteriormente al III sec. d.C., prima cioè della compilazione dell'*Itinerarium Antonini* e della *Tabula Peutingeriana*, né il dettaglio e le caratteristiche di questi documenti forniscono le puntualizzazioni topografiche necessarie. In questa prospettiva, eventuali siti archeologici di grande estensione reperiti sul tracciato potrebbero testimoniare forme di concentrazione della proprietà fondiaria, ed accogliere forse anche una *mutatio*.

Gli studi di Giovanni Uggeri prima e di chi scrive poi hanno permesso di ipotizzare un tracciato che dalla costa tirrenica, non lontano dall'incrocio con la *via Valeria*, attraversava l'entroterra dell'ormai distrutta Himera, forse coincidente con la Regia Trazzera "Termini-Taormina", ma diverso da quello indicato nella Carta redatta agli inizi del 1700 da Samuel von Schmettau, che valorizza la viabilità che tocca il nuovo abitato di Cerda, denominato Fondaco Nuovo. Oltre Cerda, sembra che l'attuale SS120 abbia ripreso il tracciato della via antica, fino alla Portella dei Sette Frati, per scendere al diruto Ponte Grande sul Salito, nei cui pressi si trova una fattoria di età ellenistica e alto imperiale. Valicato il Ponte Grande la via avrebbe seguito un percorso obbligato, risalendo in quota lungo il Torrente Salito prima ed il Vallone Fondachello - toponimo significativo - poi, fino al moderno abitato di Caltavuturo.

Oltre Caltavuturo, e fino al Bivio Vurrania, la via antica potrebbe essere stata ricalcata in parte da una regia trazzera, probabilmente la stessa denominata "via pubblica" in una carta ottocentesca, e in parte dall'attuale SS120. Punto nodale della nostra ricostruzione è proprio il Bivio Vurrania, importante nodo stradale nella viabilità otto-novecentesca, dal quale si possono seguire due distinti percorsi.

Il primo, tracciato nella Carta della Sicilia del 1714 di Agatino Dandone, e in quella poco più tarda di Samuel von Schmettau (scala 1:80.000 circa), corre sullo spartiacque tra i

due Imera, ed è riconoscibile dall'andamento di una regia trazzera che scende all'Imera Meridionale sfruttando i valloni Gangitano e Passo di Mattina, per raggiungere Alimena transitando a Nord del Castello di Resuttano. La trazzera, nota localmente come trazzera diretta a Catania (nn. 132 e 288, "di Passo della Mattina" e "di Sagnefere"), era un tempo adoperata come grande via di comunicazione tra i paesi della fascia pedemontana delle Madonie, ma è oggi solo come via armentizia stagionale. Essa solca la contrada Fondacazzi - si noti ancora una volta il toponimo - , dove numerose case rurali, ancora in piedi o allo stato di rudere, sorgono sulla trazzera che fiancheggia il vallone. Una significativa testimonianza archeologica è in stretta relazione con questo tracciato: si tratta di un'area di frammenti riferibile, per i reperti di superficie, ai secoli XII-XIV, ubicata su un piccolo dosso circa 10 metri a monte degli edifici moderni, alcune decine di metri a Nord del vallone e della regia trazzera. Si noti tuttavia che sul F. 260 SO (Petralia) dell'I.G.M. (edizione 1895) la regia trazzera corre alcune decine di metri a Nord del fiume, dunque a ridosso del sito segnalato.

Tuttavia, che la viabilità principale potesse subire delle modifiche è testimoniato da due più tarde versioni ridotte (entrambe del 1748, a scala 1:320.000) della carta dello Schmettau, ove il collegamento tra Caltavuturo ed Alimena si snoda per Polizzi, Petralia Sottana e Resuttano. La cartografia storica testimonia dunque dell'esistenza, almeno dagli inizi del '700, di una via pubblica che da Termini raggiungeva Alimena, adeguandosi sia alla contrastata morfologia della zona di spartiacque tra i due Imera, sia all'attrazione esercitata dai centri delle Madonie, Polizzi in primo luogo, e dalla recente fondazione di Alimena.

Il secondo tracciato dal Bivio Vurrania volge invece a Sud, risalendo, come trazzera regia, fino alla gola controllata Serra di Puccia, sede di un *phrourion* di età arcaica e classica. Da qui la via antica proseguirebbe verso Sud-Est, attraverso la contrada Susafa, tenendosi a monte delle zone di testata del vallone omonimo, e lambendo - oltre ad insediamenti di età repubblicana e imperiale (Acquamara e Susafa) - il sito di Chiesazza, dove abbiamo rivenuto reperti attribuibili ai secoli XII-XIV. Quest'ultimo tratto, documentato in una carta ottocentesca dell'ex feudo Susafa e nella cartografia dell'I.G.M., è oggi solo in parte conservato come trazzera, ma ancora riconoscibile come limite di proprietà sulla Carta Tecnica Regionale (scala 1:10.000) della Regione Siciliana (Sez. 621080, Monte Catuso). Superato il valico di Portella del Vento l'arteria potrebbe avere attraversato un'area localmente definita *Ciaramito*, dove sono stati individuati, a circa 1 Km l'uno dall'altro, due siti piuttosto estesi (rispettivamente circa 1 e 4 ha.), frequentati con continuità per tutta l'età imperiale. In questo tratto la trazzera attuale non solo si adatta alle caratteristiche dei terreni, sfruttando quelli più saldi in un contesto di prevalenti argille e arenarie, ma corre a circa 15 m di distanza da entrambi i siti, separando in quello più a valle l'area dell'abitato dalla necropoli. Che la regia trazzera possa ricalcare una via romana è ancora una volta solo un'ipotesi, ma se così fosse si avrebbe pure un'area cimiteriale ubicata, secondo consuetudine, alla vista dei passanti.

Dalla contrada Susafa la via poteva quindi proseguire verso Sud fino ad incrociare l'attuale SS121, volgere ad Est e raggiungere, con un tracciato verosimilmente non molto dissimile da quello della statale, la zona del Ponte di Legno sul Torrente Barbarigo. Quindi avrebbe seguito il Vallone del Landro, sfruttando il versante meridionale, meno soggetto a smottamenti, fino alla Portella di Recattivo, nei cui pressi si trova un insediamento frequentato nella tarda età imperiale, per scendere al fiume Imera Meridionale transitando a Sud di Terravecchia di Cuti, lambendo così anche la fattoria romana di località Cozzo delle Graste, attiva tra l'età repubblicana e la tarda età imperiale.

Che la via descritta sia stata adoperata anche in età medievale, pur in assenza di centri urbani, è suggerito dal rinvenimento di ceramica attribuibile ai secoli XII-XIV nei siti di Chiesazza e *Ciaramito*, e dalle segnalazioni, ancorché scarse, di abitati nelle località Puccia (casale nel 1275, già feudo spopolato nel 1330), Catuso e Tudia, tutte gravitanti sull'asse in esame e su uno trasversale che univa Castronovo a Polizzi, passando per il feudo di Verbumcaudo, pochi km a Sud-Ovest.

L'itinerario che abbiamo ricostruito in dettaglio, dal Bivio Vurrania all'Imera Meridionale, se non coincide integralmente con la via romana che univa Termini Imerese a Catania, costituisce certo un importante asse viario, forse il principale collegamento a Sud delle Madonie, frequentato dall'età ellenistica (ma già in età coloniale) fino a tutta l'età imperiale, così come suggerisce la presenza e soprattutto la dislocazione degli insediamenti.

#### BIBLIOGRAFIA ESSENZIALE

BURGIO A., Osservazioni sul tracciato della via *Catina-Thermae* da Enna a Termini Imerese, in *Journal of Ancient Topography* X, 2000, pp. 183-204.

DUFOUR L., *La Sicilia disegnata. La carta di Samuel von Schmettau (1720-1721)*, Palermo 1995.

PACE B., *Arte e Civiltà della Sicilia Antica*, I<sup>2</sup>, Roma-Città di Castello, 1958.

UGGERI G., La Sicilia nella Tabula Peutingeriana, in *Vichiana* VI (1969), 2, pp. 127-171.

UGGERI G., Il sistema viario romano in Sicilia e le sopravvivenze medioevali, in C.D. FONSECA (Ed.), *La Sicilia Rupestre nel contesto delle civiltà mediterranee* (Atti del VI Convegno Internazionale di Studi sulla civiltà mediterranea nel mezzogiorno d'Italia, Catania-Pantalica-Ispica 1981) Galatina 1986, pp. 85-112.

UGGERI G., Questioni di metodo. La toponomastica nella ricerca topografica. Il contributo alla ricostruzione della viabilità, in *Journal of Ancient Topography* I, 1991, pp. 21-36.

UGGERI G., Metodologia della ricostruzione della viabilità romana, in *Journal of Ancient Topography* IV, 1994, pp. 91-100.