

## LE CARTE NAUTICHE DELLO STRETTO DI MESSINA: TRADIZIONE E INNOVAZIONE

### *THE NAUTICAL MAPS OF THE STRAITS OF MESSINA: TRADITION AND INNOVATION*

**Paolo Mazzeo** (\*)

(\*) Dipartimento di Studi sulla Civiltà Moderna, Sezione Geografico-Antropologica, Facoltà di Lettere e Filosofia – Università degli Studi di Messina.

#### **Sommario**

Famoso fin dall'antichità per il ruolo chiave nelle rotte di grande comunicazione fra oriente e occidente e Sud – Nord del Mediterraneo, lo Stretto di Messina si pone oggi come fulcro e snodo del traffico navale di molteplice natura, da passeggeri e automezzi fra sponde calabresi e siciliane, a commerciale, dei container fino a diporto e perfino sportivo.

La ricerca si propone di esaminare un progetto didattico per studenti dell'Istituto Tecnico Nautico "Caio Duilio" di Messina, attraverso lo studio e la lettura delle carte nautiche per una ottimizzazione del traffico soprattutto alla luce della nuova tecnologia satellitare. La conoscenza della navigazione dello Stretto è di estrema importanza per la formazione degli studenti, che trovano nel loro territorio l'applicabilità delle teorie in un braccio di mare, talora oggetto di cronaca per incidenti anche gravi che rendono problematica la navigazione. Rimane, comunque, un luogo unico nel Mediterraneo per l'inestimabile valore paesaggistico e culturale.

#### **Abstract**

*Famous since antiquity for their important position on the communication routes from east to west and from north to south in the Mediterranean, the Straits of Messina to this day play an important role for the sea traffic of various types, from passenger and vehicle boats and ferries between Sicily and Calabria, to commercial liners, containers, yachts and even speedboats.*

*This research intends to examine a teaching project for the students of the "Caio Duilio" Nautical Institute of Messina, by means of the study and reading of nautical maps to improve traffic conditions in the Straits, especially in the light of new satellite technology. Knowledge of the navigation of the Straits is fundamental for the formation of students that will be able to apply the theories practically, in their own territory, to a stretch of sea, so often in the news for the numerous accidents, at times serious, that make navigation problematic. It is, however, a unique place in the Mediterranean both for its natural beauty and for its inestimable cultural value.*

Lo Stretto di Messina fin dall'antichità, ha sempre ispirato scrittori, poeti, pittori ed artisti vari per la sua splendida posizione geogra-

fica e come punto strategico per la navigazione, ma ancor di più per i miti e le leggende che lo hanno caratterizzato. Così, ad esem-

pio, per il mito di Colapesce, un pescatore, o meglio un uomo-pesce, che si inabissò nella terza prova voluta dal re e non emerse più per reggere l'Isola al posto della colonna lesionata di Capo Peloro (Majolino, 2007, p. 63); per non dire di Scilla e Cariddi (che in realtà sono grossi gorgi provocati dalle maree), i mostri descritti anche da Omero nell'*Odissea*, che custodivano lo Stretto nel passaggio obbligato degli antichi naviganti che dalla Grecia volevano raggiungere Cuma; ed ancora la Fata Morgana, figura di donna, che emerge dalle profondità marine e vive in uno splendido e ricco palazzo situato in fondo allo Stretto (in realtà si tratta di un fenomeno ottico che avviene in alcuni giorni particolarmente nitidi, durante il corso dell'anno, quando le case si riflettono nel mare e le due sponde, calabrese e siciliana, sembrano tutt'una); e poi il miracolo di San Francesco di Paola, che attraversa con il suo manto il mare, e tanti altri personaggi mitologici e leggendari come Peloro, Orione, Eracle etc., legati sempre a questo braccio di mare molto importante per la navigazione.

Non solo artisti e poeti si sono interessati allo Stretto di Messina, ma anche architetti, matematici, ingegneri e soprattutto sovrani che commissionavano spesso lavori di rilevamento cartografico, anche per scopi militari a esperti e quotati studiosi.

In particolare, la produzione delle carte nautiche, tra XIV e XVIII secolo, è dovuta principalmente all'ambiente italiano, maiorchino, catalano e portoghese. Si deve notare che, per due secoli, esse mantennero caratteristiche costanti, poco accurate e prive di abbellimenti, spesso utilizzate per decorare le pareti di case e dimore principesche. Tra i prodotti più significativi ricordiamo l'*Atlante Catalano* del 1375, della scuola di cartografia nautica maiorchina; la "Carta pisana" ritenuta una delle prime (1290 ?), l'*Atlante Nautico* del genovese Pietro Visconte del '300, composto da 6 fogli manoscritti con un diametro

medio di circa 37 cm., in cui sono delineate le coste del Mediterraneo all'interno dello schema costituito dalle rose dei venti.

Importante fu il ruolo dei portolani con la descrizione dei porti e della costa, in genere molto accurata ed attenta, mentre innovativa per la navigazione del Mediterraneo fu l'introduzione della bussola, anche se rudimentale, ma il vero scopo delle carte nautiche fu quello di esemplificarne l'uso sulla base delle informazioni fornite dai portolani. Alcune carte sono prive delle proiezioni e del reticolato per il calcolo delle coordinate geografiche e si limitano alla descrizione delle peculiarità della costa. Molte critiche e discussioni suscita spesso la cartografia nautica fra gli studiosi esperti del settore per vari motivi: le origini, la cronologia e l'importanza nelle scuole cartografiche, le proiezioni e le varie rappresentazioni nelle epoche precedenti. In discussione, nelle carte nautiche, le valutazioni quantitative delle distanze, anche se le carte sono dotate di scale grafiche, per mancanza delle unità di misura adottate in rapporto a quelle utilizzate (Lodovisi-Torresani, 1996, pp. 45-53).

Sono stati sempre stretti i rapporti fra strategia, geografia e cartografia per quanto riguarda l'elaborazione delle carte da parte degli organi maggiori dei diversi Stati; infatti, gli incarichi venivano affidati sempre a persone competenti come architetti, matematici ed ingegneri. Anche se spesso imperfette, le carte sono state sempre strumento indispensabile per la conoscenza del territorio e delle coste. I criteri che guidarono l'elaborazione di una carta manoscritta possono costituire un enigma, ma si deve considerare che spesso avveniva in un'epoca in cui i nuovi procedimenti cartografici stavano appena aggiornandosi e gli strumenti usati esigevano miracoli di aggiustamento (Dufour, 1995, pp.12-20).

---

## 1. I portolani e le carte nautiche in Sicilia

---

La cartografia ha assunto, nei diversi momenti storici, notevole importanza per quanto riguarda la navigazione. Infatti, le carte nautiche, la cui produzione fu molto ricca in Sicilia tra il '500 e '600, erano in genere commissionate dal potere e a questo funzionali; spesso, erano tenute segrete, perché destinate al controllo strategico del territorio isolano, minacciato dai continui assalti barbareschi dal mare. L'apertura delle rotte atlantiche aveva indotto lo spostamento dell'asse gravitazionale dei flussi mercantili dal Mediterraneo verso l'area del Mare del Nord, avviando la fioritura della grande produzione cartografica mittel-europea, ma segnando, al tempo stesso, il declino di quella maiorchina e catalana. La produzione delle carte nautiche nell'Isola si protrasse fino al '700, espressione della persistenza di modelli iconografici codificati, ma anche della vivacità economica delle città portuali isolate, sedi spesso di "officine" cartografiche (Polto, 2006, pp.5-6). I portolani descrivevano, con particolare attenzione, la morfologia costiera, la direzione dei venti locali e soprattutto la peculiarità degli approdi e dei flussi commerciali che li animano (Crinò, 1904). Dalle origini, intorno al 1300 circa, la rivoluzione apportata dall'invenzione della carta-portolano non ha mai cessato di produrre i suoi effetti: diversificazione e aumento della produzione cartografica, ampliamento dell'utenza. La divulgazione del portolano fu un fatto di civiltà, tanto importante sul piano sociale e spirituale quanto nel campo tecnico (de La Roncière – Mollat du Juardin, 1992, p. 26). Le carte nautiche del Mediterraneo prodotte dal XIV al XVI secolo posizionavano e davano una forma alla Sicilia quasi identica a quella di Idrisi (Torre – Trimarchi, 2007, pp. 58-60), riproponendo spes-

so gli errori tolemaici nell'orientamento del profilo costiero dell'Isola, per l'eccessiva inclinazione della cimosa tirrenica da NE verso SO e di quella ionica da NE verso SE (Lago, 1994). Nelle rappresentazioni cartografiche, lo Stretto di Messina, e naturalmente, il porto della città peloritana, assumono un ruolo chiave per il movimento navale. Infatti, per la sua posizione baricentrica tra Nord Europa e Nord Africa e tra l'Oriente e l'Occidente (Polto, 1999, p. 58), il porto di Messina era privilegiato per i traffici internazionali (Trasselli, 1955). Nel XVI secolo, ci furono degli episodi spiacevoli per quanto riguarda le incursioni barbaresche, divenute sempre più pressanti su tutta l'Isola, probabilmente per le disattenzioni della Corona spagnola che, impegnata nel nuovo Mondo aveva trascurato il fronte nord-africano. Pur tuttavia si deve osservare che la fioritura e la produzione delle carte fu stimolata dalle grandi scoperte geografiche e dalle nuove acquisizioni scientifiche. Di questo beneficiò anche la rappresentazione della Sicilia, la quale subì un processo evolutivo (Enrile, 1905; Polto, 1999, pp. 51-52). In un secondo momento, tuttavia, la Spagna decise di approntare strutture difensive per tutto il territorio siciliano, il quale offriva molteplici possibilità di incursioni dal mare per la sua stessa insularità (Dufour, 1992, p. 20).

---

## 2. Le "officine" di carte nautiche nella città di Messina

---

Le carte nautiche comportano soprattutto l'indicazione di elementi naturali: i fiumi con le loro foci, i capi, le coste, le città con i porti cinti dalle mura sormontate da bandiere e stemmi (de La Roncière – Mollat du Jourdin, 1992, p. 18). Esse, appaiono nei principali porti del Mediterraneo sul finire del XIII secolo e naturalmente in quello di Messina, nodo obbligato di transiti e traffici tra l'O-

riente e l'Occidente. Importanti sono le carte nautiche elaborate e prodotte nelle officine messinesi, la cui diffusione culmina durante il XVI secolo, quando migliora la tecnica di elaborazione della loro costruzione. Sono disegnate su pergamena e offrono molte informazioni riguardanti la toponomastica, la linea costiera e, mediante le fitte reti di linee, la direzione dei principali venti (Ioli Gigante, 1979, pp. 101-102). Tuttavia presentano delle imperfezioni dovute alla scala ed al miglio adoperato, anche se riportata in segmenti divisi in sezioni uguali.

I primi ad operare a Messina furono sicuramente Pietro e Jacopo Russo; infatti nelle loro opere, indicano come luogo di produzione la città peloritana (Almagià, 1957, Trasselli, 1972, p. 349) che era legata a Maiorca per i rapporti e gli scambi commerciali che la legavano agli aragonesi sin dagli ultimi anni del XIII secolo. Forse per questo operarono nella città dello Stretto, alcuni cartografi di origine catalana o maiorchina. Un'altra "officina" s'aggiunse intorno alla metà del '500 in città, quella di Joan Martinez (conosciuto meglio per i suoi atlanti), con un'importante produzione (Caraci, 1935, p. 624). È possibile che fosse di origine catalana o maiorchina, anche se operò a Messina, come afferma egli stesso. Anche se nel campo dell'industria cartografica la produzione di quel secolo fu copiosa, tuttavia, non diede un apporto di rilievo all'evoluzione della cartografia perché manca di pregi di contenuto. L'officina cartografica degli Olives opera anch'essa in città e rivela l'influsso maiorchino. Questo laboratorio continuerà ancora nella sua produzione con i vari discendenti degli Olives, che muteranno il cognome in Oliva; inoltre, con Ioannes e Francisco si ha una svolta verso nuove forme di produzione cartografica italiana. Questa caratteristica verrà portata avanti da altri discendenti che operarono a Messina fino al 1673. Errori nelle carte degli Oliva furono riscontrati per quanto riguarda la declinazio-



FIGURA 1 – *Jacobus Russus, Atlante, Messina, 1521, (cm. 40,7x 28), Carta 3v Coste del Mediterraneo (Modena, Biblioteca Universitaria Estense).*

ne magnetica, anche se gli ultimi eredi (Placido Caloiro Oliva) cercheranno di correre ai ripari. Ma anche nelle officine per la produzione delle carte nautiche di Messina, verso la fine del XVII secolo, si incomincia a sentire il processo di decadimento che interessa tutto il Mediterraneo. In più, nella città dello Stretto pesa gravemente il drastico esito della rivoluzione contro la Spagna del 1674-78, con ripercussioni sulla città stessa e il suo importante porto (Ioli Gigante, 1979, pp. 111-113).

La scienza cartografica si diffuse, con le importanti tappe di Venezia, Genova e Messina, nelle isole greche come nell'impero ottomano, portando con sé le influenze iberiche. Il mercato delle carte nautiche appartenne per molto tempo agli Stati della corona di

Aragona, partendo da Barcellona, Palma di Maiorca fino a Messina per ritornare poi ad altre città della penisola italiana (de La Roncière – Mollat du Jourdin, 1992, p. 27).

Tra le carte nautiche se ne prenderanno in esame diverse, alcune delle quali prodotte a Messina nel periodo che va dal 1500 al 1700, che rappresentano in generale il bacino del mar Mediterraneo, in particolare la Sicilia e lo Stretto di Messina. Nella prima carta appartenente all'Atlante di Jacobus Russus, prodotta a Messina nel 1521, è illustrato il bacino del Mediterraneo da "Mompiler a S. Benetien", con al centro la rosa dei venti con 32 raggi ed i punti nodali della rete dei traffici navali. (figura 1 pag. 306)

L'Atlante marittimo della Sicilia del 1587

di Joan Martinez, disegnato a Messina, è composto da 21 fogli pergamenacei con 19 carte in fogli doppi; nella tavola relativa alla Sicilia, lo Stretto è ben raffigurato ed anche la trama urbana delle città principali siciliane, tra cui Messina, risulta evidenziata quasi per indicarne le funzioni gerarchiche superiori (figure 2 e 3 pag. 307 e 308).

Un altro portolano prodotto nell'Isola è quello di Filippo Geraci, "Portulano del Regno di Sicilia" della fine secolo XVII, composto da 155 fogli di mm. 211x146, comprendente alcuni trattatelli di carattere astronomico arricchiti da disegni acquerellati, ed un portolano (c. 28-143) corredato da sette tavole, in origine forse più numerose. Efficace la tavola raffigurante la Sicilia, con al centro del-



FIGURA 2– Joan Martinez, *Atlante Marittimo, Sicilia, 1587*, (cm. 58x80), (Madrid Biblioteca Nazionale).



FIGURA 3 – Joan Martinez, *Atlante Marittimo, Sicilia*, 1587, (cm. 58x80), (Madrid Biblioteca Nazionale). Particolare ingrandito dello Stretto di Messina.

l'isola una rosa dei venti ad otto punte da cui si dipartono 32 raggi che toccano i margini del foglio. (figura 4 pag. 309)

Bello anche il rilievo della costa messinese, al centro della carta una rosa dei venti da cui si dipartono 16 raggi di colore rosso e verde alternati, che arrivano fino ai margini del foglio. Una punta di alabarda segnala il Nord. La scala è espressa in miglia. Il profilo costiero è sottolineato con inchiostro verde. La città all'estrema sinistra, è ritratta cinta dalle mura in forma di parallelepipedo. Sulla falce, che delimita l'ansa portuale, si notano la Cittadella a pianta stellare, il Lazzaretto e il forte di S. Salvatore. Alle spalle della città accennato il rilievo dei Colli Peloritani. Lungo la cmosa costiera si scorgono sgranati piccoli agglomerati, destinati, nei secoli, a saldarsi in un continuum insediativo. A destra il Pantano Grande e il Pantano Picco-

lo, due laghetti di sbarramento costiero, che caratterizzano l'area di Capo Peloro (figura 5 pag. 310). Particolarmente significativo, dunque, nel passato, il ruolo delle carte nautiche nella conoscenza della morfologia costiera e nell'ampliamento delle rotte mercantili. Oggi lo studio della cartografia nautica è appannaggio di chi si prepara ad intraprendere un'attività legata al mare, come ad esempio gli allievi dell'Istituto Tecnico Nautico "Caio Duilio", una struttura che raccoglie una popolazione scolastica di un vasto territorio (Messina e provincia e parte di quella di Reggio Calabria) per una specializzazione in campo nautico.

La cartografia nella scuola di solito assume un ruolo marginale e spesso viene tralasciata a favore di altre discipline, ma in effetti è dimostrato anche dagli eventi che è molto importante per la formazione degli allievi e per conoscere meglio il territorio circostante. Alcuni dirigenti scolastici e docenti sensibili a questa disciplina sono disponibili affinché rientri a tutti gli effetti a far parte del mondo scolastico per un miglior funzionamento dell'apparato didattico. Da questo il progetto per gli studenti dell'Istituto Tecnico Nautico, che mira, attraverso lo studio e la lettura delle carte nautiche, ad ottimizzare al meglio il traffico navale nello Stretto, sempre affollato fin dall'antichità, (figure 6 e 7 pp. 311 e 312) alla luce di nuove tecnologie. La conoscenza della navigazione in questo braccio di mare, è di estrema importanza per la formazione degli allievi, che trovano nel loro territorio l'applicabilità di nuove teorie.

Anche se per i settori della cantieristica e della navigazione si parla di crisi, per quanto riguarda la provincia di Messina, la Sicilia e la stessa Italia, ricca di coste e di porti si registra una piccola ripresa. Basti pensare all'area dello Stretto con le autostrade del mare, alle risorse naturali del territorio stesso, che incoraggiano un turismo da diporto con la realizzazione di porticcioli turistici; numerosi quel-

li in progettazione lungo la sponda siciliana dello Stretto, altri nel mar Tirreno saranno rimodernati ed ampliati: Capo d'Orlando, S. Agata di Militello. L'Istituto Nautico fin dal 1922, ha formato con la capacità dei Dirigenti scolastici, del corpo docente e del personale tecnico-ausiliario, molti Capitani apprezzati per la loro competenza e professionalità in Italia e all'estero. Molti di essi sono a capo di navi di notevole stazza (petroliere, porta containers, da crociera); altri sono impegnati in vari trasporti locali e regionali; altri ancora nei bacini di carenaggio e nei numerosi cantieri navali italiani. Oggi questa profes-

sione ha aperto le porte anche al mondo femminile, con notevoli sforzi e per essere al passo con le nuove esigenze di sviluppo del mercato e nella specializzazione del settore marittimo oggi in ripresa. I nuovi porti ammodernati ed ampliati, come quello di Gioia Tauro, uno dei più importanti del bacino del Mediterraneo, fanno ben sperare a nuovi sbocchi professionali per le future generazioni.

Gli allievi utilizzano la carta dell'Istituto Idrografico della Marina – Genova – del 1993, aggiornata con il fascicolo Avviso ai Naviganti al 2002,(24.7/23) per le loro eserci-

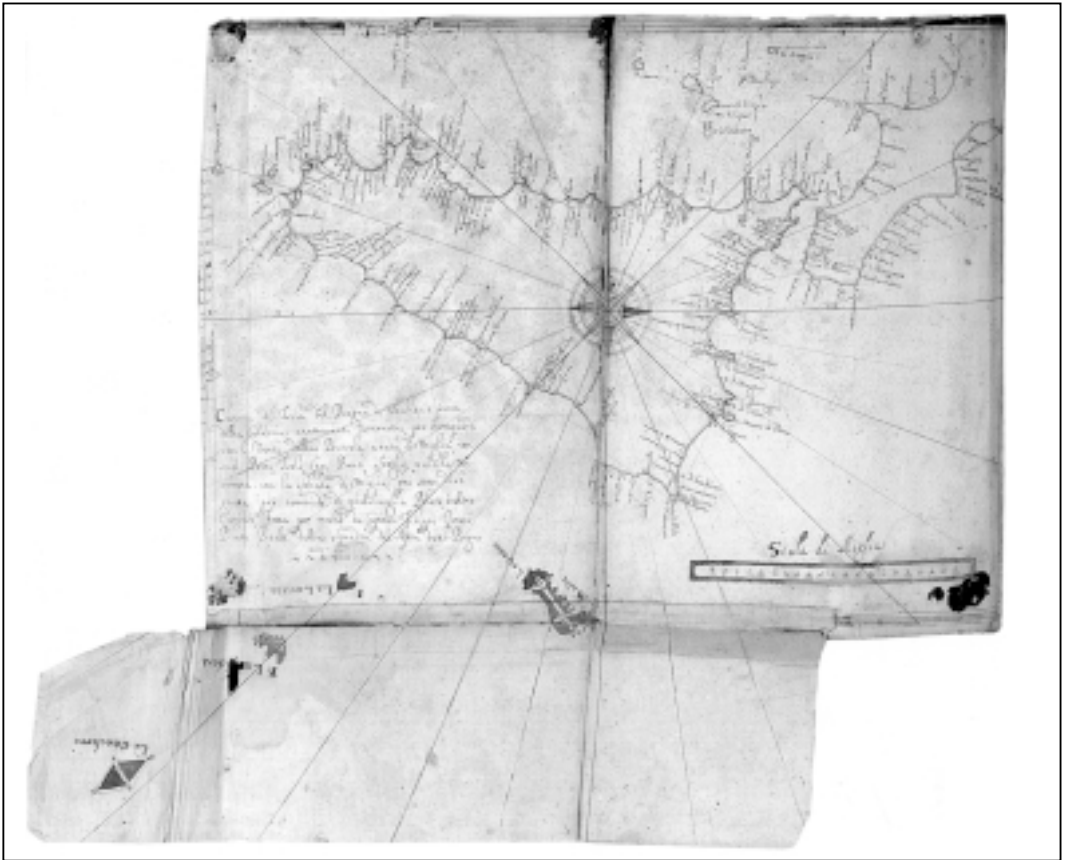


FIGURA 4 – Filippo Geraci, *Portulano del Regno di Sicilia (fine del XVII secolo)* (mm. 204x278; plica mm. 84x261), (Palermo Biblioteca Comunale).

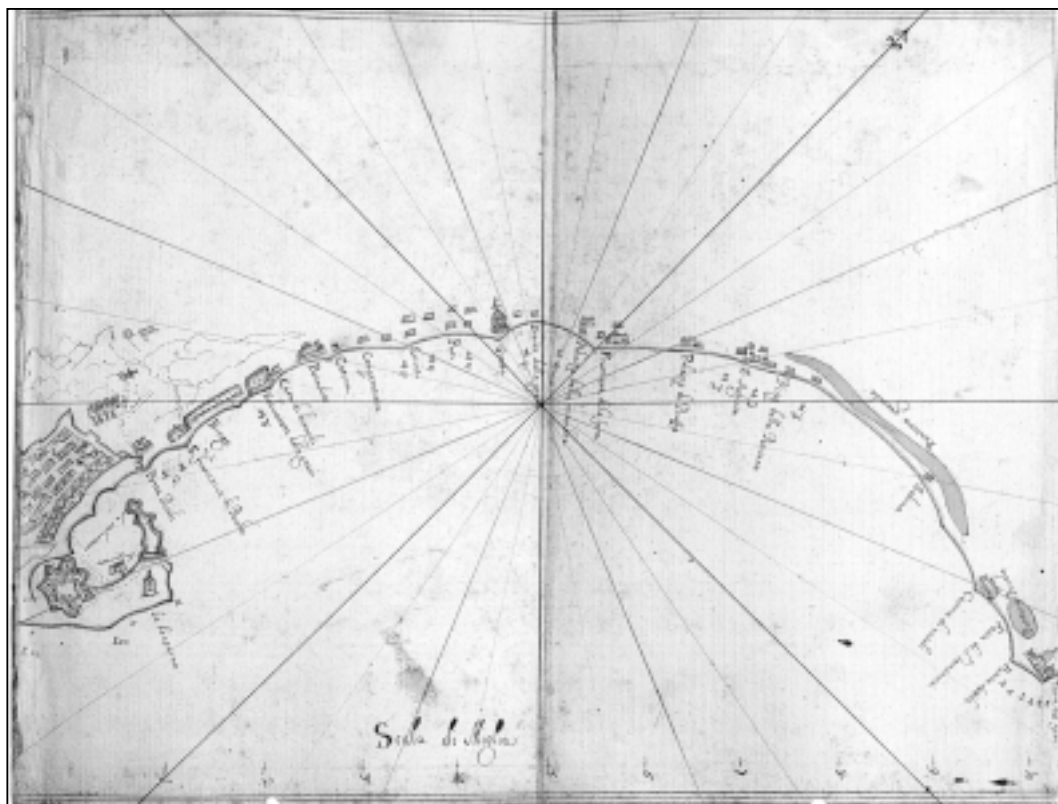


FIGURA 5 – Filippo Geraci, *Portulano del Regno di Sicilia, Messina (fine del XVII secolo)*, (mm. 204x272), (Palermo Biblioteca Comunale).

tazioni, oltre a quelle della disciplina “Carteggio”. È una carta della serie internazionale dello Stretto di Messina con i mari Tirreno e Ionio, con scala 1:30.000, lat.  $38^{\circ} 12'$ .

I fondali (in metri) sono riferiti al livello medio delle basse maree sizigiali ( $Z_0 = 0,12$  m); le elevazioni, sempre in metri, sono riferite al livello medio del mare (quelli rappresentati a stampa con carattere diritto provengono dai rilievi antecedenti a quelli riportati sull'indice Grafico dei Rilievi). Le posizioni geografiche sono riferite all'European Datum, quelle ottenute con sistemi satellitari, riferite al Sistema Geodetico Mondiale (WGS), devono essere corrette di  $0,06'$  verso Nord e di  $0,05'$  verso Est per essere riportate su questa carta.

È proibita la pesca a strascico e l'ancoraggio e qualsiasi attività che interessi il fondo marino nella zona dei cavi sottomarini (elettrici e di telecomunicazione), compresa fra  $38^{\circ} 10,75' N$  e  $38^{\circ} 13,55' N$  di latitudine. Un'ordinanza dell'autorità marittima regola la pesca del pesce spada, diffusa principalmente nella riviera nord messinese (Ganzirri, Torre Faro). La linea di costa nella zona di Capo Peloro, per l'azione combinata delle correnti e delle mareggiate, provoca variazioni notevoli, anche in tempi brevi, all'andamento della stessa linea. La rappresentazione topografica interna è stata ricavata dalle carte dell'Istituto Geografico Militare di Firenze e si è utilizzata la proie-



zione di Mercatore. Evidenti i due grossi centri abitati, Messina e Reggio Calabria, con la pianta regolare a scacchiera in quanto distrutte dal terremoto del 1908, poi ricostruite seguendo la pianificazione di quel periodo. Si notano anche i sobborghi delle due città ed altri comuni reggini come Villa San Giovanni, Scilla, Campo Calabro. Interessanti l'idrografia, molte sono le fiumare sulle due sponde, le coste prettamente basse e la morfologia (isoipse, equidistanza 100 metri). Buone le vie di comunicazioni (strade comunali, provinciali, autostrade e ferrovie) anche se alcune sono in fase di ammodernamento, come l'autostrada del Sole Salerno-Reggio Calabria, con tutti i disagi che comporterà per entrambe le regioni, per quanto riguarda il traffico (gommato) e le lunghe attese agli imbarcaderi.

La maggiore attenzione, da parte dei docenti dell'Istituto, verso il confronto, la let-

tura ed una eventuale verifica delle carte (figure 8-9-10, pp. 313 e 314) è nata fra l'altro dal grave incidente verificatosi nello Stretto di Messina, nel gennaio 2007.

Il "Segesta Jet" (figura 11, p. 315) con 130 passeggeri, per lo più pendolari, partito da Reggio Calabria, è entrato in collisione con la nave mercantile porta container "Susan Borchard" (figura 12, p. 315), battente bandiere di Antigua e Barbuda di circa 130 metri, procurando quattro vittime, tutte componenti dell'equipaggio. Al momento dell'impatto, l'aliscafo viaggiava a una velocità di 22,3 nodi, mentre la nave mercantile era quasi ferma; in transito si trovava anche la nave traghetto Zancle di una società privata. Secondo alcune ipotesi, che devono ancora essere verificate, probabilmente il Segesta non ha modificato la propria rotta e velocità dall'uscita del porto di Reggio Calabria, per poter sfilare in sicurezza di poppa alla Zancle, non accorgen-

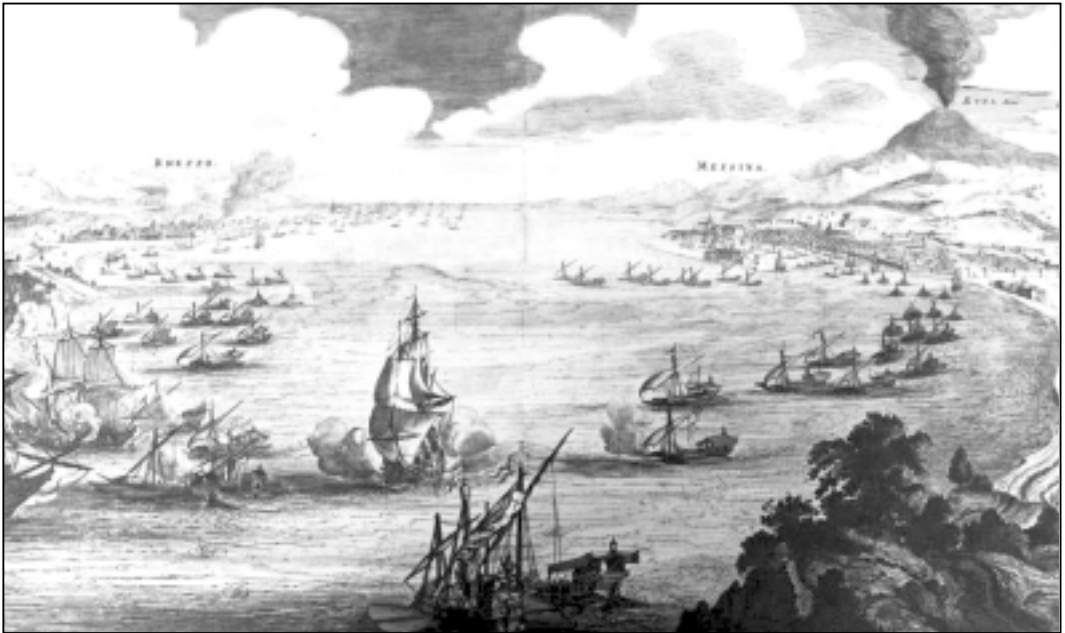


FIGURA 6 – Pieter Mortier, *Veduta di Messina nella metà del '500*, *Nuovean Theatre d'Italie*, tomo III, Amsterdam 1704 - (incisione acquerellata).

dosi che davanti c'era la Susan Brorhard, che, pur riducendo la velocità, non è riuscita ad evitare la collisione.

Naturalmente, c'è in corso un procedimento giudiziario, che esula ovviamente dalle nostre competenze, ma cercheremo con l'aiuto di alcuni docenti dell'Istituto esperti di carte nautiche, di capire come si svolge il traffico navale in uno spazio di mare molto affollato, adesso ancor di più per la vicinanza del porto di Gioia Tauro, ultimamente in stato di ampliamento e potenziamento arricchito di nuove e moderne strutture tecnologicamente avanzate nel campo del trasporto marino.

Lo Stretto di Messina ha una sua regolamentazione per il traffico navale, la pesca, i fondali e le varie condutture e cavi sottomarini che lo attraversano. Bisogna immaginare le sponde calabrese e siciliana come i margini di

un'autostrada con in mezzo lo spartitraffico. Le navi provenienti da Nord verso Sud (Mar Tirreno-Ionio) devono percorrere una rotta obbligatoria, seguendo la linea centrale dello Stretto (immaginaria) accostandosi verso la costa siciliana, mentre quelle che arrivano da Sud verso Nord (Mar Ionio-Tirreno) a quella calabrese.

Le navi devono procedere nelle apposite corsie nella direzione generale del traffico, tenersi discostate, se possibile dalla linea centrale (o dalla zona di separazione del traffico).

Devono inserirsi o lasciare la corsia di traffico alle sue estremità, oppure entrare od uscire seguendo una rotta che abbia un piccolo angolo rispetto alla direzione generale del traffico. Si deve evitare possibilmente l'attraversamento delle corsie, ma se obbligati a farlo per vari motivi, bisogna attraversarle per



FIGURA 7 – *Francesco Fergola, Lo sbarco borbonico a Messina, 1849, Napoli, Museo Nazionale di S. Martino – (olio su tela)*



FIGURA 8 – *Carta dello Stretto di Messina – Governo Italiano- scala 1:50.000 del 1957 agg. 1964.*



FIGURA 9 – *Carta dello Stretto di Messina – Istituto Idrografico della Marina-Genova- scala 1:30.000 del 1993, aggiornamento fascicolo Avviso ai Naviganti 2002.*

quanto consentito dalla circolazione, con rotta perpendicolare alla direzione generale del flusso del traffico.

Quando non si segue lo schema di separazione del traffico, se non per motivi eccezionali (pericolo immediato, operazioni di pesca), si deve procedere con prudenza, se si naviga nelle zone terminali e non ancorare in zona la nave.

Le imbarcazioni devono mantenersi distanti dallo schema di traffico e, se in fase di pesca, non devono impedire il passaggio alle navi. Altri articoli regolano l'attraversamento dello Stretto di Messina: esistono dei punti di imbarco e sbarco di piloti della Capitaneria di porto, che molto esperti, guidano le grosse navi. Infatti il pilotaggio è obbligatorio per

tutte le navi mercantili di stazza uguale o superiore a 15.000 tonnellate e per quelle che trasportano idrocarburi o altre sostanze inquinanti di stazza uguale o superiore a 6.000 tonnellate (Istituto Idrografico della Marina, 2001). I due punti sono collocati a Nord al largo della costa tirrenica siciliana e a Sud vicino la costa calabra, in prossimità di Catona.

Sarebbe auspicabile che il punto d'imbarco a Sud, fosse collocato ancora più a Sud al largo di Reggio Calabria, per l'entrata in funzione del nuovo approdo per le navi traghetti di Tremestieri, per il collegamento tra Messina e Villa San Giovanni per il gommato, posizionato a Sud della città del Peloro.

Le navi traghetto RFI "Bluvia" (ex ferrovie dello Stato) e private (Caronte e Tourist),

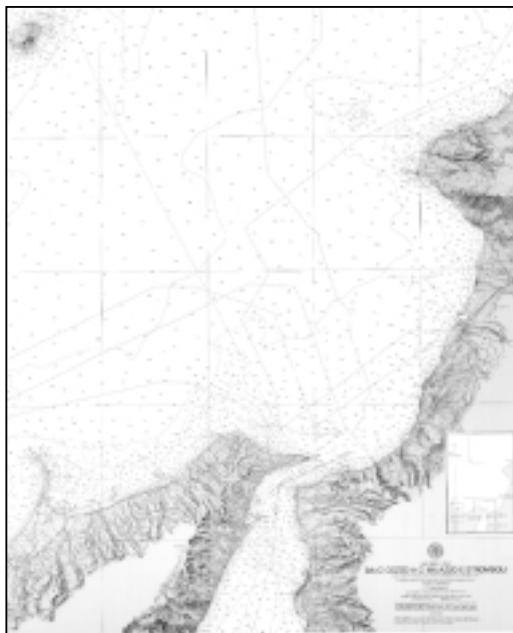


FIGURA 10 – *Da capo Cozzo a Capo Milazzo e Stromboli, Istituto Idrografico della Marina, scala 1:100.000 del 1994.*

che collegano Messina a Villa San Giovanni e Reggio Calabria, devono dare sempre la precedenza a tutte le navi in transito e seguire determinate norme. È interdetta la navigazione alle navi mercantili di stazza lorda superiore a 50.000 t. trasportanti idrocarburi o altre sostanze nocive all'ambiente marino citate dalla Marpol 73/78. Esistono anche due centri radar della Guardia Costiera, uno posizionato sui Peloritani in prossimità del forte Ogliastris, vicino alla città, ed un altro sulle propaggini delle colline che digradano verso il lago di Ganzirri, in località Semaforo (zona militare), che controllano sia lo Stretto di Messina che parte del mar Tirreno, probabilmente fino al porto di Gioia Tauro, per una maggiore sicurezza per tutte le navi che transitano.

È evidente che esistono problemi di varie tipologie (inquinamento, sicurezza, traffico), anche se si cerca di evitarli con nuovi ed effi-

caci provvedimenti. Il traffico è in costante aumento sia per presenza delle navi che collegamento Sicilia e Calabria che "tagliano" lo Stretto in modo trasversale, che per tutte le altre, molto spesso con carichi pericolosi che lo percorrono da N. a S. e da S. a N.

Le carte nautiche, pertanto, dovrebbero essere degli strumenti di conoscenza non solo del mare ma anche del territorio con i litorali da salvaguardare nella loro complessità. Bisogna sensibilizzare gli operatori del campo, i politici, gli amministratori locali e nazionali ed anche i fruitori di questi servizi affinché si possano raggiungere finalità ed obiettivi per poter meglio tutelare e studiare quest'area sottoposta sempre a maggiori pressioni di traffico e quindi a molti rischi anche per l'ambiente e gli ecosistemi marini, unici in questo tratto di mare.

In mancanza di soluzioni alternative, da parte degli organi governativi, bisogna trovare delle soluzioni in campo locale e regionale, affinché gli studenti del Nautico, una futura forza lavoro, ben preparati da una scuola di antica tradizione che vanta grossi nomi nel campo marinaro sparsi per tutto il mondo, possa essere impiegata per un migliore ed efficace controllo del traffico navale. Questa offerta lavorativa potrebbe essere utile anche ai privati per il vario e funzionale ventaglio di attività marinare presenti sul territorio, che conferiscono particolarità e singolarità specifiche per tutta l'area dello Stretto.

I futuri Capitani sono sostenuti naturalmente dai docenti, tecnici, esperti e dal Dirigente scolastico, prof.ssa Giuseppina Costa, sempre molto attenta alle varie problematiche dell'Istituto (forniture di nuovi strumenti, carte nautiche aggiornate, apparecchi scientifici con tecnologie avanzate) utili per la preparazione degli studenti e non ultimo per una migliore formazione finalizzata all'ingresso nel mondo lavorativo. L'incidente dello Stretto ha stimolato lo studio della cartografia nautica, mettendone in risalto l'importan-



FIGURA 11 – Aliscafo Fs “Segesta Jet”, al molo Colapesce nel porto di Messina, dopo l’impatto con la nave mercantile porta container. (foto Zuccaro)



FIGURA 12 – Nave mercantile “Susan Borchard”. Sulla prora appaiono evidenti i segni dell’impatto con l’aliscafo. (foto Zuccaro)

za anche nelle scuole. In questo caso, si sono lette, studiate e commentate delle carte nautiche con l'ausilio anche della carta topografica d'Italia, riguardante lo Stretto, prodotte dall'IGM di Firenze. Bisognerebbe, forse, potenziare lo studio della geografia e della cartografia negli istituti tecnici e nei licei di vario genere con dei programmi istituzionali. La possibilità di confrontarsi con la realtà del territorio, anche di micro-aree, come lo Stretto di Messina, però molto importanti dal punto di vista economico ma anche paesaggistico, porterebbe a risultati sicuramente positivi per gli studenti. Si potrebbero colmare dei vuoti nelle varie scuole di ogni ordine e grado con iniziative di studio "trasgressive" rispetto ai normali canali scolastici, con la complicità, l'esperienza, disponibilità e preparazione dei docenti.

## Bibliografia

- ALMAGIÀ R., *I lavori cartografici di Pietro e Jacopo Russo*, in "Rendiconti dell'Accademia dei Lincei", Cl. di Sc. Mor., St. e Fil., serie VIII, vol. XII, fasc. 7-10, Roma, 1957, pp. 301-319.
- CARACI G., *Il cartografo messinese Joan Martines e l'opera sua*, in "Atti dell'Acc. Peloritana", vol. 37, parte II, Messina, 1935, pp. 619-667.
- CRINÒ S., *Un portolano inedito della prima metà del secolo XVIII*, in "Atti del V Congr. Geogr. Ital.", vol. II, Napoli, 1904, pp. 605-682.
- DE LA RONCIERE M., MOLLAT DU JUORDIN M., *I portolani - Carte nautiche dal XIII al XVII secolo*, Bramante Arte, Edilgrafital, Teramo, 1992.
- DUFOUR L., *Atlante storico della Sicilia*, Siracusa-Venezia, A. Lombardi-Marsilio Ed., 1992.
- DUFOUR L., *La Sicilia Disegnata, Palermo, La carta di Samuel Schmettau 1720-1721*, Società Siciliana per la Storia Patria, Caltanissetta, Tip. Lussografica, 1995.
- ENRILE A., *Intorno alle ricerche fatte per la compilazione di un saggio di cartografia della Regione siciliana da Giacomo Gastaldo ai nostri giorni*, in "Atti del V Congr. Geogr. Ital.", vol. II, Napoli, 1905, pp. 762-779.
- IOLI GIGANTE A., *Le officine di carte nautiche a Messina nei secoli XVI e XVII*, in "Archivio Storico Messinese, III serie, vol. XXX, Soc. Messinese di Storia Patria, Messina, 1979, pp. 101-113.
- LAGO L., *L'immagine dell'Italia nella cartografia medievale dei mappamondi e delle carte nautiche*, in "Imago Mundi et Italianae", vol. II, Trieste, La Mongolfiera, 1994, pp. 99-153.
- LODOVISI A., TORRESANI S., *Storia della cartografia*, Bologna, Patron, 1996.
- MAJOLINO A., *Lo Stretto, i Miti e la Psicologia dei Messinesi*, Messina, Litogr. Trischitta, 2007.
- POLTO C. (a cura di), *Chorographia: formae et species - L'esperienza cartografica in Sicilia e nella Calabria meridionale tra XV e XIX secolo*, Messina, Edizioni Sfameni, 2006.
- POLTO C., *Porti e approdi nella cartografia militare della Sicilia tra XVI e XVIII secolo*, in Memorie della Soc. Geogr. Ital. "Effigies Siciliae" - La rappresentazione della Sicilia tra Rinascimento e Illuminismo nella cartografia militare manoscritta, Società Geografica Italiana, Roma, Brigati, Genova, 1999, pp. 51-67.
- PRESCIUTTINI P., *Coste del Mediterraneo nella cartografia europea 1500-1800*, Priuli e Verlucca Ed., Pavone C. (TO), 2004.
- TORRE S., TRIMARCHI R., *Di qua dal mare delle tenebre*, Catania, C.U.E.C.M., 2007.
- TRASELLI C., *I Messinesi tra Quattro e Cinquecento*, in "Annali della Fac. di Econ. e Comm. Univ. Di Messina", n. 1, Palermo, 1972, pp. 311-391.
- TRASELLI C., *Sul movimento del porto di Messina nel 1587*, in "Economia e Storia", II, f. IV, 1955, pp. 453-461.