

Traffico marittimo navale - Le autostrade del mare

Qualche accorgimento per navigare senza... "litigare" con le navi.

Uno dei molteplici aspetti da considerare nel piano di navigazione è il traffico marittimo, sia nel momento della preparazione a terra che quando poi si è effettivamente in mare.

Ci sono essenzialmente tre grandi categorie di traffico: il traffico navale, quello della pesca commerciale e infine il traffico a caratteristiche locali: ognuno influenza la navigazione in modo diverso. In questa nota riportiamo alcune considerazioni sul traffico navale, gli altri due verranno visti in note successive.

Il RIPAM stabilisce che ogni unità in navigazione debba *sempre* tenere un servizio di vedetta/guardia .

Se da un lato è fondamentale l'importanza (anche legale) di un servizio di vedetta continuativo, dall'altro le risorse umane a bordo di una barca da diporto talvolta conducono ad un rispetto della Regola 5 del RIPAM non proprio ottimale: se la navigazione in solitario al di là di uno due giorni assicura il NON rispetto dell'obbligo di guardia continuativo (perché sono i limiti fisici dello stare svegli), anche la navigazione in equipaggio ridotto spesso ha gli stessi limiti.

Fermo restando l'obbligo stabilito dalla Regola 5, vi sono alcuni accorgimenti interessanti per affrontare il traffico navale, specie in solitario o con equipaggio ridotto.

Come esempio, abbiamo preparato una carta sul traffico navale nel Mediterraneo, dove sono rappresentate le principali rotte seguite dalle navi, le cosiddette *autostrade del mare*. Ne rivendichiamo il copyright perché è costata un certo numero di ore di raccolta dati e lavoro di compilazione. Fonti dei dati: statistiche sulle rotte di collegamento dei singoli porti, rilevamenti AIS costieri e satellitari, dati dei Lloyd's su traffici marittimi specifici, rielaborazione di dati GPS. Si possono trovare o preparare carte simili per gran parte degli altri mari del mondo.

Le carte di traffico di questo tipo, costruite con le posizioni "rilevate" sono più significative delle carte di traffico contenute per esempio in pubblicazioni come "Ocean passages of the World" o le pilot charts, dove le rotte seguite sono tracciate in modo più "artistico", più come ausilio per determinare che rotta generale seguire che non per individuare precisamente gli assi di traffico.

La carta è stata fatta aggregando dati relativi a traffico di unità di tipi diversi, non fa distinzione fra categorie di navi: su alcune delle rotte tracciate rotte è più probabile incontrare traghetti, su altre più probabile petroliere, su altre ancora cargo, gasiere, e così via.

Lo spessore delle linee è proporzionale al numero di navi/viaggi quindi al numero effettivo di unità circolanti e che statisticamente si possono incontrare, *non* al tonnellaggio.

Cosa si può fare con la carta? Innanzitutto, banale dirlo (ma non si sa mai): è evidente come non si tratti di una mappa delle ferrovie con gli orari di passaggio dei treni, quindi le navi possono apparire in qualsiasi momento e in qualsiasi luogo.

Si possono tuttavia evidenziare alcuni elementi interessanti.

Le autostrade tendono a unire:

1. I grandi porti di origine e destinazione dei movimenti commerciali, sia in linea retta (per esempio sud Francia --> Algeria, che con delle spezzate (spesso a causa della conformazione della costa). I singoli porti possono essere identificati dalla loro localizzazione sulla cartina.

2. I punti di uscita e entrata dei Dispositivi di Separazione del Traffico. I DST sono zone di navigazione particolarmente regolamentate, dove il traffico viene canalizzato per un certo numero di miglia in corridoi che devono essere obbligatoriamente rispettati dal traffico navale.

Il RIPAM prevede regole specifiche per la navigazione da diporto attorno ai DST, abbiamo in preparazione un'altra nota. Le considerazioni seguenti valgono nelle zone di traffico navale al di fuori dei DST.

Alcuni DST sono stati approvati dall'IMO, altri sono stati stabiliti dalle Autorità Nazionali e sono in attesa di ratifica IMO (ma hanno uguale importanza per la navigazione).

In Mediterraneo -salvo cambiamenti dell'ultimo minuto- i DST sono i seguenti:

DST IMO

Gibilterra

Cabo de Palos

Cabo de la Nao

Cani Island - Capo Bon

Adriatico Settentrionale: Largo del golfo di Trieste -

Largo del Golfo di Venezia

Golfo di Trieste: Largo di Koper - Largo di Monfalcone

Golfo Saronico a NE di Egina

Largo di Thessaloniki

Largo di Kanakkale - Dardanelli - Mar di Marmara -

Bosforo

Approccio ovest e approccio est di Minà Dumayat

Approccio ovest e approccio est di Port Said

DST Nazionali

Largo di Skikda - Algeria
Largo del golfo di Orano - Algeria
Largo di Castellon - Spagna
Largo di Barcelona - Spagna
Largo di Genova - Italia
Golfo di Olbia - Italia
Approccio al Pontile SARAS No 1 e Pontile SARAS No 2 - Italia
Approccio al Pontile ENICHEM - Italia
Largo di Cagliari - Italia
Largo di Livorno - Italia
Largo di Piombino - Italia
Largo di Civitavecchia - Italia
Largo di Napoli - Italia
Largo di Torre Annunziata - Italia

Largo di Castellammare di Stabia - Italia
Stretto di Messina - Italia
Largo di Palermo - Italia
Largo di Catania - Italia
Largo di Taranto - Italia
Largo di Bari - Italia
Largo di Brindisi - Italia
Largo di Ancona e Falconara - Italia
Largo di Chioggia, Malamocco e Venezia - Italia
Largo di Trieste - Italia
Otranto - Italia
Largo di Porto-Vecchio - Francia
Largo di Palagruza - Croazia
Vela Vrata - Croazia
Largo di Ashod - Israele

Sulle carte nautiche, i DST sono indicati da zone magenta, analoghe alla figura accanto.

In fase di preparazione della navigazione è utile:

1. Identificare nella mappa gli assi di traffico che interessano la zona di navigazione prevista;
2. Localizzare sulla carta nautica i DST rilevanti;
3. Localizzare i porti principali generatori di traffico;
4. Tracciare sulla carta nautica gli assi di traffico.

Consigli per quando si è in navigazione.

1. Se si prevede di incrociare una delle rotte navali, è preferibile avere qualcuno di guardia che sappia il fatto suo, sia di giorno che di notte. Se necessario, dare istruzioni per farsi svegliare in caso di dubbi.

Se si è in solitario o semi-solitario (per esempio con famiglia), è meglio mettersi in condizioni di poter stare di guardia con efficienza durante l'attraversamento dell'asse di traffico: in particolare è meglio approfittare di ogni momento possibile per riposarsi bene e dormicchiare *prima*, in modo da poter restare ben svegli quando si incrocia l'asse. Alcune autostrade sono larghe anche 20 o 30 miglia quindi prevedere varie ore per attraversarle.

2. Se si deve seguire una rotta in prossimità di una di queste autostrade del mare, considerare seriamente l'ipotesi di attraversare l'autostrada perpendicolarmente per potersene allontanare a sufficienza, eventualmente poi ri-incrociandola in un secondo momento se necessario.

Analogamente, considerare seriamente delle alternative al mettersi a bolinare facendo bordi attorno all'asse di traffico.

Per esempio, in rotte come quelle lungo la costa spagnola, il traffico navale tende a passare "di capo in capo" collegando i DST: dal punto di vista del traffico è meglio restare decisamente dal lato delle insenature, navigando fra la costa e l'asse, oppure attraversare l'asse di traffico e portarsi più in alto mare.

3. In caso di nebbia o cattivo tempo con cattiva visibilità, togliersi immediatamente di mezzo.

4. Negli assi che collegano due DST, il traffico tende a restare organizzato rosso/rosso: quando si attraversa un asse, sarà più probabile incrociare in un primo momento una o più navi in provenienza dalla nostra sinistra, in un secondo momento navi provenienti dalla nostra dritta.

Durante le nostre crociere vengono visti vari accorgimenti pratici per l'attraversamento di queste autostrade e naturalmente per gli incroci in generale, sia che si stia navigando solo a vista, e/o con il radar, e/o con AIS.

Un'attenzione particolare viene rivolta alle cause più frequenti di collisione fra barche da diporto e traffico quali sono state rilevate dai rapporti dei principali organismi ufficiali di analisi degli incidenti marittimi, insistendo in particolare sulla pericolosità potenziale di approcci fantasiosi come "lasciare sempre acqua alle navi", sulla falsa sicurezza creata dagli strumenti elettronici, eccetera.

A scanso di equivoci, ripetiamo ancora una volta che si tratta di considerazioni legate esclusivamente al traffico navale, la scelta effettiva della rotta sia in fase di pianificazione che di navigazione dipende evidentemente anche da molti altri fattori.



