

IL PILOTA DI PORTO

Un'importante professione che riguarda la sicurezza delle navi nell'approccio a un porto

Mauro Crocetta (*)

Alla maggior parte degli italiani (tutti coloro cioè che non hanno contatti con il lavoro sul mare o nelle sue immediate vicinanze) risulta essere un illustre sconosciuto e spesso viene confuso con quei signori che fanno volare gli aerei. Ma i piloti di aereo – senza nulla togliere ai loro meriti – al confronto ed a ragion veduta, possono essere considerati dei parvenus; pertanto chiediamoci manzonianamente: "Pilota di Porto – chi è costui?"

Il pilota è "la carta parlante" del porto in cui opera e (...) non solo (...), insomma un "Marinaio" nella più vera e significativa accezione del termine: a conferma di ciò, più volte, tanto tempo fa, quando l'ufficiale che mi accompagnava, arrivati sul ponte di comando, mi presentava dicendo: "Pilota a bordo", sentivo una voce venire dall'oscurità che diceva: "Bene, spegni il radar", strumento all'epoca prezioso da tenere riguardato; qualcuno, per preservarlo dall'umidità marina, cuciva personalmente per lui una cappa di tela olona su misura ("finezze" della mariniera vissute in tempi andati), per sottolineare il riguardo con cui doveva essere trattato.

Esso, indispensabile per gli atterraggi e nelle situazioni difficili quali passaggi di stretti, canali e nelle navigazioni con la nebbia, non serve più quando si ha a bordo colui che "sa tutto" del posto in cui si è arrivati e che è imbarcato apposta per facilitare il compito dei naviganti: "la carta parlante" appunto!

Il pilota è una persona che, dopo aver frequentato una scuola superiore specializzata (il Nautico, dove ha ricevuto i fondamenti della sua forma mentis ma-



Una "pilotina".

rinara) ed aver conseguito il titolo professionale di Allievo Capitano di Lungo Corso, ha superato poi, presso una delle Direzioni Marittime competenti un esame di *prima abilitazione* (un tempo con prova scritta ed orale), per acquisire il titolo professionale di Aspirante Capitano di Lungo Corso; ha superato quindi un ulteriore esame di *seconda abilitazione*, per così dire (anche questo con prova scritta ed orale) per conseguire il titolo professionale di Capitano di Lungo Corso.

Ha speso quindi diversi anni della sua vita, i più belli (generalmente dai venti ai trenta), sulle navi per acquisire la conoscenza delle stesse, del loro utilizzo sia dal punto di vista della caricazione e

discarica, sia quello commerciale, sia della loro conduzione nella navigazione in tutti i mari del mondo, il cosiddetto "lungo corso".

Parole magiche queste, per me, che tanto mi fecero fantasticare nella mia infanzia e adolescenza quando, con la testa piena delle avventure di mare che leggevo e rileggevo sui libri, mi ritrovavo a volte sul molo del mio paese natale a scoprire sull'orizzonte qualche nave di passaggio e sognavo di essere lì, a bordo, con destinazione per quei paesi esotici di cui tanto parlavano i miei libri; oppure mi trovavo a mirare e rimirare un vecchio trabaccolo ormeggiato in porto e mi scervellavo a scoprirne i punti di similitudine con le giunche e i caicchi di Sandokan nelle sue scorribande malesi.

Scusandomi per il volo pindarico, torno al nostro "Marinaio" che, dopo le sud-

(*) Mauro Crocetta è nato a Molfetta il 16 ottobre 1940. Diplomato Aspirante al comando di navi mercantili presso l'Istituto Tecnico Nautico "F. Caracciolo" di Bari.

Ha assolto il servizio militare in Marina, destinato ad Augusta su Nave *Minerva* in qualità di ufficiale alle armi (1960-61-62). Ha conseguito tutti i titoli professionali fino a quello di Capitano di Lungo Corso.

Ha navigato su navi mercantili italiane rivestendo tutti i gradi degli ufficiali di coperta fino a quello di Comandante. Dal 1974 al 2001 ha lavorato nel porto di Augusta in qualità di Pilota.

dette esperienze, tenta un concorso pubblico per titoli ed esami per pilota del porto che lo ha bandito; se riesce a superarlo, deve affrontare un periodo non inferiore ad un anno di pratica, seguendo uno o più piloti anziani istruttori, per acquisire le conoscenze del porto e delle manovre delle navi; alla fine sostiene una prova pratica e, se la supera, diventa pilota effettivo, dopo aver acquistato la sua quota parte di mezzi nautici, come prescrive il Regolamento al Codice della Navigazione.

L'art. 110 del Reg. Cod. Nav. (così sostituito dal DPR 04/09/1980 n. 896) prescrive:

"I piloti effettivi devono provvedere la corporazione delle navi previste dall'art. 99 e degli altri beni eventualmente indicati dai regolamenti locali di pilotaggio e devono prestare, anche in titoli di Stato, la cauzione prevista dai regolamenti stessi.

L'aspirante pilota nominato effettivo, oltre al versamento della cauzione, è tenuto a partecipare alla proprietà delle navi e degli altri beni destinati al servizio della corporazione e deve versare a tal fine una somma equivalente al valore, al momento della nomina, di una quota di comproprietà dei beni predetti, determinata in base al numero dei piloti effettivi.

(Generalmente il valore di tutti i mezzi nautici e beni, oltre a quello delle strumentazioni di cui è provvista la corporazione per esercitare il servizio di pilotaggio, è determinato dall'assemblea

dei piloti in base al numero degli stessi ed al loro stato di manutenzione - N.d.R.).

Il valore della quota, al momento della nomina a effettivo dell'aspirante pilota, è accertato, in caso di disaccordo, mediante perizia da eseguire a spese della corporazione (...).

Compito e ruolo

Acquisire conoscenze, si diceva, del porto e delle manovre è facile a dirsi ma difficile a farsi subito, e certe conoscenze si possono apprendere solo vivendo il porto, perché esso è una cosa viva, come è vivo il mare: al di là delle sue installazioni fisse, esso vive e cambia nello scorrere del tempo, anche con il passaggio stesso delle navi e va curato e mantenuto, quindi si evolve.

Anche il tempo atmosferico ne fa parte, le calme piatte come i fortunali, i venti dominanti, i segni precursori del tempo (il "pan di zucchero" sull'Etna o i "cavalli" lungo i suoi costoni), il mare grosso, se arriva col vento o addirittura prima, se quella in corso è una grealata di tempo buono o di traversia. E poi le manovre, sempre una diversa dall'altra (pur apparentemente uguali), che evitano ai piloti la fossilizzazione nella noia della routine del lavoro, e che ogni volta rappresentano una sfida, specie se con cattivo tempo.

Scrivo E. Hemingway nel suo *Il vecchio e il mare*: "(...) Le mille volte che già lo aveva dimostrato non avevano im-

portanza. Ora lo stava dimostrando di nuovo. Ogni volta era una volta nuova, e non pensava mai al passato, quando lo faceva (...).

Son cose queste che non si possono apprendere nel breve volgere del tirocinio di un anno, pur con il massimo di disponibilità da parte del discente.

Insomma, il "giovane" pilota deve sforzarsi di costruire, sulla sua solida preparazione di base scolastica e marinara, l'impalcatura pratica che lo porterà a diventare un buon pilota di quel porto, perché non si nasce piloti ma lo si diventa passo dopo passo.

Egli deve affinare le sue conoscenze perché, fintanto che è andato "a rimorchio" dell'istruttore, ha visto, si è esercitato, ha preso appunti, ha studiato a casa (se diligente), ha appreso insomma; i problemi possono arrivare quando deve mettere a frutto quanto ha effettivamente imparato: alla presenza del comandante della nave deve operare in prima persona, sapendo che, per ogni manovra che esegue, è come sostenere un esame con i componenti dell'equipaggio della nave, con quelli del rimorchiatore e con gli ormeggiatori.

Per fortuna nel porto di Augusta non si sono mai avuti problemi, grazie forse alla "cura intensiva" cui, di consuetudine, sono sottoposti tutti gli aspiranti, ai quali per incoraggiamento sono solito dire che le navi all'ormeggio vanno da sole e che i nostri sono solo interventi di correzione, quando necessari.

Questo lo dissi anche ad uno dei miei figlioli che all'epoca poteva avere 7, 8 anni, quella volta che me lo portai sulla nave e, per mostrargli quanto ero bravo, gli dissi che la nave sarebbe andata da sola all'ormeggio e che non avrei parlato. Fortunatamente la cosa quella volta riuscì, perché effettivamente parlai poco, ma (...) mal me ne incolse perché poi a casa, beata innocenza, se ne ven-



Una grande petroliera carica di greggio mentre, con l'ausilio di due rimorchiatori, raggiunge il suo ormeggio nel porto di Augusta.

Ecco come raggiunge il ponte di comando di una nave il pilota destinato a guidarla nelle operazioni di ormeggio.

ne fuori con un: "Mamma, mamma, papà sulle navi non fa niente": il che, apri- ti cielo! confermò il sospetto di mia moglie che, in famiglia, l'unica a lavorare fosse lei.

Come si raggiunge il ponte di comando

Il lavoro, proprio del pilota, si svolge sul ponte di comando della nave sul quale sono concentrati tutti gli strumenti e le apparecchiature attraverso cui si controlla la nave stessa ma (...) su detto ponte, che è quello più alto, bisogna arrivarci, e come?

Passando dalla pilotina alla biscaglina o viceversa, in particolare quelli con mare grosso) affinché, in quelle occasioni, gli equipaggi delle navi possano trovare nel porto tanto sospirato un pò di requie dopo traversate (...) "movimentate".



Scalando (o scendendo) la (dalla) biscaglina, che può essere alta fino ad una ventina di metri, arrampicandovisi con la forza di braccia e gambe fino a raggiungere, senza alcun aiuto esterno, il ponte di comando della nave.

Camminando, in certe situazioni correndo, fino a raggiungere le sovrastrutture della nave, superando tutti gli impedimenti che vi si possono trovare, anche al buio.

Salendo per mezzo di scale fisse, interne e illuminate questa volta, che consentono l'accesso ai vari ponti su cui sono sistemati i vari servizi della nave e gli alloggi dell'equipaggio. Questi possono anche essere 7 - 8 a seconda della grandezza della nave.

Così si raggiunge il ponte di comando sul quale espletare il proprio lavoro.

Insomma per essere piloti, bisogna innanzitutto essere fisicamente ben attrezzati e ben addestrati (quasi come gli acrobati del circo equestre) e dotati di una certa dose di spericolatezza e coraggio, specie nei momenti più rischiosi

(i passaggi dalla pilotina alla biscaglina o viceversa, in particolare quelli con mare grosso) affinché, in quelle occasioni, gli equipaggi delle navi possano trovare nel porto tanto sospirato un pò di requie dopo traversate (...) "movimentate".

Origini del pilotaggio

Per la conduzione della nave attraverso i mari del mondo è prevista la figura del comandante, ovviamente responsabile della spedizione, oltre che dal punto di vista prettamente marinaro, anche da quello commerciale e giuridico. A tal fine si è cercato in tutti i modi di agevolarne il compito.

Ogni nave infatti, oggi, è dotata, per ciò che attiene alla sua conduzione marinara, di:

- un'intera cartografia riguardante tutte le coste delle terre emerse, ivi compresi i piani di ogni porto;
- pubblicazioni (portolani) che riguardano l'avvicinamento a tutte le coste del mondo e che descrivono queste ultime e spiegano anche dettagliatamente come fare per evitare i pericoli;
- pubblicazioni in cui sono riportati tutti i fari ed i fanali di tutte le coste del mondo;
- pubblicazioni che riguardano le zone di mare minate con le rotte consigliate per passarvi attraverso (nemedri);
- speciali carte nautiche dette *pilot charts* che riportano i venti predominanti, le correnti, i cicloni che battono certi mari ed altre notizie importanti

per i naviganti relative a tutti i mari del mondo per i vari mesi dell'anno e che consigliano inoltre anche le rotte più sicure fra i principali porti.

Tutte queste pubblicazioni sono tenute aggiornate costantemente in modo che il comandante di una nave possa, dopo averle convenientemente studiate e conseguentemente redatto un piano di navigazione, condurre sicuramente la propria nave in prossimità di tutti i porti del mondo.

Fermo restando in mare aperto il rischio di collisioni, è più probabile che una nave faccia o subisca danni in prossimità della costa e proprio manovrando in acque ristrette, come possono essere quelle dei porti; ecco il motivo per cui è stata affiancata alla figura del comandante quella del "pilota di porto" per meglio e più sicuramente condurre la nave proprio in quelle acque ristrette.

Così scrive il prof. Crisafulli Buscemi ^(***) nel suo *Pilota pratico - Corporazione dei Piloti - Contratto di pilotaggio* a pag. 270:

"Le origini e le cause del pilotaggio. Il pilotaggio obbligatorio è il risultato della prima fase del progressivo sviluppo di uno stato di fatto, cioè l'uso del pilotaggio pratico che fu creato dalla pru-

^(***) Biscaglina: scala in corda fissata in cima alla murata della nave, verticale ovviamente ed oscillante essa stessa in funzione del rollio della nave e del vento.

^(****) Autore che nella versione storica appare valido, un po' meno in quella giuridica, a detta di giuristi del ramo per via di certe sue teorie, da essi non accettate, qualcuna bocciata anche da sentenza di Cassazione.

Una grande petroliera mentre sta completando le operazioni di ormeggio. Si vede una pilotina in attesa, con il pilota a bordo.



denza dei naviganti, fu dal legislatore elevato a regola imperativa di diritto, validamente difesa da sanzioni, in un primo tempo limitate al risarcimento dei danni e successivamente convertite in norme penali.

Fino agli Hanse - Recesse, i contravventori all'obbligo di servirsi del pilota sono tenuti al solo risarcimento dei danni. I provvedimenti penali iniziano con il Recesso di Lubeca del 1447 (la pena è un marco d'oro). Sanzioni civili e penali sono previste in un'Ordinanza dei Paesi Bassi meridionali (Ordinanza del 17.7.1551, tit. III. art. 9: risarcimento del danno ed ammenda di 50 reali d'oro). Va più in là, rafforzando con norme accessorie le sanzioni civili e penali, il codice marittimo svedese di Carlo XI del 1667. In alcuni decreti degli Stati d'Olanda, infine, quello che era un provvedimento di indole punitiva, si converte in una regola di carattere fiscale, obbligando il capitano, che non si è servito del pilota, a pagargli ugualmente il compenso: regola che si trova più tardi, oltre, come si vedrà, nelle legislazioni moderne, anche in quelle intermedie".

Afferma altresì a pag. 284 che: "(...) In definitiva, il pilotaggio obbligatorio è da ritenere, quali che possano essere le ragioni che ne criticano il sistema, un modo insopprimibile di finanziamento indiretto di un istituto vitale per la sicurezza della navigazione".

Quello dei piloti è un lavoro non comune e di grandissimo impegno, nel cui espletamento non si può sbagliare; forse proprio per smitizzarlo e alleviarne lo

stress evitando di fossilizzare il pensiero nei disastri possibili derivanti da un'errata manovra, da uno di noi, pilota emerito (traduzione in lingua di un modo di dire marinaro irripetibile), il compito del pilota è stato, per celia, paragonato alle gesta dei paladini di Francia contro i saraceni, quello della "Chanson de Roland" o quelli cantati dall'Ariosto, o, più modestamente, dai cantastorie che, con i loro cartelloni illustrati, da bambini ci facevano galoppare con la fantasia.

Perciò, formate le coppie del momento, "scendono in campo i prodi paladini senza macchia e senza colpa che ignorano ogni viltà" (Orlando e Rinaldo, Ruggero e Astolfo, Sven e Tancredi, Guelfo ed Ubaldo, Lancillotto e Tristano); oppure, a seconda del bisogno, si esce in mare (...) "a branco di lupi".

I "prodi paladini" s'imbarcano sui "focosi destrieri" (Megarese II, Megarese III, Gennalena, Marcellino, Almak (...) nomi di pilotine) e cavalcano le onde come se fossero su Briigliadoro o sull'Ippogrifo pronti a menare gran fendenti a dritta e a manca con durlindane affilatissime (le radioline portatili appena ricaricate) per liberare Gerusalemme (il porto) dai saraceni (le navi da pilotare); quale che sia il tempo, freddo o caldo, ventoso o calmo, con mare grosso o piatto, notte o giorno che sia, si bada solo all'efficienza ed all'operatività del porto.

Attività del pilota

Bisogna a questo punto precisare una cosa molto importante: il pilota di por-

to, secondo le leggi vigenti, assolve il compito di consigliare il comandante della nave sulla rotta da seguire per condurre sicuramente la nave alla sua destinazione; ma di fatto, con la stretta di mano di saluto fra comandante e pilota al momento dell'arrivo di quest'ultimo sul ponte di comando, avviene un simbolico passaggio di consegne; del resto le decisioni da prendere non ammettono discussioni, né c'è il tempo ed i comandanti lo sanno. Ecco perché hanno, di massima, grande stima e fiducia nei piloti che li "consigliano", specialmente quando li hanno già sperimentati.

E, di fatto, il pilota manovra la nave, agisce dunque! Perciò, per dirla con Aristotele: "(...). Non c'è infatti una legge generale per i casi particolari, perché essi non rientrano in nessuna conoscenza tecnica e in nessuna regola fissa, ma spetta sempre a chi agisce tener conto di ciò che è opportuno come avviene nell'arte della medicina ed in quella della navigazione". (*Etica a Nicomaco*, libro II, 2, 1104a. 4-10). Né può essere altrimenti!

La manovra di una nave non può essere pianificata se non a grandi linee che, certamente, sono fondamentali, ma che tuttavia non possono essere rigide; infatti la "programmazione" della sua esecuzione da parte del pilota va fatta minuto per minuto, quindi improvvisata, in funzione dei comportamenti della nave: un mobile completamente immerso in due fluidi e che risente, nei porti, l'influenza della vicinanza del fondo marino alla sua carena.

Detti comportamenti della nave a volte vanno assecondati, altre inibiti, altre ancora limitati in funzione dello scopo ultimo della manovra che consiste, in de-

finitiva, nello spostamento sicuro di una nave da un posto all'altro del porto, quindi in acque ristrette e in bassi fondali.

Così si crea, nella marineria, la "fama" di questo o quel pilota, che contribuisce alla quotazione della validità operativa del porto dove opera.

Ma quando un qualche comandante, più espansivo di altri, di quelli che girano il mondo e magari straniero, si lascia andare a dire che "i piloti di un certo porto sono i più efficienti fra tutti quelli del Mediterraneo", ebbene questo, oltre a farci oltremodo piacere, è la conferma della grande validità del proprio modo di operare.

C'è differenza poi fra il pilotare una nave col tempo buono o col tempo cattivo; nella marineria inglese, diceva un collega, c'è un detto: *With smooth sea everybody is a pilot*, cioè con mare calmo e tempo buono tutti sono piloti.

E' col tempo cattivo che emerge, infatti, la vera professionalità del pilota, quando il vento, urlando fra le sartie, fa garrir le bandiere a riva fino a strapparle, fa vibrare le sovrastrutture della nave e gonfia il mare facendolo muggire, con la conseguente apprensione degli uomini impegnati in quei momenti.

La professionalità consiste nel saper sfruttare a proprio vantaggio le inclemenze del tempo per la buona riuscita della manovra, quale essa sia; e questo presuppone un solido bagaglio di cultura professionale di base, corredato dall'affinamento dell'*arte* della manovra che, con l'esperienza e la sensibilità propria di ciascuno, porta a fare la cosa giusta al momento giusto, valutando appropriatamente tendenze, velocità, tempi d'azione, ritardi, mezzi a disposizione, forze cui è sottoposto il mobile che si intende governare, e così via.

Guai, in quei frangenti, a lasciarsi prendere dal panico: esso si trasmetterebbe immediatamente, in un crescendo istantaneo, a chi sta intorno e creerebbe paura, disordine, caos, e si finirebbe immancabilmente per andare tutti nel palone, col conseguente rischio concreto di far danni.

Un pilota che si rispetti deve, con il suo fare, col suo atteggiamento professionale e concentrato, infondere certezze nell'equipaggio, i suoi ordini devono essere telegrafici, chiari, dati in modo che non ammettano possibilità di dubbio;

chi gli sta intorno deve pensare: "Lui sa ciò che fa" (qui non si può apparire senza essere, con la furia degli elementi non si scherza): così si porta sicuramente alla sua destinazione la nave con tutto l'equipaggio.

S'è detto "arte della manovra" e, probabilmente, sembrerà ai più un'esagerazione dettata dall'amore per la professione o per il proprio lavoro e invece no, è la pura verità con la peculiarità che oggi, mentre tutte le manifestazioni artistiche (un quadro, una statua, un mobile, una pellicola, un libro, una musica e così via) sono godibili nel tempo successivo alla loro composizione o esecuzione da una moltitudine di persone, anche posteri, di una manovra eseguita bene e ben riuscita (sì, perché può anche essere eseguita bene e riuscire male), non è più possibile la ripetizione. Una certa affinità potrebbe averla con l'esecuzione di una danza, intesa come arte del movimento, ma nel nostro caso vi sono troppi fattori esterni che vi influiscono e che sono modificabili solo nell'istante in cui si verificano, quali variabili non pianificabili e imponderabili, che concorrono alla buona riuscita della manovra, e correggibili, nell'eventualità, unicamente con il tempismo degli interventi dell'operatore, addirittura secondo per secondo, che possono riuscire vani se non corrisposti dall'appropriata risposta di coloro cui essi sono diretti.

Si elencano di seguito alcuni dei fattori che influiscono e, entro certi limiti, coadiuvano la buona riuscita di una manovra, fermo restando la sua impostazione di base:

- la nave;
- l'ormeggio ad una banchina o ad un pontile piuttosto che ad un altro;
- le condizioni di carico;
- le condizioni di assetto; le condizioni di approntamento;
- il tipo di vento;
- la corrente;
- gli interventi; il tempismo dell'intervento;
- l'equipaggio con cui si opera;
- i cavi e la loro particolare disposizione;
- i rimorchiatori; gli ormeggiatori;
- l'impostazione della manovra;
- le bozze (perfino quelle), ecc.

Il tutto concorre a rendere sicuro e nel contempo "elegante", marinarescamente parlando, il movimento di una nave che, non dimentichiamoci, è pur sempre

un mobile di migliaia e migliaia di tonnellate, immersa in due fluidi, non sempre clementi, che deve accostarsi dolcemente a impianti terrestri fissi.

Qui sta l'intuito dell'esecutore, la sua naturale predisposizione, il suo sesto senso, le sue conoscenze, la sua esperienza, la sua prontezza di intervento che fanno dire di lui che "è un Marinaio".

Pertanto una manovra ben eseguita e ben riuscita è irripetibile con le stesse modalità, perché basta il minimo cambiamento, sia pur parziale, di una sola delle tante variabili sopra accennate che cambia tutto, a volte anche con problemi.

Essa resta godibile solo da parte di quei pochi che sono stati i suoi attori e non potrà essere trasmessa ad altri se non con il ricordo dei partecipanti agli "addetti ai lavori" che, soli, potrebbero capire aiutandosi con l'immaginazione; ma, anche così, non sarà mai la stessa cosa.

E all'esecutore restano i complimenti immediati con la calorosa stretta di mano del comandante che ne ha pur viste tante e che, entusiasta, non può trattenersi dal farlo seduta stante ed a cui capita di rispondere con un modesto ma felicemente appagato: "Questa volta siamo stati fortunati".

Pare che un collega, per definire il pilota in poche parole, abbia detto che: "E' un uomo che porta la nave dove vuole lui, come vuole lei". Convengo che come battuta è buona, ma mi sembra riduttiva per la professionalità del pilota: potrebbe servire forse, in alcune occasioni, a salvaguardia dell'operato dello stesso.

Tuttavia le navi possono essere paragonate effettivamente alle donne, ognuna di esse con la sua "personalità" più o meno spiccata e che perciò "bisogna saperle (...) prendere" perché facciano ciò che vuole il pilota, a volte con dolcezza, altre assecondandole, altre ancora d'autorità. Ecco dunque, giocando ovviamente, il segreto dell'*arte*.

La presenza sulla nave

Il lavoro dei piloti è uno di quelli particolari in cui il progresso non può incidere più di tanto, dato che essi si devono avvalere sempre di tre mezzi fondamentali per l'esecuzione della manovra:

- organi di propulsione;
- organi di governo;
- organi di ormeggio (verricelli, catene, ancore, cavi, a volte anche la forza



delle braccia: il cosiddetto "Norwegian winch" o verricello norvegese).

La nave, inoltre, non può essere pilotata a distanza: il pilota deve sempre recarsi fisicamente sul ponte di comando per poter assolvere quelli che sono i suoi compiti istituzionali.

Certo che le navi moderne sono molto più attrezzate strumentalmente e meccanicamente di quelle di alcuni decenni fa, alcune nuove attrezzature possono costituire un valido aiuto per l'esecuzione della manovra ma restano pur sempre corollari dei mezzi fondamentali della stessa; per esempio: una nave dotata di "Bow thruster" (elica trasversale prodiera) sarà più favorita di una che non ne è dotata, ma questo inciderà solo sulla limitazione del numero di rimorchiatori da usare per l'esecuzione della manovra di ormeggio, disormeggio od ancoraggio, non su quella globale delle stesse. E' per quanto detto sopra che il lavoro del pilota è interessante, stimo-

lante, vario e appassionante: in esso risalta, oltre alla preparazione professionale di base ed all'esperienza, anche la personalità di chi lo esegue in tutte le sue varie sfumature caratteriali. Questo senza trascurare alcuni bellissimi lati coreografici fruibili da tutti coloro che li sappiano apprezzare, quali:

- magnifici cieli stellati con i fenomeni delle apparizioni astronomiche periodicamente ricorrenti (gli altri, forse, non se accorgono nemmeno se non ne parla la televisione e, anche così, chissà se degnano il cielo di uno sguardo);
- stupende albe e tramonti; tempeste vissute in prima persona (anch'esse fanno parte della natura);
- il salire o discendere dalle biscagline tra stormi di gabbiani nel loro volo caratteristico di agguato, pronti a tuffarsi in acqua appena uno di essi avvista la preda;
- oppure, il guardare dall'alto dell'alletta del ponte di comando, gli stessi

stormi, illuminati dai "cappelloni" della nave, che danno la sensazione di ammirare frotte di Angeli.

Nell'arte marinara, quelli della manovra sono i momenti più esaltanti, pregni di tensione e di stress per tutto l'equipaggio ed i servizi portuali; è forse la consapevolezza di questo che porta il pilota, a volte, ad alleggerirne il carico, quando possibile (pur mantenendo, ovviamente, la dovuta attenzione alla conduzione della nave) con qualche commento sui fatti del giorno o qualche battuta con il comandante della nave da pilotare ed il personale presente sul ponte di comando.

Le conoscenze tecniche del porto (fondali, posti d'ormeggio, ecc.) per un pilota è il minimo richiesto, il resto è professionalità che si acquisisce con la pratica del pilotaggio, ferme restanti le sue solide conoscenze di base scolastiche e marinare; più navi si pilotano, meglio è, posto naturalmente che nel soggetto ci

sia predisposizione, perché, se non c'è, le navi andranno ugualmente all'ormeggio ma quello non sarà mai un buon pilota e splenderà, nell'ambito della comunità, solo di luce riflessa.

Conclusioni

Mi fu detto tanto tempo fa che, da quando il pilota comincia a operare, ci vogliono ben cinque anni perché entri nella sua piena efficienza; è vero e devo aggiungere, come ho potuto constatare di persona, che anche dopo non si smette mai di fare esperienze preziose, che vanno ad incrementare e affinare sempre più quelle di base.

Il pilota "anziano", senza voler fare retorica o panegirici, è un prezioso patrimonio della Corporazione cui appartiene, proprio perché carico di esperienza e "memoria storica" del porto, e quindi più adatto a gestire certe situazioni difficili, manovre particolari e il mettere a

disposizione della comunità le proprie pluriennali conoscenze è di fondamentale importanza.

Le ondate traffico, tipico di ogni porto, è solo con l'esperienza che possono essere ben gestite, sfruttando al meglio le risorse disponibili, in quanto si tratta di eventi che si verificano in qualsiasi momento della giornata improvvisamente, quindi non è possibile pianificarli con congruo anticipo a tavolino ma devono essere espletati nel minor tempo possibile, tenuto conto appunto delle risorse disponibili in quel momento per non causare ritardi di sorta. E' da evidenziare inoltre che, di massima, i piloti di ogni porto sono addestrati ad operare contemporaneamente, ognuno di essi sa esattamente dove si trovano e cosa fanno i colleghi in mare e sa regolarsi, oltre che per se stesso e la nave che sta manovrando, anche per le possibili mosse e/o rotte che possono assumere i colleghi in funzione della destinazione

delle loro rispettive navi, in maniera da prevenire sempre e comunque ogni possibile accenno di incidente.

Insomma costituiscono squadre di persone superspecializzate che hanno fatto della sicurezza delle navi e delle attrezzature nei porti dove operano una ragione di vita. Infine è da ricordare che il pilota è la prima persona che si presenta sulla nave al momento del suo approdo e l'ultima a lasciarla al momento della sua partenza.

L'equipaggio può essere delle più svariate nazionalità del mondo intero; perciò, da come si presenta, costituisce il (...) "biglietto da visita" della Nazione che ospita la nave stessa, e questo al di là del suo modo concreto di operare professionalmente e del suo modo di vestire: la prima impressione molto spesso è quella che conta, perciò sarebbe bene, per amor di Patria che il pilota facesse del suo meglio per darne una buona di se stesso.