

IL PILOTA MARITTIMO: UN PO' DI STORIA ...

di Stefano Galleano

Signor Presidente, Signore e Signori,

desidero innanzitutto ringraziarvi per il cortese invito ad intrattenervi sulla figura del Pilota marittimo, personaggio quasi sempre sconosciuto al grande pubblico. Molto spesso, infatti, quando mi capitava di dire a qualche signora che facevo il pilota, vedevo accendersi una luce particolare nei suoi occhi, luce che si spegneva quasi subito non appena precisavo che non di pilota di aereo si trattava ma di mare o, peggio, di porto. Parafrasando il Gastone di petroliniana memoria potrei dire: "A me m'ha rovinato Liala!"

Ma torniamo a noi! Intanto vediamo chi è il pilota. La legge dice che "Il pilota suggerisce la rotta ed assiste il Comandante nella determinazione delle manovre necessarie per seguirla". Questa la definizione legale e ufficiale. Infatti egli è innanzitutto un profondo conoscitore del porto o della zona di mare , fiume o estuario nella quale svolge la sua attività. Venne definito, ben a ragione, la "carta parlante" della zona nella quale opera. Egli è il consigliere per eccellenza del comandante della nave, colui al quale egli si affida per la condotta della navigazione o della manovra in acque ristrette e trafficate.

E' la prima persona che sale a bordo della nave quando essa arriva e l'ultima che la accompagna fuori dal porto; quella che porta il saluto della città, della nazione a chi viene da lontano e, alla partenza, le dà l'arrivederci. Una volta, specie in N.Europa, non era infrequente il caso che il pilota portasse a bordo la posta dell'equipaggio e anche oggi, alla partenza, qualche lettera gli viene ancora affidata.

La nave è fatta per gli spazi aperti, per il mare libero, per le grandi distanze. I momenti difficili vengono quando essa allaccia o rompe il collegamento con la terra, che non è il suo elemento. In questi momenti ha bisogno di un *trait d'union*, del pilota: di chi, appunto, conosce il porto, di chi non faccia perdere alla nave tempo prezioso nella manovra. Il comandante ha l'occhio abituato alle grandi distanze e gli riesce difficile valutare le piccole. Quando lui crede di essere sul punto di toccare la banchina o il molo il pilota gli dice di non preoccuparsi, che ci sono ancora 20 metri: in acque portuali un mare. Direi che il compito precipuo del pilota sia quello di mettere tranquillo il comandante, spesso stressato da una navigazione faticosa a causa del cattivo tempo incontrato, da problemi commerciali o legali inerenti il viaggio, dalle preoccupazioni che sorgono nel condurre una nave di grosse dimensioni o di elevato pescaggio nelle vicinanze del porto o da quelle create dalle condizioni meteomarine, ecc. Il pilota che è stato comandante capisce molto bene questo stato d'animo e sa regolarsi di conseguenza. La manovra, anche se affidata de facto interamente al pilota è sempre un'azione che coinvolge altre persone, in primis, ovviamente, il comandante col quale si debbono pertanto instaurare fin da subito ottimi rapporti. Inutile dire che questo è quello che avviene normalmente perché si tratta di uomini che parlano lo stesso linguaggio tecnico e hanno fatto la stessa esperienza.

Un mio vecchio collega, un po' poeta, diede questa definizione del pilota: "Un uomo che porta la nave dove vuole lui, ma come vuole lei". Già, poiché non bisogna dimenticare che la nave, femmina, ha una sua personalità ben definita che prima o poi riesce sempre a manifestarsi e con la quale bisogna venire a patti. Non c'è pilota che non possa confermare questo fatto: se nel corso di una manovra (parlo di quelle eseguite senza l'ausilio dei rimorchiatori) la nave decide di comportarsi in un certo modo, magari non ortodosso, è inutile cercare di intervenire di forza per obbligarla a "redimersi": meglio ricominciare tutto da principio cercando di assecondarla anche se ciò contrasta con le leggi basilari della manovra.

Chi ha avuto occasione di fare viaggi in mare ha certamente visto il pilota passare dal battello pilota (la pilotina) alla "biscagliana" e salire a bordo della nave da pilotare. Forse però non ha mai visto effettuare quella apparentemente semplice operazione con mare grosso, su una nave in zavorra (scarica) e con parecchi metri di scafo fuori dall'acqua e arrampicarsi per otto o nove metri su una biscagliana che, sotto l'effetto del rollio, si allarga dallo scafo anche di due o tre metri. E magari di notte.

A questo proposito ricordo di un fatto avvenuto nei pressi di Cardiff nel lontano 1947 quando imbarcammo un pilota in condizioni di mare veramente pessime. Dopo i rituali convenevoli fra comandante e pilota, quest'ultimo, accennando fuori della timoneria al tempo, disse: "Tempo du belin, Bacan!" Esterrefatti chiedemmo "Ma scia parla zeneize?" "No, rispose, it's the only Italian I know" e ci spiegò che, prima della guerra, molte navi italiane venivano a caricare carbone e ogni volta che saliva a bordo i comandanti gli dicevano sempre , guardando il tempo, quella frase che lui riteneva volesse dire, in "italiano", cattivo tempo.

I piloti sono molto antichi, quasi più degli avvocati. Ne parla perfino la Bibbia, il che è tutto dire. Nel Cap. 27 del Libro di Ezechiele, il Profeta, nel contemplare le bellezze e le ricchezze della città di Tiro nell'imminenza della sua distruzione per volere divino, nomina più volte i piloti unitamente ad altre categorie di persone che dovranno piangere la distruzione della città.

Comunque, senza ambire ad essere il più antico mestiere del mondo, quella del pilota è certamente un'attività fra le più antiche visto che se ne parla da così tanto tempo. I primi erano quasi certamente Fenici: di loro sappiamo quanto ci hanno tramandato gli Egiziani attraverso i loro monumenti funebri e i geroglifici. I Fenici, infatti, pur avendo inventato l'alfabeto, o quasi, non scrivevano troppo volentieri, ma soprattutto non volevano raccontare i fatti loro, per non

consentire ad altri di scoprire le loro rotte e i loro mercati. Gente oltremodo riservata, quasi come i genovesi.

Anche se si parla di piloti, sarebbe più appropriato dire "ufficiali di rotta", "guide" o, usando un termine attuale, "pilota d'altura". Erano cioè persone con una profonda conoscenza a largo raggio di determinate rotte in determinati mari e non solo di singoli approdi. Ricordiamo che la navigazione si svolgeva prevalentemente di giorno e in vista di costa e che al tramonto le navi venivano tirate in secco sulla spiaggia. Si andava "di scoglio in scoglio, come i granchi di mare", come dice il poeta.

La prima originale descrizione del lavoro di un pilota quale potrebbe ancora svolgersi ai giorni nostri, ci viene da una sorta di portolano in uso presso i mercanti greci nella parte nord occidentale dell'Oceano Indiano. Si tratta del "Periplo del Mare Eritreo" ed è un testo del 64 d.C. La località descritta si trova a circa 250 mgl. a nord di Bombay e il porto è quello della città di Barigaza (l'attuale Broach) 20 mgl. all'interno del fiume Narbata.

La prestazione di pilotaggio descritta in questo antico testo è sostanzialmente simile a quella che si potrebbe effettuare ancora oggi con una nave a vela (la propulsione meccanica svincola la nave dagli elementi meteomarini che viceversa condizionano il veliero) e a me ricordano ancora qualche viaggio su per il Rio Paranà quando non tutte le navi erano dotate di radar e la navigazione notturna o con nebbia poteva creare problemi.

Al di là di tutte le leggende è certo che l'istituzione del pilota, imposto forse da un fattore economico, si diffuse fra gli usi dei popoli, costretti a provvedere da soli alle prime necessità della navigazione e al di fuori di ogni ingerenza dei governi e dei legislatori. In seguito il diritto, riassumendo gli usi che si erano instaurati, li trasformò in leggi. Il primo documento scritto che fa riferimento al pilotaggio è la "Lex Rhodia de Jactu" del 485 a.C., in cui si comminano pene al capitano di nave che non ha impiegato gli "esperti" (leggi piloti) nei luoghi in cui questi venivano abitualmente impiegati. E'

certo che in Grecia e ancor più nell'Impero Romano esistesse un servizio di polizia marittima (antenata delle attuali Capitanerie o Coast Guards) e che l'entrata e l'uscita dei porti fosse regolata da uno "Stratico", nome attribuito ad un battello di sorveglianza ma che è probabile sottintendesse anche la funzione esercitata da un incaricato della direzione del porto. Questo è quanto ci risulta accadesse a Roma nel porto di Claudio e nel successivo ampliamento traiano.

Sappiamo che leggi scritte che regolavano la navigazione esistevano già ai tempi dei Babilonesi e dei Fenici. Se ne sono trovate tracce nel Codice di Hammurabi (III^o millennio a.C.) e alcuni capitoli del Talmud del II^o sec. a.C. riproducono leggi marittime dei Fenici emanate da tre a otto secoli prima. Il primo testo di leggi conosciute è la già citata Lex Rhodia in gran parte riprodotta nel Digesto Giustiniano. Notevole doveva essere il corpus delle leggi greche, stando a quello che ne riferisce Erodoto.

I Romani, pragmatici come sempre, posero alla base del loro diritto la consuetudine, la legislazione pretoriana e le leggi navali di Rodi. In tutte queste leggi, per quello che di esse è giunto fino a noi come frammenti o come commenti di contemporanei, viene molto enfatizzato l'uso del "gubernator" ove prescritto e dal contesto si capisce che con tale termine si intendeva il pilota pratico, ben diverso dal "magister navis", dal "nauta" o dal "proreta", tutti termini che indicavano altre e ben definite attività.

A seguito delle invasioni barbariche e della caduta dell'Impero Romano di Occidente ha inizio un lungo periodo di disordini e di disorganizzazione dello stato. I regni barbarici che si succedono negli ex-dominii imperiali non contribuiscono al miglioramento delle leggi che disciplinano il traffico marittimo, semplicemente perché esso scompare praticamente dai mari. I soli che continuano a praticare l'arte del navigare sono i Bizantini ben presto ridotti però all'Egeo e al Mar Nero.

Superato il fatidico millennio i traffici riprendono e cominciano a instaurarsi usi e costumanze che, nei secoli successivi, si trasforme-

ranno in Statuti, Codici, Recessi, ecc. A partire dall'XI^o secolo con gli Statuti di Amalfi e Trani si può dire che ogni città marinara, ogni staterello, ogni consorzeria (valga ad esempio la Lega Anseatica) emanano proprie leggi e disposizioni. Vedasi per quel che concerne la nostra città gli Atti dei Consoli dei Placiti del 1217 e il Liber Garzarie del 1316-44.

Alla fine del XV^o secolo nel Mediterraneo, si giunge alla regolamentazione uniforme del commercio marittimo con l'adozione del "CONSOLATO DEL MARE". Questo testo, pubblicato manoscritto in catalano a Barcellona pare verso il 1370, tradotto in italiano nel 1479 e stampato per la prima volta in spagnolo nel 1494, costituisce una raccolta delle norme in uso nel Mediterraneo fin dai secoli più antichi. Esso rappresenta il primo tentativo di raccogliere organicamente le norme e gli usi più importanti e universalmente adottati, almeno in Mediterraneo, da tutti i naviganti e i mercanti che in esso svolgevano i loro traffici. Il motivo principale per cui il Consolato del Mare ebbe così largo successo presso i popoli rivieraschi, è che in esso si ritrovano norme e usanze non soltanto catalane, ma altresì genovesi, francesi, pisane, veneziane, amalfitane, ossia regole di casa, universalmente accettate e di comprovata efficacia. Non può dunque sorprendere il fatto che il Consolato del Mare fosse ancora osservato a Genova e in Sardegna nel 1795 e che fosse rimasto in uso nel Regno di Napoli fino al 1751. Credo si possa tranquillamente affermare che questo testo costituisce il primo corpo di leggi internazionali in campo marittimo.

Vi risparmio il resto, ed è tanto, su quanto si è scritto in Europa fino al XVII^o secolo, ma vorrei porre in risalto tre punti basilari che si incontrano nelle regole storiche di cui si è parlato finora. Essi sono: 1) il pilotaggio obbligatorio, 2) i costi del pilotaggio, 3) le sanzioni penali.

Che l'opera di una persona pratica di navi e a conoscenza delle insidie alla navigazione di certi luoghi frequentati dal traffico marittimo fosse utile e necessaria, non sfuggì certo ai primi naviganti. In

seguito questa convinzione, originata dalla prudenza del navigante, venne innalzata a regola di diritto dal legislatore.

Le spese di pilotaggio (anche se la legislazione moderna ha modificato la situazione) venivano considerate a carico sia della nave che delle merci.

Le sanzioni penali, spesso crudeli, avevano lo scopo di difendere la nave e il suo carico da persone incapaci o infedeli per le quali nessuna autorità poteva garantire la capacità di condurre una nave. Si rendeva pertanto necessario che colui che offriva i suoi servizi al comandante potesse garantire con la sua vita ciò che affermava di poter fare.

Il diritto commerciale medievale merita la nostra più grande ammirazione perché si ritrova in esso la realizzazione di ciò che è stato, in tempi più recenti, la preoccupazione costante dei privati e dei governi: cioè a dire l'unificazione delle leggi del mare.

Il primo esempio del genere, a livello nazionale, è costituito dall'"ORDONNANCE GENERALE POUR LA MARINE" del 2 Agosto 1681, voluta dal Colbert sotto il regno di Luigi XIV e che, modificata e migliorata, fu accolta nel CODICE NAPOLEONICO del 1806 che divenne il modello dei codici di commercio della maggior parte dei paesi marittimi. Nell'Ordinanza, con una visione assai moderna del problema, si palesa una maggiore ingerenza da parte dello Stato che affida il servizio di pilotaggio soltanto a persone con determinati requisiti e riconosciute idonee a seguito di un esame particolare.

A titolo di curiosità vale la pena di citare una regola dell'Ordinanza secondo la quale era passibile della pena di morte "il signore dei feudi vicini al mare e tutti coloro che avranno costretto il pilota a far incagliare la nave sulle coste che delimitano le loro terre per approfittare del diritto di naufragio".

A seguito della rivoluzione industriale, le leggi relative al pilotaggio si sono uniformate al diritto marittimo internazionale e, anche se l'organizzazione tecnica può differire da un paese all'altro, i principi normativi sono comuni a tutti. In particolare: 1) il **pilotaggio** è considerato un servizio di pubblica utilità e lo Stato stabilisce in quali zone o in quali porti istituire il servizio, a chi affidarlo e con quali direttive; 2) le **tariffe di pilotaggio**, anche se vengono liberamente definite fra l'utenza portuale e i piloti, devono essere approvate dal Governo che, in tal modo, si assicura che non si verifichino discriminazioni di carattere economico o politico controllando al tempo stesso il costo di un servizio a disposizione di molti utenti; 3) l'**organizzazione tecnica**: il pilotaggio può essere gestito direttamente dallo Stato, nel qual caso i piloti sono dei funzionari a stipendio fisso e seguono una carriera all'interno dell'Amministrazione, lo Stato è proprietario dei mezzi nautici e delle sedi, le tariffe sono stabilite con criteri particolari che niente hanno a che vedere con l'effettivo di una stazione o con il traffico di quel porto. Diversa la situazione dei piloti autonomi.

I loro stipendi seguono l'andamento del traffico del porto in cui prestano servizio, le tariffe vengono definite con trattativa diretta con l'utenza tenendo conto dell'andamento del traffico e seguendo criteri di economicità e di concorrenza; i piloti sono proprietari dei mezzi nautici (pilotine) e per questo motivo, alla loro entrata in servizio, versano nelle casse della Corporazione una quota di compartecipazione (o diritto di entrata) che verrà loro restituita all'atto del pensionamento.

A questo punto ritengo di avervi tediato abbastanza con la storia del pilotaggio e, abusando ancora per poco della vostra notevole pazienza, passerei a parlarvi un po' del lavoro effettivo del pilota a bordo di una nave.

Quando mette piede sul ponte di comando di una nave proveniente dal largo e in vicinanza dell'imboccatura del porto, il comandante gli

fornisce i primi elementi relativi al mezzo e cioè l'andatura della macchina (se ferma o a lento moto), le qualità manovriere, il pescaggio e tutti gli altri dati che possono influire sull'ormeggio della nave. Nel frattempo il pilota deve rendersi personalmente conto delle qualità manovriere della nave, e ciò avverrà tanto più rapidamente quanto maggiore sarà la sua esperienza. Poi informerà il comandante del posto d'ormeggio anticipandogli a grandi linee quella che sarà la manovra da effettuare, il numero e il tipo di rimorchiatori che dovranno essere eventualmente impiegati, il numero minimo dei cavi necessari all'ormeggio, ecc. Da quel momento il pilota dirigerà di fatto la manovra a meno che il comandante non voglia farlo personalmente. Ciò avviene sempre, o quasi, con le navi traghetto, abituali frequentatrici del porto e in questo caso il pilota si limita a fornire al comandante le informazioni sulla situazione dinamica del porto (eventuali navi in uscita o in movimento nelle acque portuali, possibilità di incontro con piccoli rimorchiatori con chiatte, ecc.), mentre nel caso di grosse portacontenitori, mineraliere, petroliere e comunque navi che non frequentano abitualmente il porto, il pilota è il solo a cui è affidata la manovra. Già si è detto della poca dimestichezza che il comandante ha alle piccole distanze ma quando, imboccando un passo stretto la massa della nave non permette di vedere dove finisce la testa di un molo o a che distanza si passerà da un ostacolo, anche il più freddo dei comandanti non potrà nascondere un sia pur piccolo moto di apprensione. Capita al pilota che c'è abituato, figuriamoci agli altri!

Il porto di Genova (nella sua parte più moderna, il Bacino di Sampierdarena) è stato progettato e costruito su un "modulo" di nave di 120 m. Le navi "Liberty" che costituirono il nerbo delle risorte marine nazionali dopo gli sconquassi della seconda guerra mondiale, erano già arrivate a 135 m., per poi passare, con le costruzioni successive, ai 150-170 m. e in seguito, con l'avvento delle portacontainers, si è arrivati ai 250 m. In questo frattempo non è che gli spazi portuali siano stati ampliati, anzi con la costruzione dello sporgente

dell'Idroscalo si è soppresso un bacino di manovra che faceva molto comodo ai piloti. Lo stesso discorso vale per il Porto Petroli di Multedo, progettato quando le più grosse petroliere si aggiravano sulle 30.000 Tonn. con circa 200 m. di lunghezza e terminato quando quelle navi avevano raggiunto le 500.000 Tonn. e i 400 m. Certo navi simili non entreranno mai a Multedo a pieno carico anche perché i fondali non superano i 15 m. contro i circa 25 di pescaggio, ma navi di circa 400 m. a mezzo carico sono state portate all'ormeggio evoluendo in uno specchio d'acqua di poco superiore alla loro lunghezza. Tutto questo per dire che i porti non hanno potuto seguire la corsa al gigantismo navale perché per costruire una nave di grandi dimensioni occorre poco più di un paio d'anni mentre per costruire un porto adatto a quelle navi spesso non ne bastano venti. Altro problema importante è costituito dai fondali, sia perché le navi raggiungono oggi pescaggi più elevati sia perché diventa sempre più difficile, vuoi per i costi elevati vuoi per le leggi antiinquinamento, provvedere ad adeguati dragaggi. Così se da un lato la migliorata qualità degli apparati motori, l'introduzione delle eliche trasversali, l'aumentata potenza di tiro dei rimorchiatori rendono le manovre più facili, la ristrettezza degli spazi acquei e i fondali a malapena sufficienti possono ridurre sensibilmente certi vantaggi.

Last but not least, la qualità degli equipaggi.

La pressoché totale scomparsa delle marine nazionali di più antica tradizione ha portato allo smembramento di stati maggiori ed equipaggi forniti di un buon livello di professionalità, sostituiti da personale, spesso raccoglitticcio che, pur essendo sufficientemente preparato manca di quella cultura marinara, che non esito a definire atavica, che contraddistingue il marinaio vero da chiunque altro.

L'introduzione di apparecchiature sempre più sofisticate a bordo delle navi, che hanno consentito di ridurre notevolmente gli equipaggi, può essere controproducente se il personale che deve adoperarle non è suf-

ficientemente istruito aumentando così i rischi di collisioni "instrument assisted".

Un recente documentario della BBC, provocatoriamente intitolato "Scandals at sea", mette chiaramente in evidenza a cosa può portare l'impiego di personale poco qualificato unito alla carenza di manutenzione di navi (costruite in economia) allo scopo di tagliare il più possibile i costi di gestione del mezzo. Fortunatamente si sta assistendo ad una specie di riflusso, nel senso che, a cominciare dalle marine nordiche (le prime a dire il vero ad iniziare la corsa all'abbattimento dei costi), pare si voglia rivedere un po' questa politica esasperata del risparmio.

Non posso passare sotto silenzio quella che, da un po' di tempo a questa parte, sembra poter essere la soluzione di buona parte dei problemi interessanti il traffico marittimo in acque trafficate. Mi riferisco al V.T.S., acronimo che sta per Vessel Traffic Service, ossia Assistenza al Traffico Marittimo. Si tratterebbe in buona sostanza di centri posti nei porti o nei punti obbligati di maggior traffico per disciplinare o dirigere da terra la navigazione. Non entro nel merito del problema perché non lo ritengo particolarmente adatto ad un incontro come questo: è argomento troppo tecnico. Va detto però che il Centro potrà operare al meglio soltanto se l'identità della nave che appare sui suoi schermi radar sarà perfettamente individuata e se interferirà il meno possibile nelle manovre che il Comandante sta effettuando. Non bisogna mai dimenticare, infatti, che in fase di atterraggio (si chiama così l'avvicinamento alla costa o all'approdo) il Comandante è sollecitato da un'infinità di incombenze mentre la sua attenzione è e deve essere volta alle manovre ad esso relative: è ovvio che se il VTS eccede nel fornire o richiedere dati non strettamente attinenti a quanto sta accadendo, si introduce un nuovo elemento di disturbo o distrazione che può compromettere la buona riuscita della manovra. Credo di poter dire la mia su questo argomento con una certa cognizione di causa, sia per il lavoro svolto "sul campo" sia per il

modo con cui l'argomento è stato trattato in sede CEE quando si preparavano i regolamenti per il buon funzionamento di questi centri.

Quale sarà il futuro del pilotaggio? In anni recenti i Giapponesi (sempre loro!) hanno fatto viaggiare un gruppo di cinque navi completamente senza equipaggio, teleguidate da una sesta, dal Giappone alla costa ovest degli U.S.A. Americani e Russi hanno azionato veicoli lunari o marziani con impulsi inviati da terra.

Utilizzando il G.P.S. (Global Positioning System), che permette la determinazione della posizione di un oggetto sulla superficie terrestre con l'approssimazione di circa 10 m., e sistemando opportuni sensori sulle banchine è possibile ormeggiare una nave "struccando", come dicono a Trieste, dei semplici bottoni. E' tutta una questione di analisi costi-benefici e può darsi benissimo che il futuro ci riservi anche questo. Ma vien fatto di chiedersi: dell'uomo, che ne facciamo?

Per quel che riguarda i piloti e il pilotaggio voglio finire in maniera ottimista: recentemente un grande campione mondiale è riuscito a battere a scacchi un sofisticatissimo computer perché ha fatto una mossa che non era stata programmata. Ebbene, siccome la manovra non può mai essere programmata fino al minimo dettaglio, io sono convinto che per i piloti ci sarà ancora da fare.

Spero di non avervi tediato troppo e vi ringrazio per la vostra attenzione.

Conversazione tenuta al **Martedì di "A Compagna"**

Del 8 Giugno 2010