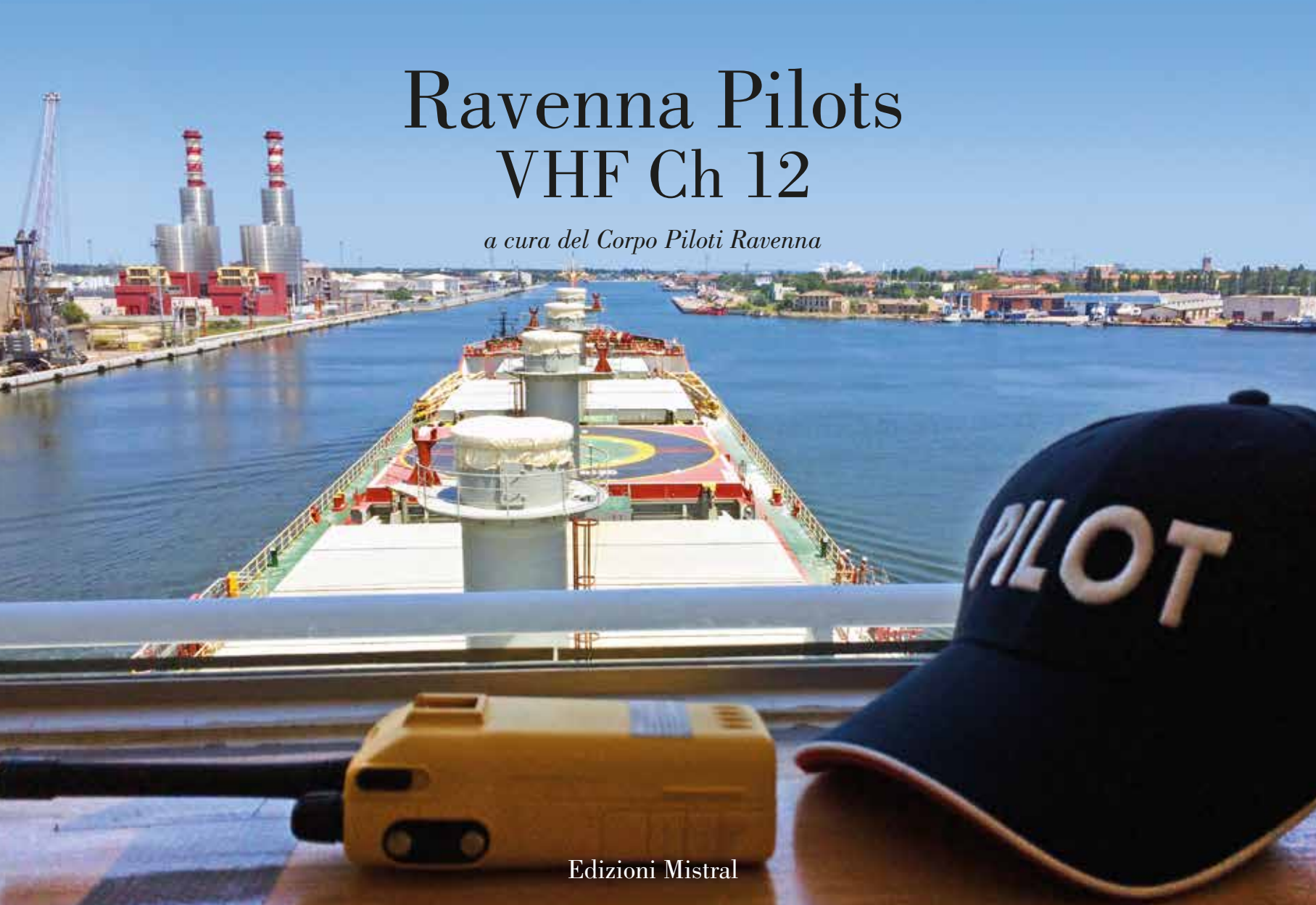
Ravenna Pilots
VHF Ch 12

a cura del Corpo Piloti Ravenna



Edizioni Mistral

Ravenna Pilots
VHF Ch 12

a cura del Corpo Piloti Ravenna

Edizioni Mistral

Testi: Roberto Bunicci, Giuseppe Gardella, Lorenzo Tazzari, M. Vittoria Venturelli
Idea grafica: Roberto Bunicci
Coordinamento editoriale: Edizioni Mistral
Foto: Archivio Piloti del porto di Ravenna e Guardia Costiera - Direzione Marittima di Ravenna

Si ringrazia per la collaborazione la Guardia Costiera - Direzione Marittima di Ravenna

© 2015 Edizioni Mistral
ISBN 9788890826139

Senza regolare autorizzazione è vietata la riproduzione, anche parziale o a uso interno didattico, con qualsiasi mezzo effettuata, compreso la fotocopia.

Dedicato alle nostre mogli

Alle già numerose pubblicazioni sul porto di Ravenna, non può mancare quella del Corpo Piloti, che, da un punto di vista privilegiato, dispone di un osservatorio esclusivo e panoramico della natura dello scalo ravennate. Da qui l'idea, maturata al nostro interno, di sviluppare un progetto editoriale che sapesse riportare il colpo d'occhio del pilota nel "luogo di lavoro", ovvero il ponte di comando, al fianco dei Comandanti delle navi. Solo pochissimi scatti sono stati fatti da terra o dalle pilotine per ricreare, dal pilota stesso, le sensazioni e le emozioni vissute nelle diverse condizioni e nelle più disparate tipologie di naviglio. Nel nostro porto, infatti, abbiamo la possibilità di pilotare navi di ogni tipologia, dimensione e caratteristica.

I Piloti del porto sono i consiglieri dei Comandanti durante le fasi più delicate della manovra delle loro navi e costituiscono la migliore garanzia che esse si svolgano rispettando al massimo la sicurezza e l'incolumità delle persone e delle strutture portuali. L'opera del Pilota è particolarmente importante quando le condizioni si fanno inclementi con burrasche, o quando sono deteriorate da scarsa visibilità, tipica di Ravenna, nella quale tutti i sensi e i percettori vengono attivati per avere la sensazione di come intenderà muoversi la nave.

La quotidianità a bordo di tutte le navi che scalano il porto di Ravenna pone il Pilota come un "membro speciale" dell'equipaggio, sempre benvenuto e apprezzato dal Comandante, che trova conforto nelle specifiche conoscenze del Pilota. Spesso nascono amicizie derivanti da un grande rapporto di stima e fiducia. Il Pilota, come da indicazioni della Capitaneria di porto, coordina i movimenti in entrata e uscita di tutte le navi e con gli altri due servizi nautici (rimorchio e ormeggio) chiude il ciclo di massima attenzione e supporto alla nave stessa.

Mestiere antichissimo, che nei secoli ha saputo rinnovarsi trasformandosi fino alla modernità dei nostri tempi, ha di fatto sempre offerto le conoscenze locali specifiche, unite all'abilità nel pilotare le navi in spazi ridotti, grazie a un quotidiano lavoro sul campo e sulle varie tipologie di navi che si succedono negli anni, osservandone quindi l'evoluzione. L'organizzazione dei Piloti rimane negli anni la stessa del dopoguerra, ma gli uomini che la compongono si succedono in un carosello temporale che permette un trasferimento di conoscenze ed esperienze 'dal vecchio al giovane Pilota' e contemporaneamente l'inserimento di nuove e fresche energie del giovane all'interno del Corpo. Quello stesso giovane, suo malgrado, nel tempo sarà 'vecchio del mestiere' e il ciclo continuerà ad alimentarsi. Sebbene venga fatta formazione specifica presso simulatori navali di manovra, le esperienze maturate sul campo e il trasferimento generazionale sono la migliore garanzia dell'alta efficienza del servizio. Una professione bellissima e affascinante, che sconta un pesante tributo in termini di stress, correlato alla natura del lavoro stesso. Di qui la dedica alle nostre mogli fantastiche, sempre pronte a condividere con noi il carico di tensioni accumulate a bordo.

Roberto Bunicci
Capo pilota

Aneddoti e sensazioni vissute dai piloti

Il benvenuto alla nave avviene dopo essersi arrampicati alla 'biscaglina' per diversi metri fuori bordo alla nave. Il pilota viene ricevuto da un giovane ufficiale, che lo accoglie come 'uno di noi', conscio del fatto che i piloti sono ex comandanti e possono ben comprendere i problemi della vita di bordo. Il pilota si guarda intorno, scruta lo stato di cura della nave, la sua pulizia e alcuni particolari che dicono se è stata realizzata in economia o meno. Durante la salita negli alloggi dei vari piani, il pilota avverte gli odori. Spesso sono odori di cucine lontane dalle nostre tradizioni, talvolta si mescolano con le fatiche dell'equipaggio o i maleodori della sala macchine. Olii e nafta pervadono e impregnano anche le cabine. In altre si respira il salino che ha ricoperto, nel tempo, tutti gli arredi.
Giunto sul ponte di comando, il pilota incontra il comandante. Prima ancora di parlarsi, i due si studiano. Le mani si stringono con forza. Gli sguardi si incrociano nel reciproco intento di ritrovare una sensazione di sicurezza. Il comandante perché dovrà affidare la rotta della sua nave al pilota, il pilota perché dovrà ricevere tutte le informazioni tecniche per interpretare la nave. Nel decifrarne le forme, le sue dimensioni e con le informazioni avute dal comandante, il pilota saprà cosa poterle chiedere.
Superata la fase di studio, il comandante si rilassa e si procede con il rituale del caffè. I momenti scorrono e si parla ancora della nave. I comandanti ne parlano come dell'innamorata. Da essa, oltre che fonte di reddito, trovano rifugio nelle tempeste. A volte, se il pilotaggio è lungo e l'orario è giusto, al pilota viene offerto il pasto, servito davanti ai vetri della plancia. Qui si apprezzano le etnie degli equipaggi e dei cuochi.
Anche la religione è molto presente sui ponti di comando. Le icone cambiano secondo l'appartenenza: S. Francesco da Paola per i Cristiani, la preziosa teca contente il Corano per i Musulmani, il piccolo tempio delle Divinità per gli Induisti e così via. Capita di vedere osservare il ramadam, anche nelle afose giornate d'estate. L'equipaggio non tocca né cibo né acqua, ma trova la forza di offrirla al pilota, il quale, rispettosamente, rinuncia. Anche questo è senso di appartenenza all'equipaggio, seppur per il solo periodo del pilotaggio.
Fra i più caratteristici equipaggi che scalano il porto di Ravenna, abbiamo senz'altro i Cinesi. Odori intensi della cucina ricca di aglio si spargono per gli alloggi e ancor più sulla loro pelle. L'abbigliamento è stranamente démodé e anche le stoffe sembrano di un altro mondo. Portano ancora addosso il retaggio di essere rimasti a lungo isolati dagli scambi commerciali.
L'uso della lingua inglese a bordo è complicatissimo. È un grosso sforzo per alcuni equipaggi parlarla correttamente e questo richiede un grande impegno del pilota a decifrarne le storture.
Il pilota ha concluso la sua opera. Un'altra nave, un altro equipaggio, un'altra stretta di mano. Tutto si ripete, ma tutto è sempre diverso. Ancora ferro, ancora strette di mano, ancora un'altra volta... "thank you pilot".

La storia dal 1898 al 1953

Della Ravenna lagunare a forte vocazione marittima, con il suo porto sede della flotta augustea, rimangono solo le vestigia di Classe. Con la decadenza e il suo progressivo allontanamento dalla linea costiera, la città volgerà il suo sguardo non più a Oriente, ma a Occidente dove nel corso dei secoli l'hinterland sarà portato a coltura prevalentemente cerealicola.

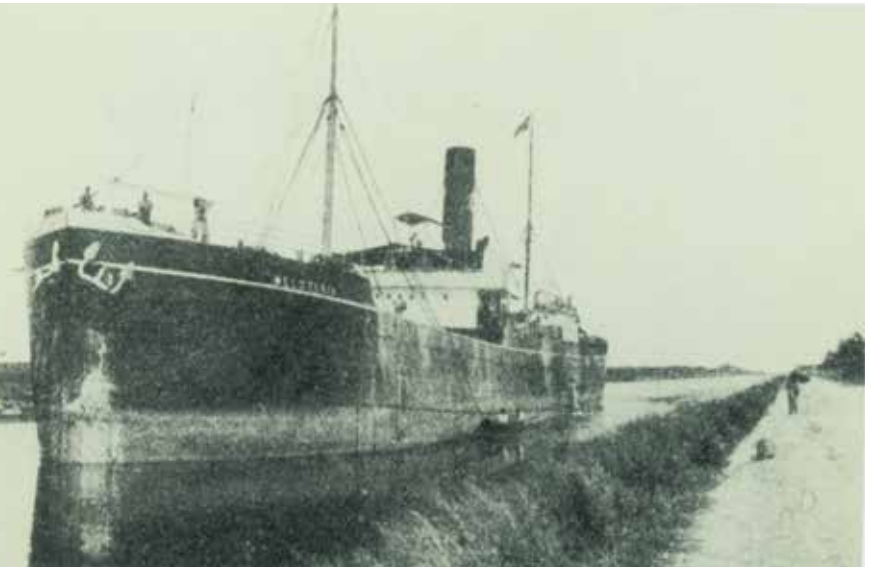
Bisogna attendere il sec. XVIII e l'arrivo del Cardinal Legato Giulio Alberoni, perché la città ritorni a volgere il suo sguardo a Oriente. La visione che il cardinale ha di Ravenna, per la sua importanza geografica e strategica per il commercio marittimo, si esprime nell'escavazione di un naviglio che la ricongiunga al mare dopo l'abbandono dell'antico porto Candiano e del canale «Pamphilio» seguito alla diversione dei fiumi.

Nel 1737, il nuovo porto è già attivato ed è denominato Corsini - in onore di Papa Clemente XII, che ne aveva sostenuto il progetto -, ma assume anche quello più popolare e tuttora in uso di Candiano.

Nel corso del secolo XIX, il porto-canale Corsini è costantemente aggiornato alle esigenze del crescente traffico mercantile, con opere di messa in sicurezza della navigazione e infrastrutturali che, come negli intendimenti dei suoi promotori, devono servire alle esigenze dell'entroterra e allo sviluppo agricolo, commerciale

E. Danti, "Flaminia", 1580-82 (Galleria Vaticana del Belvedere): particolare dell'immagine urbana di Ravenna e del territorio dove si svolse la battaglia del 1512.
Si distingue l'antico Porto Candiano

e industriale della città e della regione. Queste opere riguardano l'escavazione e la rettifica del suo corso e la realizzazione dei canali animatori, con l'utilizzo delle pialasse Baiona e Piombone. Il prolungamento delle palizzate all'imboccatura del porto e la costruzione della torre farea, eretta negli anni immediatamente successivi il decreto Farini che lo elevava a «Porto Nazionale». La costruzione della «Darsena Baccarini», futura sede del polo commerciale e industriale, è servita dalla ferrovia con terminale



Il piroscafo "Melobesia"

alla Darsena, in seguito raccordata a Rimini e Ferrara. La realizzazione della strada d'alaggio alla sua destra costituisce il collegamento al borgo per un suo sviluppo balneare. Ed è la fortuna dei marinai facilitati nel condurre, «sotto il peso dell'alzaia», i natanti lungo il canale, per poi essere sostituiti dai buoi quando ai bragozzi subentrano i velieri.

Queste, in sintesi, le opere più rilevanti che valgono la classificazione del porto di «Seconda classe prima serie».

Nonostante i continui dragaggi del porto-canale, che portano alla fine del secolo i fondali di bassa marea alla profondità di 4 mt (e questa situazione rimarrà sostanzialmente immutata nei cinquant'anni successivi), con il giungere di velieri e piroscafi di stazza sempre maggiore aumentano le difficoltà della navigazione, sia all'ingresso che lungo gli 11km della risalita; a discapito di quei mercantili, che si affacciano per la prima volta a Porto Corsini. Nasce così la necessità nei comandanti di avvalersi di pescatori locali, che, conoscendo la morfologia del luogo, assistono l'equipaggio durante la navigazione fino all'ormeggio in Darsena. Questi primi Pratici locali ricevono per il loro servizio un compenso che non è dettato da un tariffario prestabilito, ma è concordato in base alle risorse della nave assistita o all'altruismo del capitano.

Per il porto di Ravenna questo è un «periodo di sviluppo senza precedenti», le merci movimentate passano dalle 100mila ton-

nellate del 1890 alle oltre 350mila del 1912. A questo sviluppo non corrisponde ancora un adeguato servizio di rimorchio dei natanti, al quale supplisce, già dal 1890, il solo guardacoste della Regia Marina, il vaporino «Uno». Per avere un servizio continuo per tutto l'arco dell'anno (nel biennio 1898-99, il vaporino «Ave» sopperì solo per la stagione balneare) dovremo attendere il 1904, con l'arrivo di un altro vaporino, il «Trieste».

Il primo pratico locale a essere iscritto nei registri dell'«Ufficio del Porto» è, nel 1898, Gaetano Trombini, proveniente - come il primo nucleo dei Pratici - da una famiglia di terrazzani portocorsinesi dedita alla pesca.

Inizialmente le mansioni di Trombini sono di pilotare i velieri di grosso tonnellaggio; con la maggiore affluenza di piroscafi nel nostro scalo (nel 1906, le tonnellate di merci movimentate avevano un'incidenza del 28%, per arrivare nel 1910 al 60-70%), nel 1907 Trombini è dirottato al pilotaggio dei vapori. Incarico ancora più impegnativo, che aumenta le sue responsabilità, se pensiamo che l'anno successivo, con l'arrivo del piroscafo «Sincerità» (della stazza di 3000t, lungo 85mt) si inaugura ufficialmente la stagione dei grandi mercantili che giungono direttamente al porto senza allibare le merci negli scali maggiori dell'Adriatico.

Della lunga attività di Trombini si ricordano altri pilotaggi di grandi bastimenti, che segnano anche la storia dello sviluppo commerciale del porto. Sempre nel 1908, ha l'onore della cronaca per avere coadiuvato con perizia il piroscafo «Melobesia» (della stazza di 4800t, lungo 80mt per 14 di larghezza) che trasporta 2000 tonnellate di concimi chimici. L'importanza di quest'approdo, favorita dal «Comizio Agrario» ravennate, è quella di avere sperimentato con successo proprio le potenzialità di navigazione del naviglio ai grandi bastimenti. Meritevole di essere ricordata è un'altra sua «direzione sicura», ancora encomiata dalla cronaca, che permette nel 1911 l'attracco del «Duna»: «il vapore più pos-

Nave cisterna "Ernesto G." con pilotina dalla palizzata di Porto Corsini (anni '20)

sente ormeggiato in darsena». Il bastimento (della stazza di 6000t, lungo 110mt per 15 di larghezza) incontra alcuni inconvenienti durante la risalita, non certo dovuti al pilota come evidenziava l'articolista, ma per il basso fondale che permette la navigazione solo con il sopraggiungere dell'alta marea e per il superamento della curva alla confluenza della Baiona, che si effettua con un grosso cavo rapidamente testato a babordo e filato con maestria.

Queste insufficienze danno motivo alle autorità competenti di insistere presso il Governo per lo stanziamento dei fondi necessari (sempre disattesi) a continuare l'opera di ammodernamento portuale, mentre il Municipio dota di luce elettrica la Darsena.

Ancora prima dell'inizio della Grande Guerra, questo promettente incremento commerciale va affievolendosi per le emergenze esistenti nel Mediterraneo, proprio quando è istituzionalizzato il

Si andava a bordo così

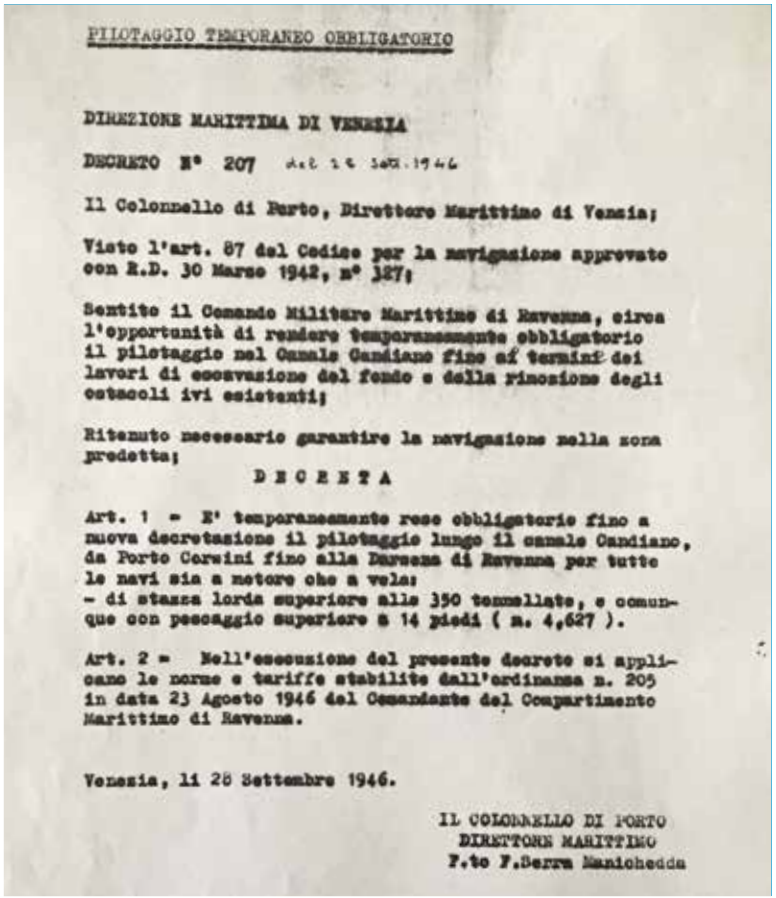
Le agenzie marittime telegrafavano alla Capitaneria di porto, che si trovava nell'edificio del vecchio faro. A sua volta, la Capitaneria inviava a casa dei piloti persone preposte a questo incarico (la "Bimbetta", l'attuale Avvisatore Marittimo) oppure un marinaio della stessa Capitaneria.

A questo punto, solitamente, due piloti uscivano in rada su di una barca a remi fino alla nave prescelta per l'entrata.

A bordo della barca a remi ci potevano essere due piloti, oppure un pilota e un marinaio. Quest'ultimo, dopo un periodo come tale, passava al pilotaggio cioè a fare l'allievo pilota.

Negli anni Quaranta era un classico vedere, a poppa della barca a remi, la bicicletta di uno dei due vogatori utilizzata per il rientro in sede dopo il pilotaggio di entrata.

«Compartimento Marittimo» di Ravenna.
Con l'ingresso dell'Italia nel conflitto mondiale e la conseguente chiusura del porto alle attività commerciali, Trombini comanda l'equipaggio del ricostituito battello «Speranza» della Stazione Salvataggio di Porto Corsini che, proprio nelle prime ore del 24 maggio 1915, è «gravemente colpita» dal fuoco delle torpediniere austriache.
Nel dopoguerra si ha una lenta ripresa del traffico commerciale, dovuta alle condizioni in cui versa il porto-canale. L'interramento dell'alveo seguito alla mancata manutenzione e lo smottamento delle sponde per effetto dell'alta velocità del naviglio di guerra permettono la navigazione solo ai natanti di tonnellaggio ridotto e ai mercantili che allibano parte del carico in altri porti. Solo con i nuovi lavori intrapresi nel 1926, che prevedono il rinnovamento dei fondali dalla bocca di porto fino alla Darsena, oltre all'ammodernamento portuale e infrastrutturale per il rilancio industriale, si riesce negli anni successivi a movimentare merci per un tonnellaggio di poco superiore a quello anteguerra. Queste opere sono sufficienti all'iscrizione nella «Prima classe della seconda categoria».
Questo incremento del traffico porta ad affiancare a Trombini un altro Pratico locale. La scelta ricade su Pasquale Bulli, coetaneo di Trombini, ed è dettata dalla sua lunga carriera di marinaio esercitata per oltre mezzo secolo: è tra i primi iscritti alla «Gente



PILOTAGGIO TEMPORANEO OBBLIGATORIO

DIREZIONE MARITTIMA DI VENEZIA

DECRETO N° 207 del 28 Sett. 1946

Il Colonnello di Porto, Direttore Marittimo di Venezia;

Visto l'art. 87 del Codice per la navigazione approvato con R.D. 30 Marzo 1942, n° 327;

Sentito il Comando Militare Marittimo di Ravenna, circa l'opportunità di rendere temporaneamente obbligatorio il pilotaggio nel Canale Candiano fino ai termini dei lavori di escavazione del fondo e della rimozione degli ostacoli ivi esistenti;

Ritenuto necessario garantire la navigazione nella zona predetta;

D E C R E T A

Art. 1 - E' temporaneamente reso obbligatorio fino a nuova decretazione il pilotaggio lungo il canale Candiano, da Porto Corsini fino alla Darsena di Ravenna per tutte le navi sia a motore che a vela:
- di stazza lorda superiore alle 350 tonnellate, e comunque con pescaggio superiore a 14 piedi (m. 4,627).

Art. 2 - Nell'esecuzione del presente decreto si applicano le norme e tariffe stabilite dall'ordinanza n. 205 in data 23 Agosto 1946 del Comandante del Compartimento Marittimo di Ravenna.

Venezia, li 28 Settembre 1946.

IL COLONNELLO DI PORTO
DIRETTORE MARITTIMO
F.to F.Serra Manichedda

Il Decreto di istituzione del pilotaggio temporaneo obbligatorio lungo il canale Candiano (28 settembre 1946)

Quando non esisteva il VHF, una luce rossa o verde faceva sapere al traffrico minore e ai pescherecci quale era il senso di traffico nel canale, se era in entrata o in uscita. Fino a tempi recenti, venivano issati i segnali specifici dalla stazione semaforica a Marina di Ravenna. (Cartolina edita da Virgilio Carli nel 1925)

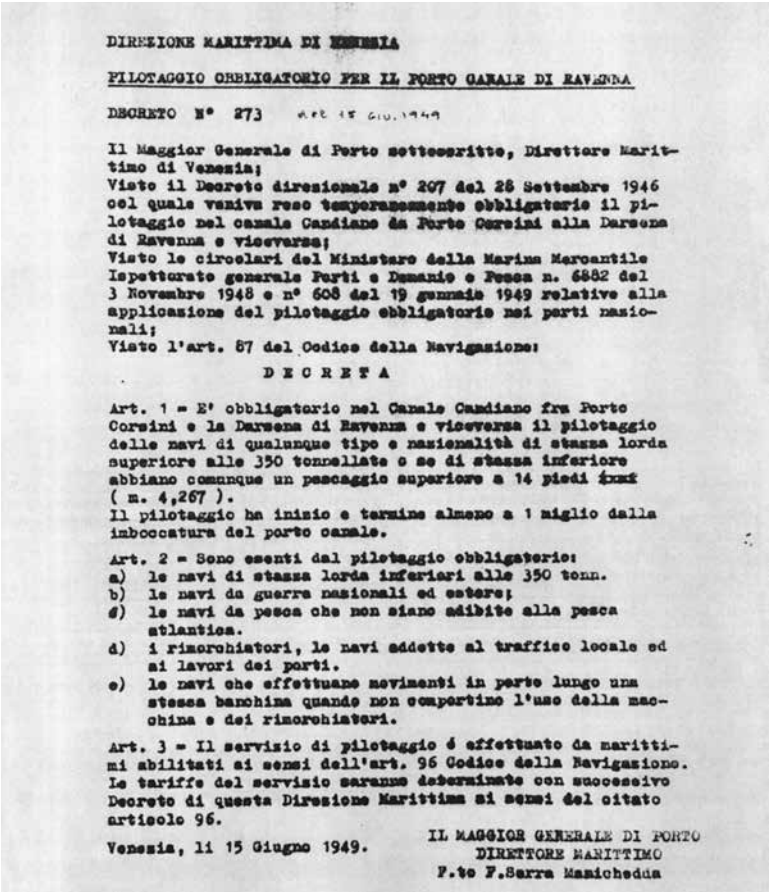
di mare» e il grado che riveste nella Marina Mercantile è di «Capo Barca al traffico locale».

Al pensionamento per raggiunti limiti di età, avvenuto per entrambi nel 1938, dopo una lunga e faticosa onorata carriera, lasciano un porto che ancora fatica a decollare. Sostanzialmente l'incremento del traffico è di poco superiore a quello degli anni passati. L'imminente ingresso nel conflitto mondiale vanificherà tutto e cambierà per sempre la geografia del porto-canale.

Subentrano nello stesso anno altri due Pratici locali, Romano Trombini e Aurelio Vallicelli (padrone marittimo). Con la morte prematura del giovane Trombini avvenuta nel 1940, Vincenzo Frisari e Attilio Visani (entrambi padroni marittimi) si affiancano a Vallicelli.

Anche i Pratici locali subiscono delle perdite dagli eventi bellici. Non solo perché assistono nell'arco di un lustro alla distruzione di tutto quello che hanno contribuito a costruire, prestando la loro opera anche a rischio della vita; ma soprattutto perché sono colpiti da un altro luttuoso avvenimento all'interno del gruppo: la morte di Vallicelli a seguito del bombardamento aereo del 29 giugno 1944.

Durante il conflitto, il quadro che si ha di fronte al porto-canale Corsini è desolante. Nulla rimaneva delle opere che nel corso di due secoli erano state approntate, seppure a fasi alterne, per la prosperità della città e del suo territorio. Prima l'esercito tedesco e poi l'aviazione anglo-americana le avevano distrutte.



DIREZIONE MARITTIMA DI VENEZIA

PILOTAGGIO OBBLIGATORIO PER IL PORTO CANALE DI RAVENNA

DECRETO N° 273 del 15 GIU. 1949

Il Maggior Generale di Porto sottoscritto, Direttore Marittimo di Venezia;
Visto il Decreto direzionale n° 207 del 28 Settembre 1946 col quale veniva reso temporaneamente obbligatorio il pilotaggio nel canale Candiano da Porto Corsini alla Darsena di Ravenna e viceversa;
Visto le circolari del Ministero della Marina Mercantile Ispettorato generale Porti e Demanio e Pesca n. 6882 del 3 Novembre 1948 e n° 608 del 19 gennaio 1949 relative alla applicazione del pilotaggio obbligatorio nei porti nazionali;
Visto l'art. 87 del Codice della Navigazione:

D E C R E T A

Art. 1 - E' obbligatorio nel Canale Candiano fra Porto Corsini e la Darsena di Ravenna e viceversa il pilotaggio delle navi di qualunque tipo e nazionalità di stazza lorda superiore alle 350 tonnellate o se di stazza inferiore abbiano comunque un pescaggio superiore a 14 piedi (m. 4,267).
Il pilotaggio ha inizio e termine almeno a 1 miglio dalla imboccatura del porto canale.

Art. 2 - Sono esenti dal pilotaggio obbligatorio:
a) le navi di stazza lorda inferiori alle 350 tonn.
b) le navi da guerra nazionali ed estere;
c) le navi da pesca che non siano adibite alla pesca atlantica.
d) i rimorchiatori, le navi addette al traffico locale ed ai lavori dei porti.
e) le navi che effettuano movimenti in porto lungo una stessa banchina quando non comportino l'uso della macchina e dei rimorchiatori.

Art. 3 - Il servizio di pilotaggio è effettuato da marittimi abilitati ai sensi dell'art. 96 Codice della Navigazione. Le tariffe del servizio saranno determinate con successivo Decreto di questa Direzione Marittima ai sensi del citato articolo 96.

Venezia, li 15 Giugno 1949.

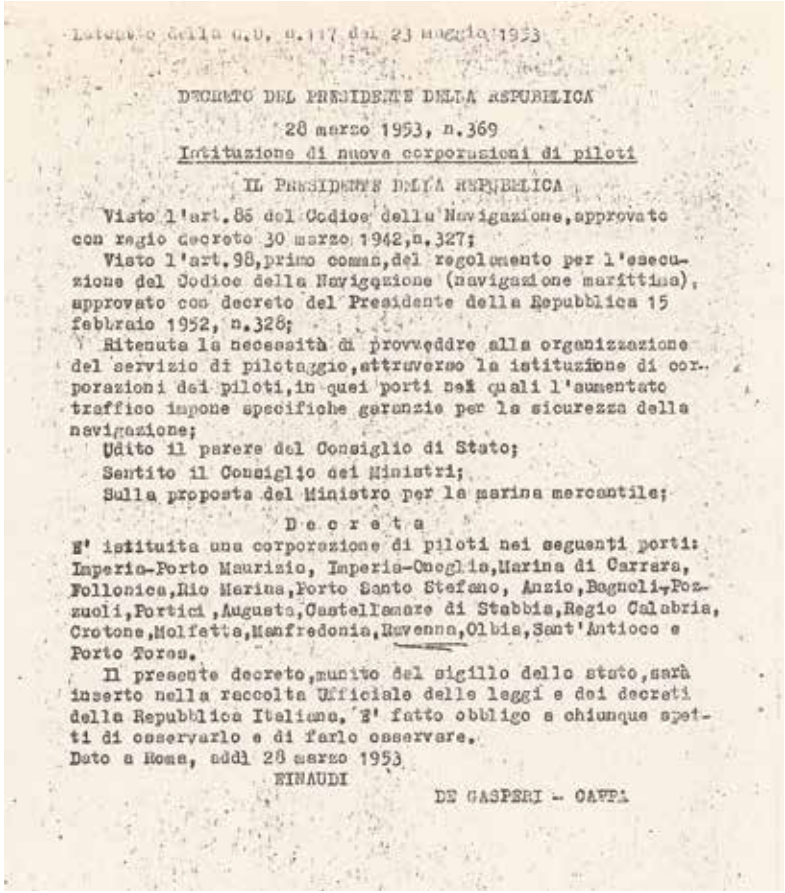
IL MAGGIOR GENERALE DI PORTO
DIRETTORE MARITTIMO
F.to F.Serra Manichedda

Il Decreto di istituzione del pilotaggio obbligatorio per il porto canale di Ravenna (15 giugno 1949)

"Gradenigo", il vaporetto che collegava Ravenna a Porto Corsini

Con la conclusione della seconda guerra mondiale, si avviano i lavori di ricostruzione portuale e di bonifica del porto-canale. La Direzione Marittima di Venezia, per tutelare la sicurezza della navigazione divenuta difficoltosa per le opere di risanamento che si stavano eseguendo, il 28 settembre 1946 emana un decreto che rende «temporaneamente obbligatorio fino a nuova decretazione» il servizio di pilotaggio lungo il canale Candiano, da Porto Corsini fino alla Darsena di Ravenna, per i natanti di diversa tipologia e stazza autorizzata. Al quale fa seguito, il 15 giugno 1949, un altro decreto che abroga la temporalità del primo, rendendolo definitivamente obbligatorio, stabilendone anche anche il tariffario.
Il 15 settembre 1948 un'altra tragedia colpisce i Pratici locali. Attilio Visani mentre trasborda fuori Porto Corsini dalla pilotina a una motocisterna che deve condurre in porto, a causa di un'ondata improvvisa cade e rimane schiacciato tra le due imbarcazioni. Il giorno successivo è predisposta una camera ardente nella sede del circolo «Risorgimento» in via Lanciani, vicino alla sua abitazione, dove la salma è esposta fino al funerale del giorno dopo. Questo incidente colpisce il più esperto dei piloti. Il suo curriculum vitae è esplicativo: «Padrone marittimo» con oltre vent'anni al comando di rimorchiatori addetti al servizio nel canale Corsini e nove anni di Pratico. Ricordiamo, inoltre, che Visani condivide l'attività di Pratico con il pilotaggio del vaporetto «Gradenigo» insieme al fratello Umberto. Questo legno, che aveva sostituito il rimorchiatore

«Trieste», offre anche un servizio di trasporto passeggeri durante la stagione estiva ed è famoso nel Ventennio per l'ospitalità e le cerimonie pubbliche di cui fogli coevi riportano ampi commenti.
Nell'anno precedente la morte di Visani era entrato in servizio Giovanni Trombini, fratello del ricordato Romano, con all'attivo trentadue mesi di navigazione acquisita e «Capo Barca per la pesca limitata» e per quella «del traffico locale» (nel 1954 promosso a «Sotto Capo pilota»), affiancando Vincenzo Frisari, l'unico superstite dopo quei tragici eventi. Frisari, nonostante un lungo periodo di centosessantotto mesi di navigazione, prima di essere iscritto nel ruolino dei Pratici deve frequentare un tirocinio di sei mesi (appena istituito) necessario a garantire la conoscenza dei punti critici e la sicurezza della navigazione nel canale Corsini. Nel 1946 lascia il servizio. Rimane il solo Trombini, a sua volta affiancato nel 1951 da Romolo Papi: «Padrone marittimo», con diciannove anni di navigazione.
Saranno proprio i due Pratici a usufruire, il 28 marzo 1953, del Decreto Presidenziale nel quale si istituisce la «Corporazione dei Piloti del Porto» e l'anno successivo diventano a tutti gli effetti Piloti con il riconoscimento dell'antecedente servizio prestato.
Abbiamo aperto questo breve racconto parlando del primo Pratico locale, il terrazzano portocorsinese Gaetano Trombini, e chiudiamo con suo figlio Orlando, anch'egli primo a entrare nella Corporazione e primo Capo Pilota nominato il 7 gennaio 1954. Citiamo per



Estratto dalla G.U. n.117 del 23 maggio 1953

DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

28 marzo 1953, n.369

Istituzione di nuove corporazioni di piloti

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visto l'art.85 del Codice della Navigazione, approvato con regio decreto 30 marzo 1942, n.327;

Visto l'art.98, primo comma, del regolamento per l'esecuzione del Codice della Navigazione (navigazione marittima), approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n.328;

Ritenuta la necessità di provvedere alla organizzazione del servizio di pilotaggio, attraverso la istituzione di corporazioni dei piloti, in quei porti nei quali l'aumentato traffico impone specifiche garanzie per la sicurezza della navigazione;

Udito il parere del Consiglio di Stato;

Sentito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Ministro per la marina mercantile;

D e c r e t a

E' istituita una corporazione di piloti nei seguenti porti: Imperia-Porto Maurizio, Imperia-Oneglia, Marina di Carrara, Follonica, Rio Marina, Porto Santo Stefano, Anzio, Bagnoli, Pozzuoli, Portici, Augusta, Castellamare di Stabbia, Regio Calabria, Crotone, Molfetta, Manfredonia, Ravenna, Olbia, Sant'Antioco e Porto Torres.

Il presente decreto, munito del sigillo dello stato, sarà inserto nella raccolta Ufficiale delle leggi e dei decreti della Repubblica Italiana. E' fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

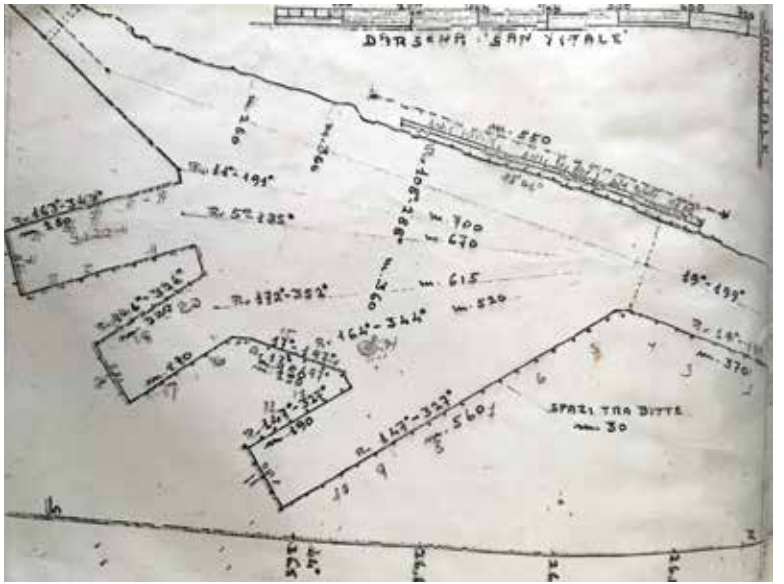
Dato a Roma, addì 28 marzo 1953

EINAUDI

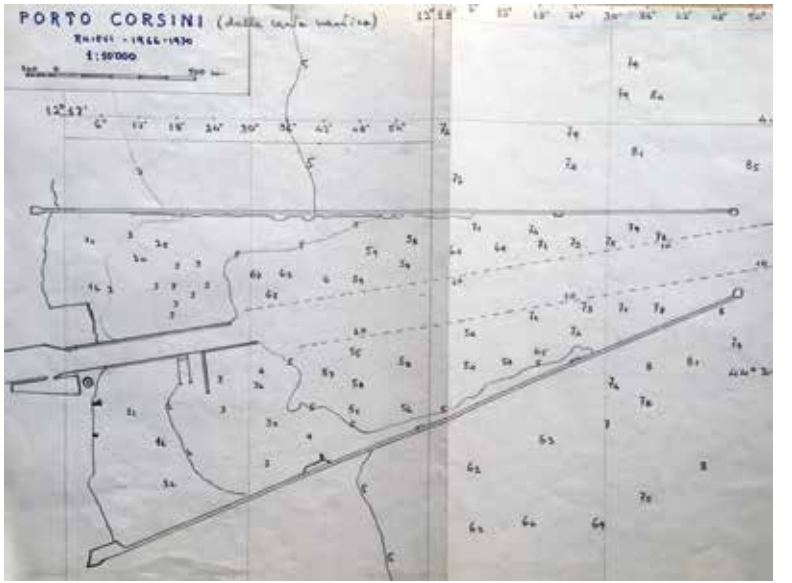
DE GASPERI - CAPPI

Il Decreto di istituzione della Corporazione dei Piloti nel porto di Ravenna (28 marzo 1953)

esteso quanto espresso nei suoi riguardi dalla Camera di Commercio quando nel 1959 lo premia fra i fedeli del lavoro e del progresso economico, perché può idealmente rivolgersi anche ai pionieri di questa difficile professione che altrettanto hanno contribuito al progresso economico del territorio:
«Ha svolto, come pilota portuale, una lunga ed encomiabile attività nel porto di Ravenna con particolare perizia. Numerose navi



Darsena San Vitale: rotte, distanze e spazi tratti da appunti dei piloti (anni '60)



Porto Corsini, alcuni dei rilievi manuali (1966-1970) verificati dai piloti per loro conoscenza

di notevole mole hanno potuto percorrere il porto-canale Corsini senza avarie solamente grazie alla sua esperta guida ed al suo spiccato senso di responsabilità che costituivano ormai una garanzia di sicurezza per la navigazione portuale».

I capi pilota dal 1953 a oggi

Dal 1953, anno in cui è stata costituita la Corporazione, i capi pilota sono stati sette: Orlando Trombini, Filippo Franco Bongiovanni, Angelo Montanari, Giorgio Maggi, Andrea Maccaferri, Giuseppe Romano, Roberto Bunicci.

Il primo è Orlando Trombini e quando viene assunto l'organizzazione è riconosciuta come Stazione Pratico. Sono anni di grandi evoluzioni e trasformazioni.

Al suo pensionamento, il 15 settembre 1958, è nominato capo pilota il primo Capitano di lungo corso del neonato corpo piloti, Filippo Franco Bongiovanni, che rimane al timone fino al pensionamento giunto il 21 novembre 1988. Allora il mandato di nomina era "a vita", diversamente da oggi che dura quattro anni. Artefice e testimone di enormi cambiamenti nell'ambito portuale, nei suoi trent'anni alla guida del Corpo, è ricordato con una targa a lui dedicata lungo la curva di Marina.

Angelo Montanari ricopre il ruolo di capo pilota per 12 anni, dal 1989 al 2001. Oggi Montanari ha 74 anni e nella sua vita professionale annovera anche la presidenza del Fondo Piloti.

Originario di Fano, nelle Marche, prima di entrare nel corpo dei piloti di Ravenna naviga sulle navi del Gruppo Ferruzzi. Diventa pilota nel 1971. "Ricordo che nei primi anni di attività si lavorava solo di giorno. Facevamo turni di dieci giorni di lavoro e due di riposo", racconta.

Nel 1973 la prima significativa evoluzione: viene installato l'impianto di illuminazione, che consente per la prima di volta di navigare nel Candiano anche di notte, pur limitando il pescaggio e il tonnellaggio delle navi. Per garantire il servizio di pilotaggio 24 ore su 24, l'organico dei piloti passa da 9 a 11, poi a 12.

"Per raggiungere le navi utilizzavamo due pilotine in legno, la "Leonardo Da Vinci"e la "Manlio Monti". Nel 1974 arrivò la prima pilotina in vetroresina, si trattava della "Aztac", acquistata sul Tirreno. Inizialmente non aveva il radar, glielo montammo noi. In quegli anni la difficoltà maggiore consisteva nell'evoluzione delle navi, di dimensioni sempre maggiori. La canaletta di accesso, cioè l'imbocco delle cosiddette dighe piccole, passò così da 38 a 72 metri. Per testare le potenzialità delle nuove condizioni di navigabilità, utilizzavamo le grandi navi della Ferruzzi, il top per quegli anni".

L'altro elemento importante è che allora non esistevano i rimorchiatori di oggi. "Negli anni '70 erano in attività tre rimorchiatori, che sviluppavano ciascuno una potenza di 700 cavalli, contro i 5 mila cavalli di quelli attuali. Due erano a vapore e uno a motore. Le difficoltà maggiori si avevano quando si trattava di affrontare la curva del Candiano, all'altezza di Marina di Ravenna. Per eseguire correttamente la manovra, facevamo calare l'ancora prima della curva, in maniera tale da diminuire la velocità e aiutare la nave nell'evoluzione. Sempre negli anni '70, era molto attiva anche la Darsena di

“La Maria”

Per tutti è ‘la Maria’. Una vita trascorsa nel Corpo dei piloti come telefonista, impiegata e, negli ultimi anni, anche cuoca per la gioia di tanti appassionati di cucina. Ricevere un invito a pranzo con la Maria ai fornelli, è sempre stato una sorta di titolo onorifico.

Maria Papetti, 75 anni, adesso si riposa un po’. Fino al dicembre del 2014 è stata al suo posto nella sede dei piloti, una storia iniziata 45 anni fa.

“Sono stata la prima donna a parlare al vhf con le navi, sempre con un pilota a fianco naturalmente. E l’ho fatto per decenni. Tant’è che nel 2000 ero a Roma per un convegno. Siamo seduti e parlo con il mio vicino di poltrona. Da dietro si fa avanti un pilota genovese che, avendomi sentita parlare in romagnolo, mi fa: ‘Non sarà mica la Maria che mi parlava alla radio quando ancora navigavo?’.

“I primi anni è stata dura. Lavoravamo in un buco. A fianco avevo Giuseppina Marzana, la Bimbetta, che rappresentava l’Avvisatore Marittimo. Lei andava a bordo delle navi, è lì che conobbe anche suo marito. Io, invece, ero capace di prendere la bicicletta per correre alla curva di Marina a dare indicazioni alle navi.

Sono sempre stata presente, salvo un periodo di gravidanza, tutte le mattine alle 7.

Ho conosciuto Giannetto Trombini, il pratico locale, poi Pietro Straulino. Inizialmente avevo paura a parlare alla radio. Fu Straulino, con i suoi modi gentili, a insegnarmi che ci vuole pazienza, che i comandanti affidavano al vhf il primo saluto del nuovo porto dove arrivavano. Bisognava almeno accoglierli con educazione e rispetto. Io credo che siano le donne che fanno gli uomini. Capiamo pregi e difetti e sappiamo come aiutarli a imboccare la strada giusta. Vengo da una famiglia di gente di mare. I miei genitori erano scappati dalla ex Jugoslavia e si erano insediati a San Benedetto del Tronto, dove lavoravano come pescatori. I miei nonni fuggirono anche loro e ci ricongiungemmo a Ravenna. Prima pescatori, poi comandanti di rimorchiatori. La tradizione non è mai venuta meno.

Ogni tanto penso ai piloti e vorrei tornare a lavorare. Mi telefonano: ‘Maria, quando vieni?’, ma alla mia età ho pensato che è meglio pensare un po’ a me stessa e i piloti hanno una brava ragazza al

mio posto. Mi hanno insignito della Stella al Merito del lavoro, una donna in questo settore. Tante volte sono andata in cima alle dighe col maltempo, preoccupata dal mancato rientro di mio padre con il suo peschereccio.

Si fa presto a parlare, ma a Ravenna non c'è il senso del mare e, quindi, certe cose non si capiscono".

Maria ha trascorso gli ultimi anni di lavoro come 'padrona' della cucina. "I piatti più richiesti? Il brodetto col pesce povero e gli spaghetti con le canocchie. Per non parlare delle cotolette con patate. L'esperienza fatta in tanti anni di lavoro, mi ha aiutata anche a capire gli stati d'animo dei piloti, il loro stress.

Così cercavo di metterli a tavola prevedendo i loro orari, magari guardavo se c'era maltempo, oppure se una nave era in anticipo o in ritardo, poi buttavo giù la pasta. Quando mi chiamavano per dirmi: 'Maria, veniamo prima delle 11,30 e andiamo di fretta', ecco che ero pronta a servire in tavola.

Il mare è fatto di tante piccole cose".

città: per entrarvi occorrevano manovre che potevano durare anche tre ore".

Con Montanari alla guida dei piloti iniziò l'allargamento del bacino di Largo Trattaroli e si cominciò a progettare l'ampliamento della curva sul Candiano. "La Sapir progettava i nuovi lavori - racconta Montanari - e con i tecnici della società andai in Inghilterra per alcuni test con i simulatori. L'obbiettivo era far entrare nel porto di Ravenna navi di 30 mila tonnellate di stazza, lunghe 215 metri e con un pescaggio di 8,50 metri. Per non espropriare un buon numero di case, si optò per una curva più 'addomesticata', ma molto efficiente".

Erano anni di grande evoluzione anche per le navi. "Eravamo abituati al ponte di comando centrale, dove si ha una percezione perfetta della nave. Poi passò a poppa, e ancora si andava bene. Quando arrivarono le prime portacontainer, come la "Seaspeed America" della Merzario, con il ponte a prora, ci volle del tempo per abituarsi a una nuova prospettiva.

Per non parlare della tecnologia dei radar, è stata una rivoluzione. Un giorno doveva entrare in porto una nave di grandi dimensioni. Il comandante, un uomo del Nord Europa, dopo aver visto l'imboccatura e aver valutato che secondo lui era troppo stretta, si rifiutò di eseguire la manovra di accesso. Lo andammo a prendere e lo portammo a terra per fargli vedere la manovra passo dopo passo. Soltanto così si convinse che sarebbe potuto entrare nel nostro por-

Marina di Ravenna. L'imboccatura del porto, 1930 ca. (Touring Club Italiano - Gestione Archivi Alinari)

to. Per questo motivo dico che chi ha fatto il pilota prima di me, quando ancora non c'erano le dighe, è stato un vero pioniere".
Il ligure Giorgio Maggi, oggi 71enne, figlio e nipote di comandanti di navi, subentra a Montanari alla guida dei piloti del porto di Ravenna nel 2001 e vi resta fino al 2004.
Comincia a frequentare lo scalo ravennate come pilota nel 1977, dopo aver frequentato l'Accademia militare e aver navigato sui dragamine, poi sui mercantili e, infine, sui traghetti passeggeri.
"Rispetto al passato - racconta Maggi - è cambiata in negativo la professionalità degli equipaggi. Inoltre, oggi i comandanti sono ossessionati dai tempi di ingresso in porto, di imbarco e sbarco, di uscita dallo scalo perché tutto è denaro. A questo possiamo sommare che le navi sono meno curate di una volta e gli equipaggi misti rendono tutto più difficile. Un tempo le navi russe avevano a bordo anche il medico; ora, invece, gli armatori hanno meno rispetto degli equipaggi".
"Noi piloti - commenta ancora - siamo sempre stati un po' i 'confessori' dei comandanti. Una volta capitò anche di fare un'iniezione a uno di loro, che non si sentiva troppo bene. Dobbiamo trasmettere fiducia e sicurezza rispetto alle manovre che la nave dovrà fare. Per me è un gran bel mestiere, ma soggetto a forti stress, perché può succedere veramente di tutto.
Devo dire che siamo sempre stati una grande famiglia, non solo nel lavoro.

In quegli anni, avevamo una tradizione natalizia: ci ritrovavamo con le famiglie, le mogli preparavano qualche piatto e si stava tutti insieme. D'altronde, venivamo tutti da fuori, da Napoli, Venezia, dalla Liguria, dalla Puglia e dalla Sicilia.
Non ci sono molti romagnoli imbarcati sulle navi, men che meno dei piloti. E dire che qui c'è un porto che nel 1979 è stato il secondo scalo in Italia per traffici mercantili, con tariffe più basse rispetto agli altri.
Nel periodo in cui sono stato capo pilota, avevo 13 colleghi in orga-

nico. Erano anche gli anni dei lavori alla curva di Marina di Ravenna, che verranno poi inaugurati nel 2006.
È un peccato che questo porto non sia servito da un'adeguata rete ferroviaria: in San Vitale c'erano i binari, ma non i treni. Quando veniva qualche politico famoso, mettevano sul binario un 'millepiedi' per far sembrare che la ferrovia fosse in attività.
La fortuna del porto di Ravenna per me, comunque, è quella di essere sempre stato un porto per cereali, per merce varia, abbiamo lavorato anche il bestiame e le auto. Insomma, non uno scalo per container. Si corrono troppi rischi a essere uno scalo monotraffico. Prendiamo quello che è successo a Taranto, proprio con i container. Dalla sera alla mattina la compagnia presente ha spostato i suoi interessi su un altro porto e Taranto si è trovata in ginocchio".
Il veneziano Andrea Maccaferri, oggi 58enne, succede a Maggi. Inizia a navigare nel 1970. Il primo imbarco come allievo ufficiale è sulle navi del Lloyd Triestino, poi comanda alcune gasiere. Nel 1988 entra nel corpo dei piloti del porto di Ravenna. È capo pilota dal 2005 al 2009.
"In tutti questi anni ci è passato davanti un mondo intero", commenta Maccaferri. "Ho conosciuto comandanti provenienti dal vicino Egitto e anche dalla Cina, comandanti cristiani e musulmani. Ognuno di loro mi ha lasciato dentro qualcosa di positivo. Pensiamo alla crisi politica ed economica in atto oggi tra Russia e Ucraina. Una volta sulle navi dell'Urss non si poteva parlare, perché c'era il commissario politico a bordo. Oggi russi e ucraini sono a bordo insieme e non fanno neanche una discussione tra di loro. Così ti interroghi: se a bordo convivono, come mai non si trova una soluzione per la crisi politica? Forse i governanti di quei Paesi non vogliono trovarla".
Nel periodo in cui Maccaferri è capo pilota, viene inaugurata la nuova curva, frutto dell'allargamento del Canale Candiano nel tratto compreso fra l'abitato di Marina di Ravenna e la confluenza con il Canale Piombone, un'opera pensata già ai tempi del Capo Montanari, poi di Maggi.
L'intervento comporta l'arretramento della linea di sponda di circa 40 metri, mediante l'esecuzione di una nuova banchina lunga 1.450 metri circa.
L'intervento risulta utile all'allargamento del canale navigabile e al dragaggio dei fondali per arrivare alla quota di 10,5 metri. Per il completamento dell'opera sono stati spesi 21 milioni di euro.
"Durante la cerimonia - ricorda Maccaferri - venne scoperta la targa che ricorda Filippo Franco Bongiovanni, primo capo pilota del Corpo di Ravenna a cui viene dedicata la curva".
"Sono stati anni in cui si delineava una nuova politica portuale, si cercavano intese tra i porti dell'Alto Adriatico, per attirare il traffico che dall'Estremo Oriente arrivava in Mediterraneo attraverso il Canale di Suez.
Sono stato in diverse occasioni all'estero per provare simulatori di grandi navi, per valutare come intervenire sul porto di Ravenna per

renderlo agibile al gigantismo galoppante. Il problema di questo scalo non è tanto all'interno, quanto fuori le dighe: è lì che servirebbe un dragaggio costante. Nei Paesi del Nord Europa, ogni porto ha una draga a disposizione 24 ore su 24 che tiene i fondali sempre in ordine".

Giuseppe Romano, oggi 60enne, si insedia alla guida dei piloti nel 2010 e vi resta fino al 2013. È di Trapani, città di naviganti, sede di un Istituto nautico e con una via intitolata ai piloti del porto.

"Ho iniziato a navigare molto presto. Mi imbarcavo d'estate, a 15 anni. Poi sono diventato ufficiale e comandante di petroliere. Ho iniziato a fare il pilota a Ravenna nel 1987. Non c'era ancora Largo Trattaroli, le dighe piccole non avevano la larghezza attuale e non

tutti i comandanti entravano a cuor leggero.

Una volta, ricordo, un comandante di una nave dell'Urss si impaurì alla vista delle dighe piccole. "Io non entro lì" - disse -, ma ormai aveva imboccato una strada senza ritorno. C'era un pescaggio di 8,5 metri e non si poteva certo tornare indietro. Lui continuava a parlare: "Se andiamo in secca, mi mandano in Siberia". E non scherzava. Era un omone alto e con alcuni denti d'oro, come si usava in quei tempi tra i comandanti dell'Unione Sovietica. Comunque, tutto andò a buon fine e anche lui si rilassò. Scherzando, cominciò a chiamarmi "small big pilot", per via della mia statura non certo pari alla sua".

Romano vive il cambiamento epocale legato all'ampliamento della curva: "È stato come se si fosse aperto un mondo nuovo. Tutto è diventato più fattibile. I cambiamenti, però, sono rapidissimi e così i problemi sono riaffiorati con l'aumento dei pescaggi. Per fortuna i rimorchiatori di oggi sono molto più potenti di quelli di un tempo e questo ci agevola".

L'altra grande difficoltà nella navigazione sul Candiano è la nebbia. "A Ravenna arrivava una nave israeliana, la "Vacafet". Causa la nebbia non riuscì a fare la curva e finì a terra, in un punto chiamato "Cardellini", a 200 metri dall'attracco del traghetto. Il comandante aveva mandato il nostromo a prua. 'Cosa vedi?', gli chiese. La risposta: 'Una 127'. Era finito a terra, a pochi metri da un'auto".

"Ieri, come oggi, il problema maggiore è l'insabbiamento dei fon-

dali. La sicurezza è fondamentale, se un porto è sicuro, gli armatori manderanno più volentieri le loro navi e anche i comandanti saranno più tranquilli".

Anche oggi, i comandanti delle grandi navi che arrivano dall'Oriente sono preoccupati quando devono entrare a Ravenna. Magari hanno avuto qualche problema in porti africani, hanno passato Suez con un pilota che ha dato preoccupazioni e così, quando guardano le carte nautiche e devono entrare a Ravenna, hanno timore. Noi siamo lì a rassicurarli. Evitiamo tanti problemi, a loro e al nostro porto".

Roberto Bunicci, veneziano, discendente di una famiglia di naviganti, è l'attuale capo dei piloti del porto di Ravenna. È stato nominato l'11 febbraio 2013.

"Siamo uomini di mare - racconta Bunicci - un mestiere e una passione che abbiamo appreso da ragazzi.

Per molti di noi, è una tradizione di famiglia che risale ai nostri padri e ai nostri nonni. Ho frequentato la scuola nautica con professori di grande levatura, che mi hanno trasmesso le conoscenze necessarie per svolgere la professione. Il mio bisnonno era armatore di trabaccoli e trafficava con merci che acquistava in Dalmazia e poi rivendeva a Venezia, prevalentemente carbone, legna e merci varie. Mia nonna girava per la città lagunare a vendere ciò che avevano a bordo del trabaccolo di famiglia e a prendere gli ordini per il viaggio successivo. Un po' come fanno oggi le corporazioni dei piloti, riuscivano a fare in economia tante cose, perché le facevano loro in prima persona".

Arrivato nel porto di Ravenna nel 1997, Bunicci ha curato dal 2000 il rinnovamento delle pilotine, trasformando la flotta preesistente con mezzi dedicati al pilotaggio e più adatti alle nuove esigenze del porto. "Abbiamo la necessità di lavorare in sicurezza, visto che a bordo ci siamo noi in tutte le condizioni, caldo-freddo, giorno-notte e con tutti i mari. Una pilotina costa dai 400 ai 600 mila euro, un investimento pesante, a cui facciamo fronte tassandoci anche attraverso mutui ".

"Il bello della professione - racconta ancora Bunicci - è che ci inseriamo da esterni in una squadra, in un equipaggio che ci accoglie sempre molto bene. Il pilota è benvenuto, perché è fonte di tranquillità, l'equipaggio può riprendersi, scaricare le tensioni dell'approccio e mettersi sereno, perché il pilota porta sicurezza. Si comincia a concordare la manovra, in quanto tempo ci sarà il punto di contatto con il rimorchiatore, dopo quanto si sarà nel posto di ormeggio. Concluse le discussioni preliminari, si procede. Il dialogo continua con uno scambio di informazioni legate alla nave e al porto".

Il pilota, quando va incontro alla nave, comincia a studiarla e a capirla.

"C'è una grande differenza tra una nave cisterna lenta, pigra, mossa da una sola elica o un traghetto o una nave da crociera. A ciascuna di esse, si associa una tipologia di comandante: chi trasporta benzi-

na è diverso dal traghettista che va sempre di fretta o dal comandante abituato a fare il traffico costiero Ravenna-Venezia, che è preoccupatissimo quando gli capita il viaggio per la Sicilia, perché nella routine scendere a sud del Monte Conero è drammatico.

Poi c'è il comandante della nave da crociera, o della nave con cereali che dal Sud America fa il viaggio verso il Mediterraneo: per lui il mondo è tutto il pianeta acqua, procede verso Gibilterra e solo lì gli comunicheranno se dovrà andare in Africa o in America. Non ha remore, né timori, è pronto a qualsiasi destinazione, seaworthy come la sua nave".

I piloti girano il mondo stando a Ravenna e fanno esperienza su navi di ogni tipo. "Le navi più difficili da trattare sono quelle obsolete, quelle con una cattiva intesa fra equipaggi e comandanti, quelle di una certa dimensione costrette a manovrare in spazi ristretti.

Oggi assistiamo a un deficit professionale degli equipaggi.

La vita in mare è difficile, ti porta lontano da casa per mesi, ti occupa 24 ore al giorno 7 giorni la settimana: o si sente una passione fortissima per la vita di bordo, oppure stare dentro la professione così a lungo è dura e difficilmente accettabile oggigiorno. Molti giovani iniziano la professione, ma si lanciano subito nel mondo dei traghetti o delle navi da crociera".

Per quanto riguarda il rapporto con la città di Ravenna, Bunicci constata che "a parte gli operatori e tutti gli addetti al cluster marittimo, i ravennati conoscono poco l'importanza dello scalo e, in particolare, i servizi e quindi anche il lavoro dei piloti. È comprensibile, perché è universalmente riconosciuto che il pilotaggio è un mestiere noto solo agli addetti ai lavori. Anche letteratura e cinematografia non danno risalto al pilotaggio, è una figura sconosciuta, completamente dimenticata".

Il rapporto con gli altri servizi nautici è buonissimo per tradizione: "La forza dei servizi nautici a Ravenna è quella di fare sistema e lavorare in sinergia, è un modello che dà i suoi frutti, devo avere piena fiducia nei rimorchiatori che ho a prua e viceversa, la nave si muove in spazi ristretti e in velocità, chi sta sul ponte di comando deve tener conto che è vincolato con un cavo a un rimorchiatore con un equipaggio sopra. Rispettiamo le rispettive problematiche, con l'obbiettivo comune di portare la nave dentro e fuori in piena sicurezza e in tempi rapidi.

Il nostro è un porto difficile, complicato, soggetto a mutevolezza delle condizioni meteo, si può passare da nebbia a burrasca nell'arco della stessa giornata, i fondali inadeguati alle attese, la possibilità di insabbiamento in ambito portuale e al di fuori delle dighe è cronica.

Un tempo, per esempio, quando scendeva la nebbia e il pilota era in procinto di entrare con una nave, alcune persone erano incaricate di andare sul molo di Marina e suonare il corno fino a quando la nave non era entrata.

Ricordo anche che una volta, un comandante cinese non voleva svolgere la manovra che gli avevo indicato: non voleva credere che dovessimo imboccare le dighe piccole e poi accostare a sinistra per andare all'ormeggio alla banchina Docks cereali. Riteneva che lo spazio non fosse adeguato, che non ci passassimo.

Il porto di Ravenna fa paura, fanno paura l'atterraggio e la rada, perché è angusta, ci sono molti ostacoli come piattaforme, navi all'ancora, pescherecci, c'è una costa bassa che non aiuta il riconoscimento.

Le navi rallentano per tempo e attendono a distanza il pilota, più grandi sono le navi, più anticipano il punto di imbarco, fino anche 5 miglia. Sulle navi che conoscono il porto invece, il pilota sale più vicino all'imboccatura, mentre le navi con forti pescaggi desiderano avere il pilota con largo anticipo".

Le navi non arrivano più in Darsena, così c'è ormai anche un distacco "fisico" tra la città e il mare, che anche se di pochi chilometri, non fa sentire ai ravennati di essere "gente di mare".

"Paghiamo anche la mancanza della scuola nautica: le più vicine sono a Venezia e Ancona. Quasi tutte le città di mare sfornano i diplomati allievi aspiranti capitani di lungo corso, tra loro una piccola parte inizierà la carriera marittima diventando i comandanti del futuro. E così in Italia non esiste nemmeno un pilota ravennate".

La sede

Inizialmente non vi era null'altro che la buona volontà. I pratici attendevano in banchina il momento dell'imbarco, avvistando a occhio i piccoli burchi e vaporetti da pilotare. Solo a partire dal dopoguerra si creò una sede, a lato di dove ora si trovano le pescherie di Marina di Ravenna. Sede che ospitava piloti, ormeggiatori e, successivamente, per un periodo, il primo avvisatore marittimo.
Nel 1975, in seguito alla costruzione delle dighe foranee e al conseguente potenziamento dei segnalamenti marittimi, la Marina Militare fece costruire due appartamenti per ospitare personale di servizio.
Il lavoro, in verità, fu poi affidato al "farista" di Marina, con il supporto dei mezzi dei piloti quando era necessario intervenire. Ai piloti fu così consegnata la nuova sede con un appartamento al piano terra e una stazione di vedetta al primo piano.
Nel 2001 è stata progettata una sopra elevazione dallo studio dell'architetto Polacco, che anche nel riconfigurare gli spazi interni ha colto perfettamente le aspettative dei piloti.
Dall'inaugurazione avvenuta nel 2004, la sala operativa di vedetta è al secondo piano, totalmente dedicata al ruolo ed equipaggiata della strumentazione che serve al pilota di guardia.

I Piloti in servizio

CLC Roberto Bunicci - *Capo pilota*

CLC Massimiliano Fabiani - *Sottocapo pilota*

CLC Enzo D'Adamo
CLC Massimo Fanciulli
CLC Andrea Folin
CLC Maurizio Garipoli
CLC Andrea Maccaferri
CLC Alessandro Maddalena
CLC Fabrizio Omiccioli
CLC Giuseppe Pollio
CLC Giuseppe Romano
CLC Stefano Stagnaro
CLC Francesco Zennaro

CLC Gianpiero Di Maggio - *Allievo pilota*

Conduttori Pilotine

Gianfranco	Grillo
Frida	Maltoni
Claudio	Fuzzi
Marco	Beneventi
Simone	Ghirardelli

Amministrazione e Segreteria

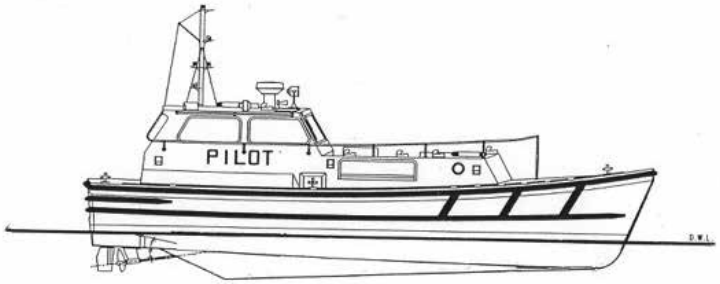
Francesco	Suprani
Daniela	Schiano
Daniela	Vatinno

Mezzi nautici

“ALTAIR”
Tipo *Nelson 40'*
Costruzione 2004 cantiere Frilvam (Carate Brianza)
lungh. 12,34 largh. 3,34 imm. 1.50 mt disl 12.500 kg motor 2 x 300 cv John Deere Vel. 22 nodi
costruzione *all weather* 30 mm di fasciame con ossatura maggiorata e zavorra in chiglia

“BELLATRIX”
Tipo *Nelson 40'*
Costruzione 2008 cantiere Frilvam (Carate Brianza)
lungh. 12,34 largh. 3,34 imm. 1.50 mt disl 12.500 kg motor 2 x 300 cv John Deere Vel. 22 nodi
costruzione *all weather* 30 mm di fasciame con ossatura maggiorata e zavorra in chiglia

“VENUS”
Tipo *Kappamarine 40'*
Costruzione 2012 cant. Bellcraft (Viareggio)
lungh. 11,30 largh. 3,04 imm. 1,40 disl. 12.000 kg motori 2 x 350 cv FPT vel. 23 nodi
costruzione *all weather* 30 mm di fasciame con ossatura maggiorata e zavorra in chiglia



I piloti dal 1898 al 3 maggio 2015

Gaetano Trombini

Pasquale Bulli

Orlando Trombini

Romano Trombini

Aurelio Vallicelli

Attilio Visani

Luigi Frisari

Giovanni Trombini

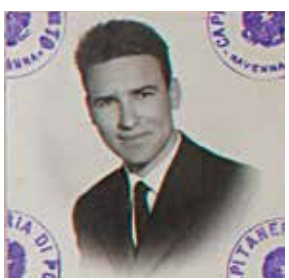
Enrico Papi

Filippo Bongiovanni

Gennari Giorgio

Luciano Amadi

Pietro Straulino


Claudio Thian

Andrea Chersano

Angelo Montanari

Salvatore Tramontano

Francesco Zennaro

Alessandro Maddalena

Giuseppe Romano

Lino Galeazzi

Vincenzo D'Adamo

Roberto Bunicci

Mattia D'Aessio

Alberto Ravasio

Giuseppe Pollio

Andrea Folin

Andrea Maccaferri

Cesare Baldini

Stefano Stagnaro

Maurizio Garipoli

Massimo Fanciulli

Giorgio Maggi

Gianpiero Di Maggio
allievo Pilota

Massimiliano Fabiani

Fabrizio Omiccioli

Maurizio Carboni

Un pilota vede meglio di un forestiero, perché la sua conoscenza dei luoghi come una vista più acuta completa le forme di cose adocchiate fugacemente; penetra i veli di bruma stesi sopra la terra dalle burrasche del mare; determina con sicurezza i contorni di una costa che si stende sotto la cappa di nebbia; le forme dei punti di riferimento semi sepolti in una notte senza stelle come in una tomba poco profonda. Riconosce perché conosce già. Non è al suo occhio lungimirante, ma alla sua conoscenza più estesa che il pilota chiede certezze; la certezza sulla posizione della nave da cui può dipendere il buon nome di un uomo e la pace della sua coscienza; la giustificazione della fiducia riposta nelle sue mani e anche la sua stessa vita che di rado è interamente sua per gettarla via e le umili vite di altri che forse stendono radici in affetti lontani e sono altrettanto onerose delle vite dei re per il peso del mistero che le aspetta. La conoscenza del pilota porta sollievo e sicurezza al comandante di una nave.

Joseph Conrad, da "Al limite estremo"

Album

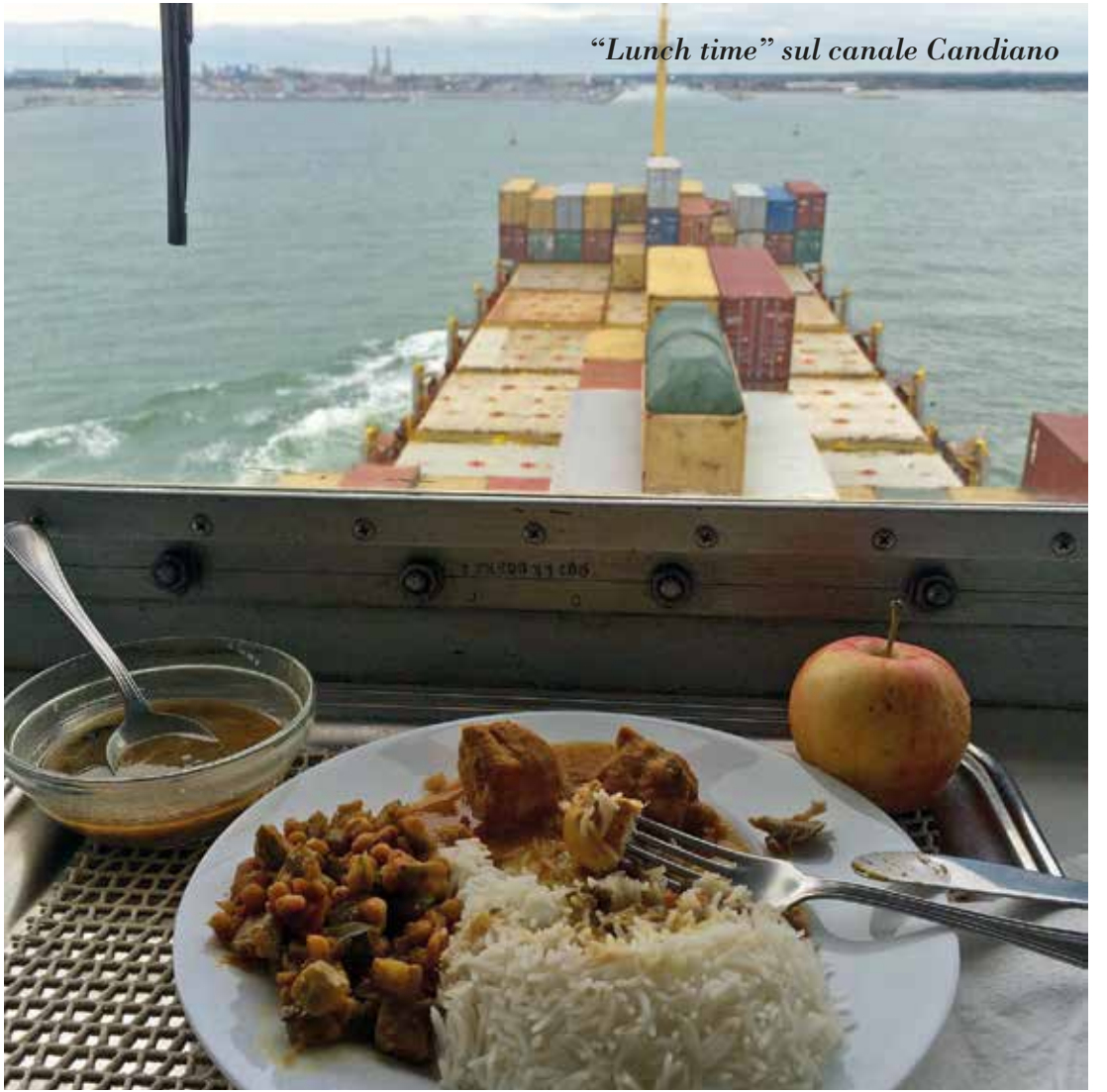
NO SMOKING
IN THE BRIDGE
WHEN PILOT ON BOARD
引水員在駕駛台內禁止吸烟

THE
CAPTAN
IS ALWAYS
RIGHT
AND
I'M THE
CAPTAN

La nave "Vespucci" si prepara alla partenza

Arrivederci "Vespucci", alla prossima

PPU e radar per la massima sicurezza



"Lunch time" sul canale Candiano

PILOTA

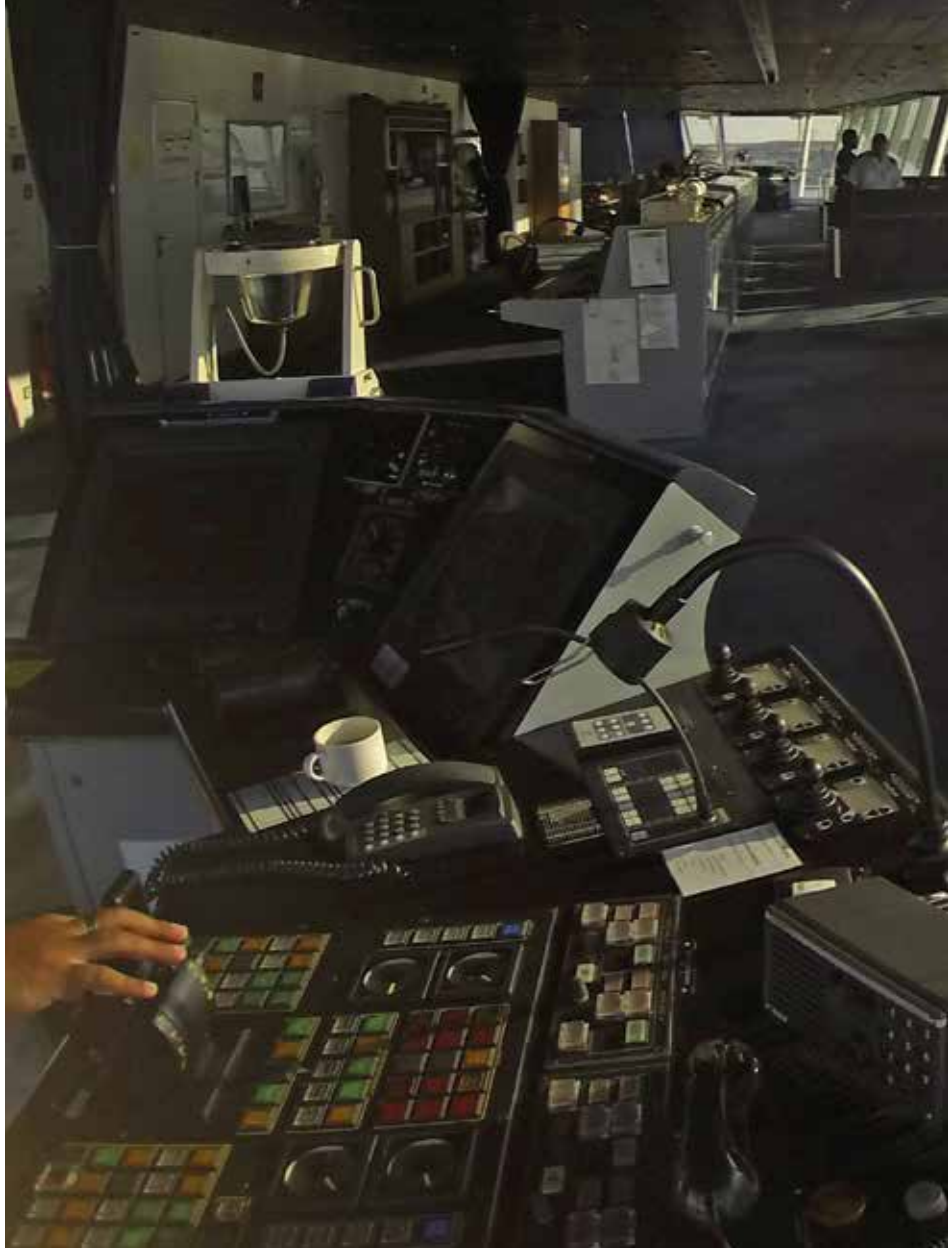
MSC

MSC

PILOTI DEL PORTO
RAVENNA

ATTENTION

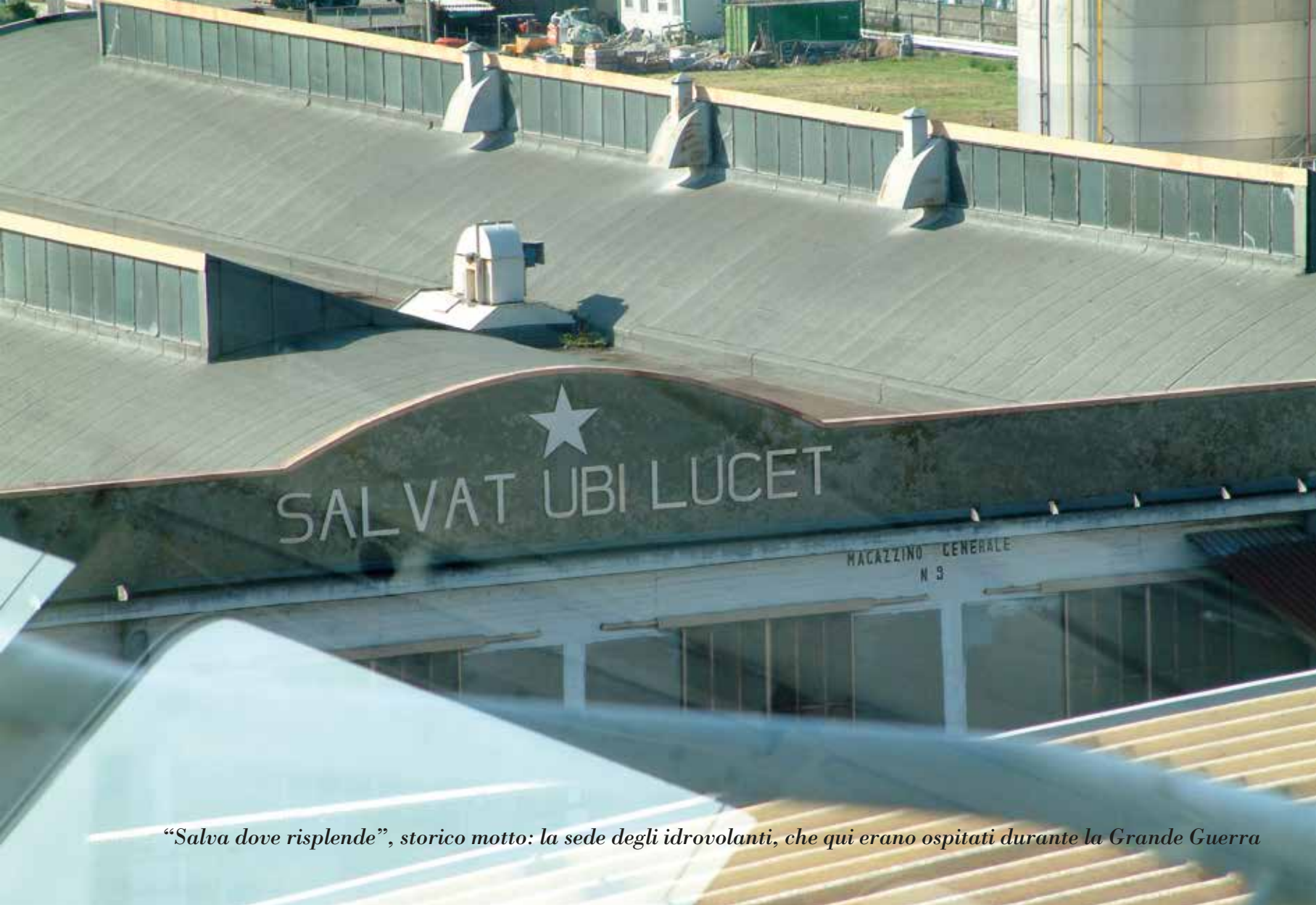
“Europalink” bridge



La pilotina "Altair" corre incontro alle navi

The cockpit - pilotina " Bellatrix"

Adagio… molto adagio

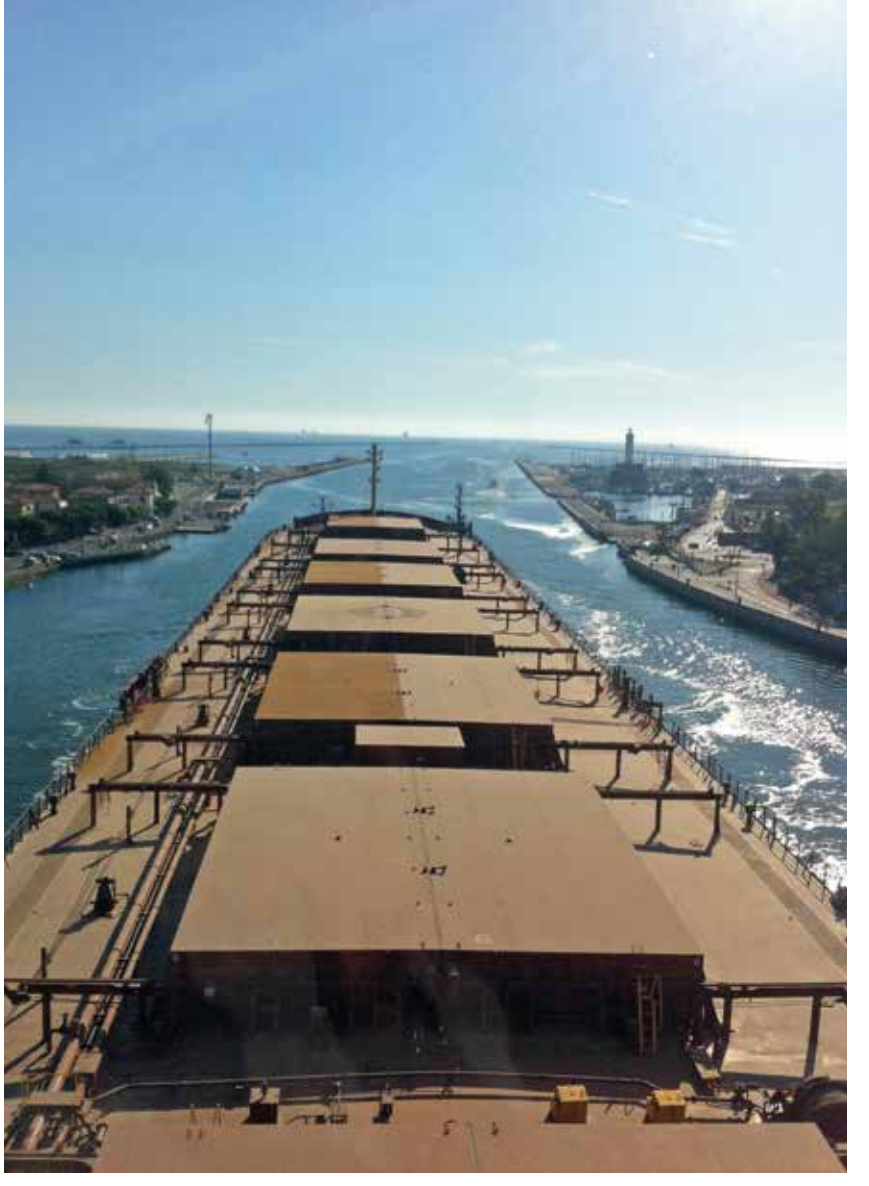


"Salva dove risplende", storico motto: la sede degli idrovolanti, che qui erano ospitati durante la Grande Guerra

Hatchcoverless "Msc Caitlin" procede nel canale Candiano

msc

Moderna bulk carrier alla curva di Marina di Ravenna



"Europalink" disormeggia con la sua imponente mole

La chimichiera si prepara a salutare Ravenna

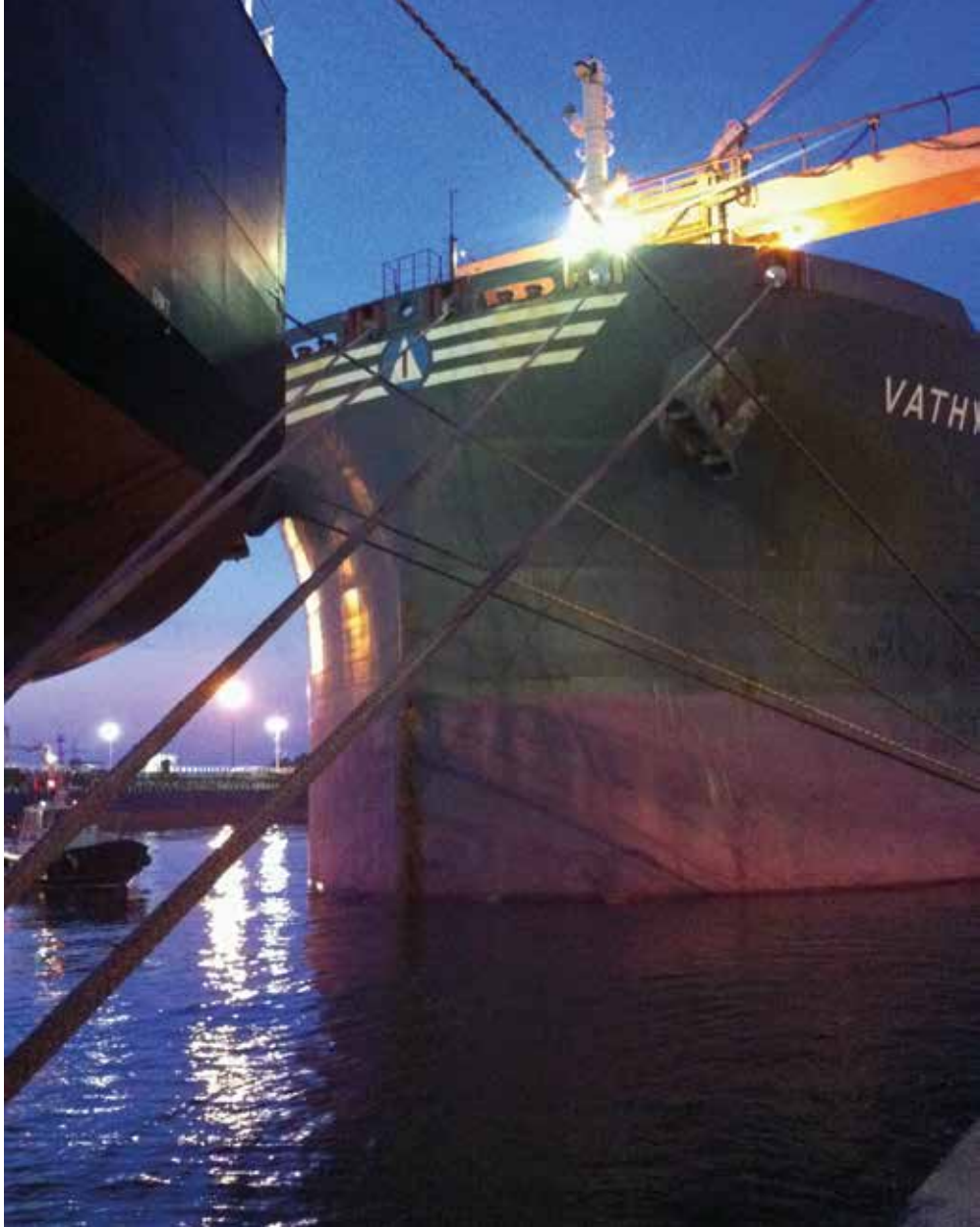
Anche in volo, i piloti non sanno sottrarsi a uno sguardo sul canale Candiano

"Eurocargo Istambul" diretto al terminal TCR

FUR

La Stazione Piloti - Sala operativa con Daniela S. e Daniela V.

Safety boarding arrangement for pilot


VATHY

Un'altra giornata sul canale Candiano si chiude

Appuntamento ai Trattaroli. Chi parte, chi entra, chi ormeggia, chi attende per il disormeggio

La quiete di un'alba settembrina

Snow & frozen winter time

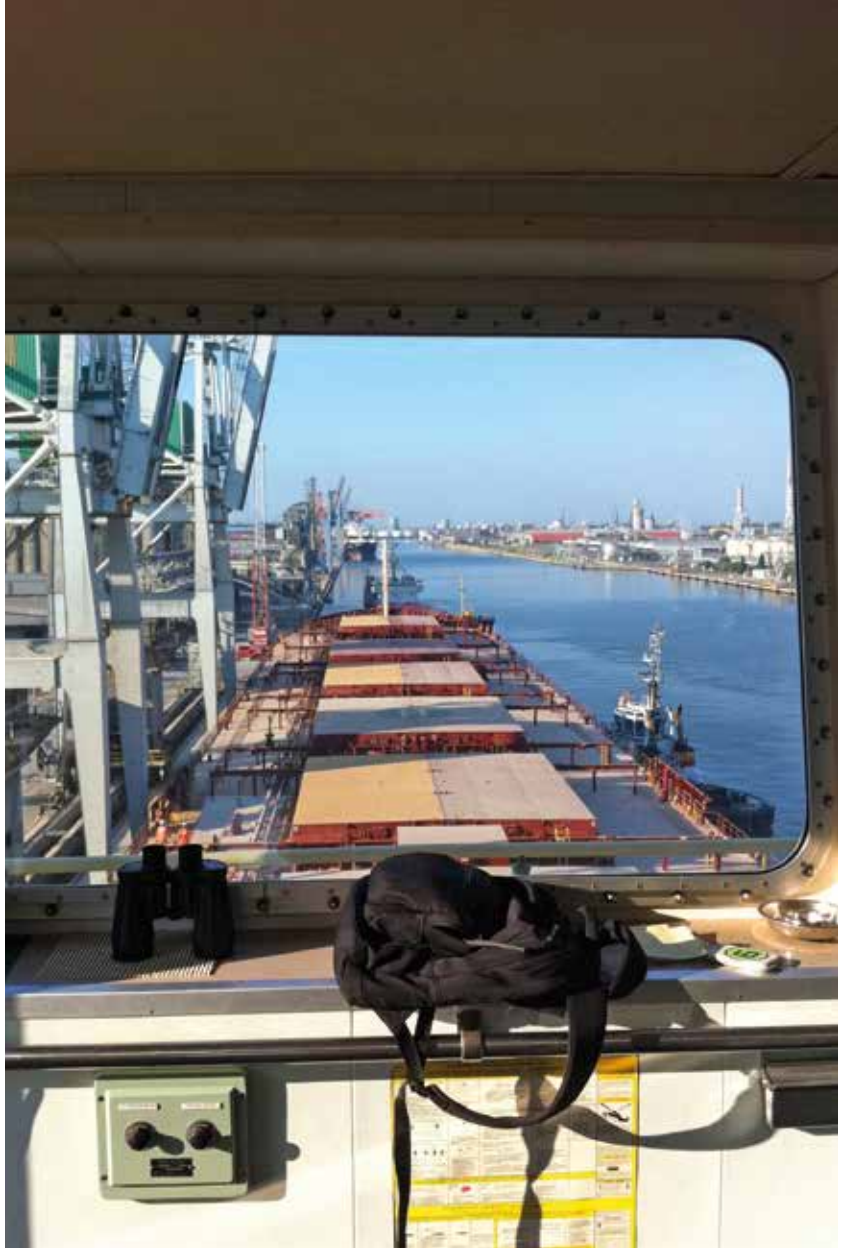
GPS, radar, ECDIS, ma solo l'occhio non tradisce mai

PILOTA
P

Nel freddo buio della notte incombe la nebbia,
assorbendo ogni cosa in sé

Lo storico casotto dei cacciatori alla pialassa del Piombone

Le moderne porta container

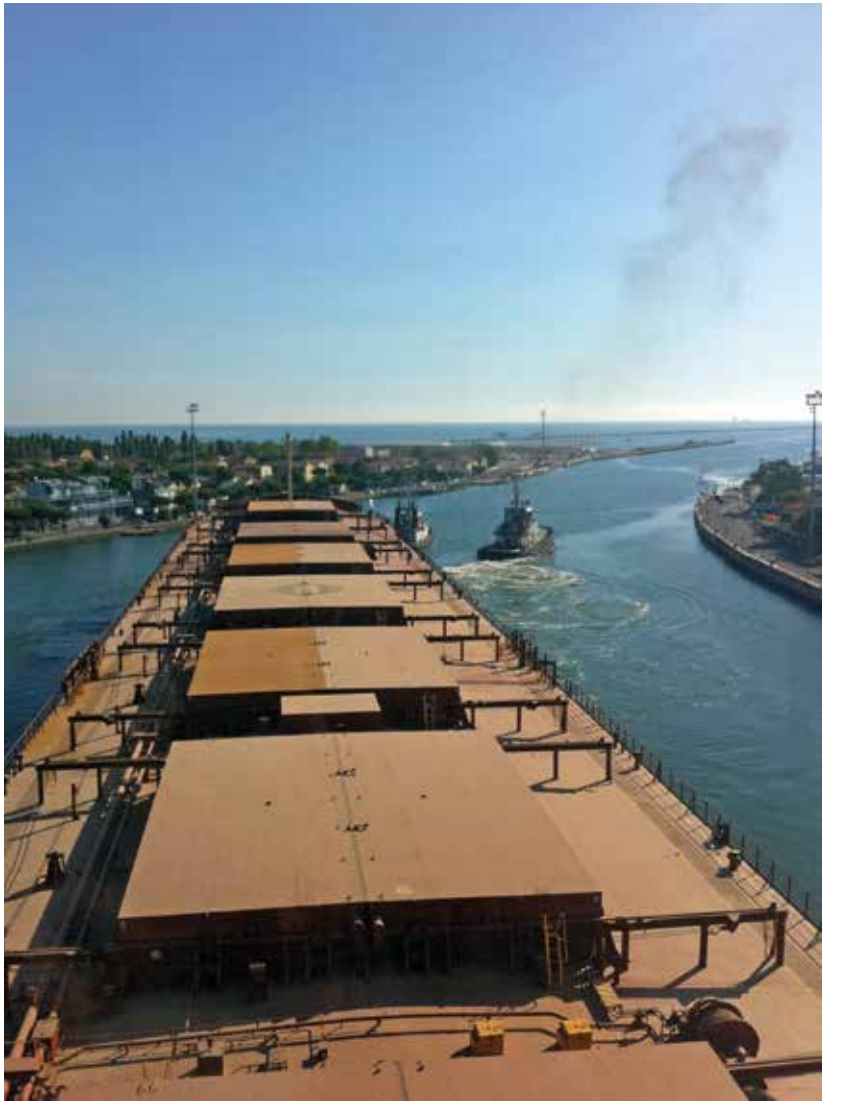


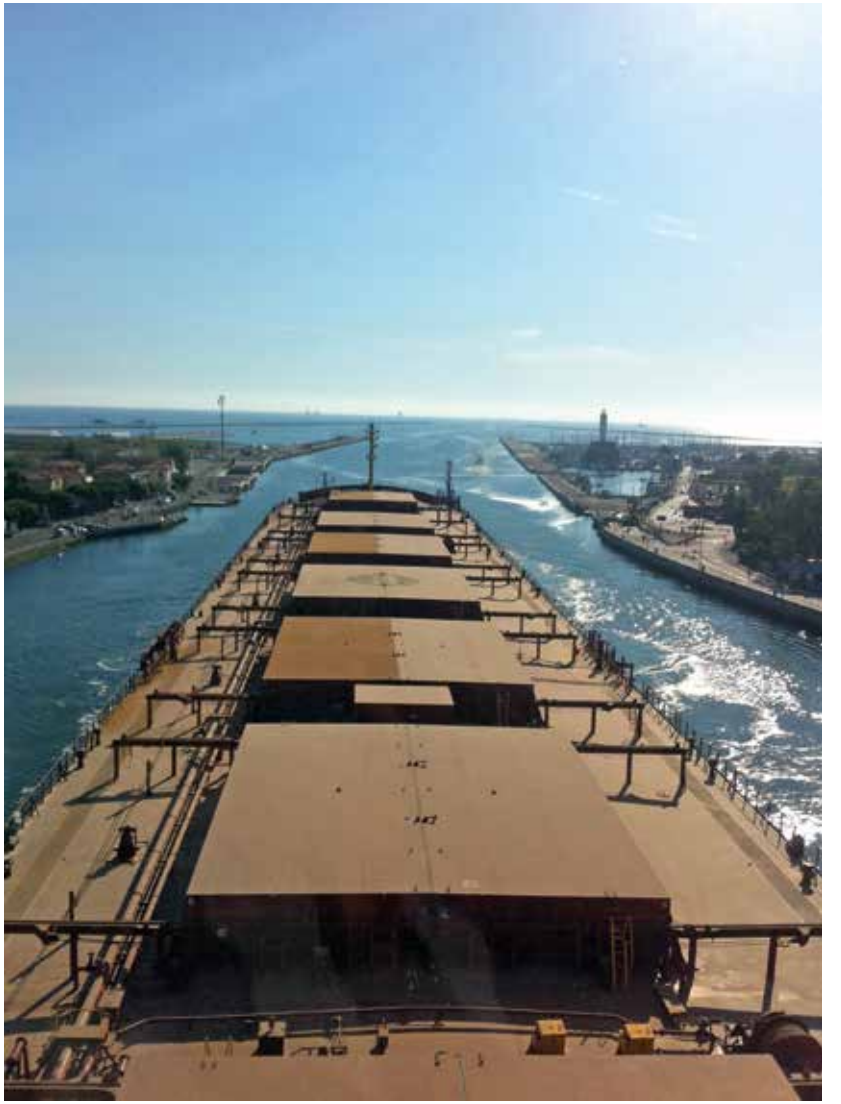
Il canale Piombone e sullo sfondo il cantiere Rosetti, leader in Europa per cantieristica offshore

DASIN

Confluenza Piombone con Candiano.
Si riconoscono le due ciminiere della centrale elettrica
Teodora dell'Enel

L'evoluzione ai Trattaroli e la curva di Marina di Ravenna





Marina di Ravenna skyline

Le nuove enormi gru del TCR

The cover - Le gru c'erano, ma evidentemente non servivano più

"Sea Cloud II" captain e il suo pilota

"Sea Cloud II"
le manovre a piede d'albero,
vietato sbagliare

Attenzione…nebbia in arrivo.
La nebbia si annuncia qui, provenendo
dalla pialassa, attraverso largo Trattaroli.
Delle due gru della banchina Lloyd si intravedono solo i bracci sollevati

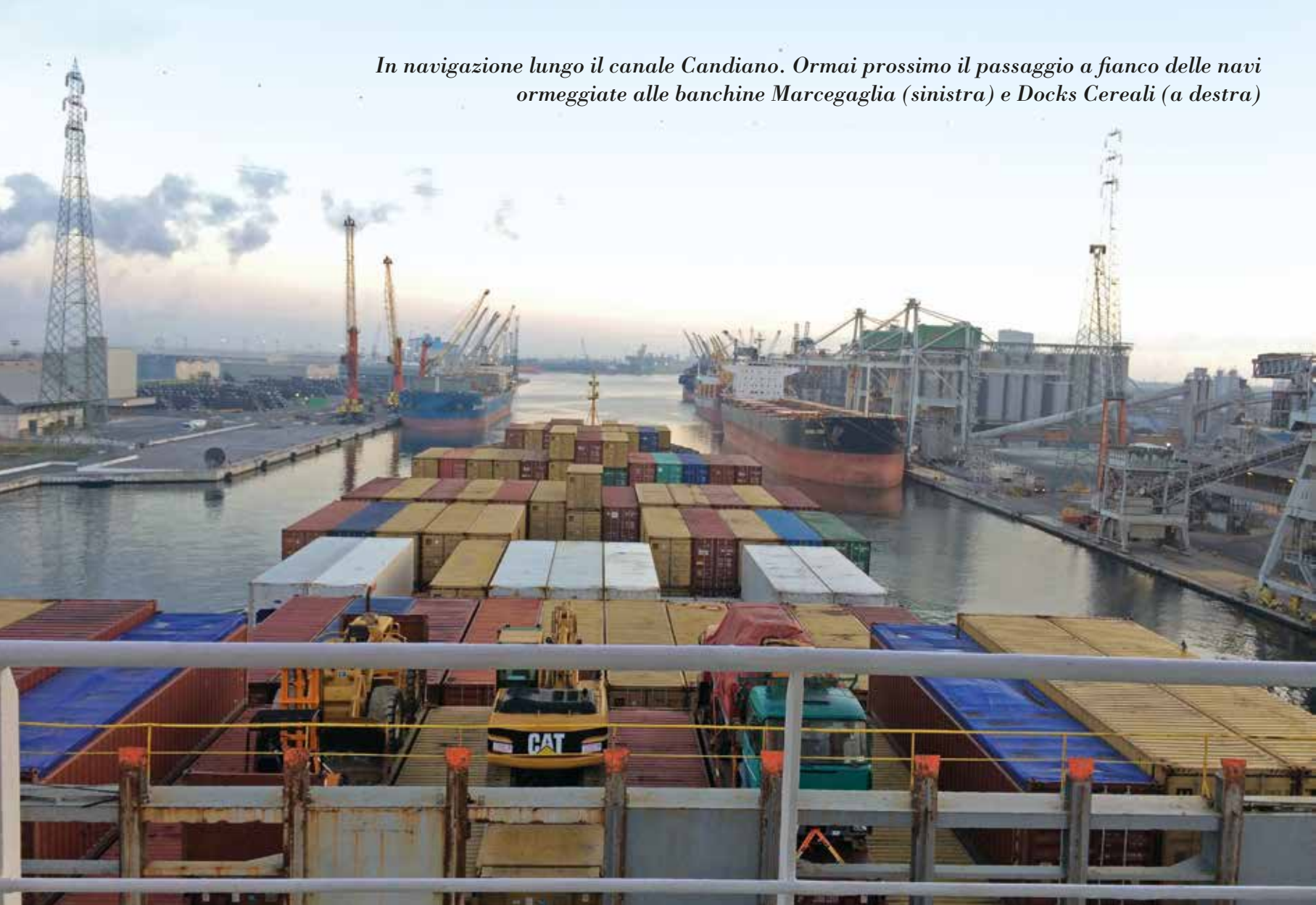
Una delle ospiti più gradite al Terminal crociere,
la "Sea Cloud II".
Splendido veliero a vele quadre, tutt'ora utilizzate
per navigare a vela quando è possibile

La postazione di lavoro del pilota

Steady and she goes, imbocco delle dighe piccole

Le moderne ed ergonomiche postazioni di governo

Si parte…qui in uscita dalla banchina S.V. 9/10, una grossa chimichiera, nell'occasione adibita a trasporto di oli vegetali



In navigazione lungo il canale Candiano. Ormai prossimo il passaggio a fianco delle navi ormeggiate alle banchine Marcegaglia (sinistra) e Docks Cereali (a destra)

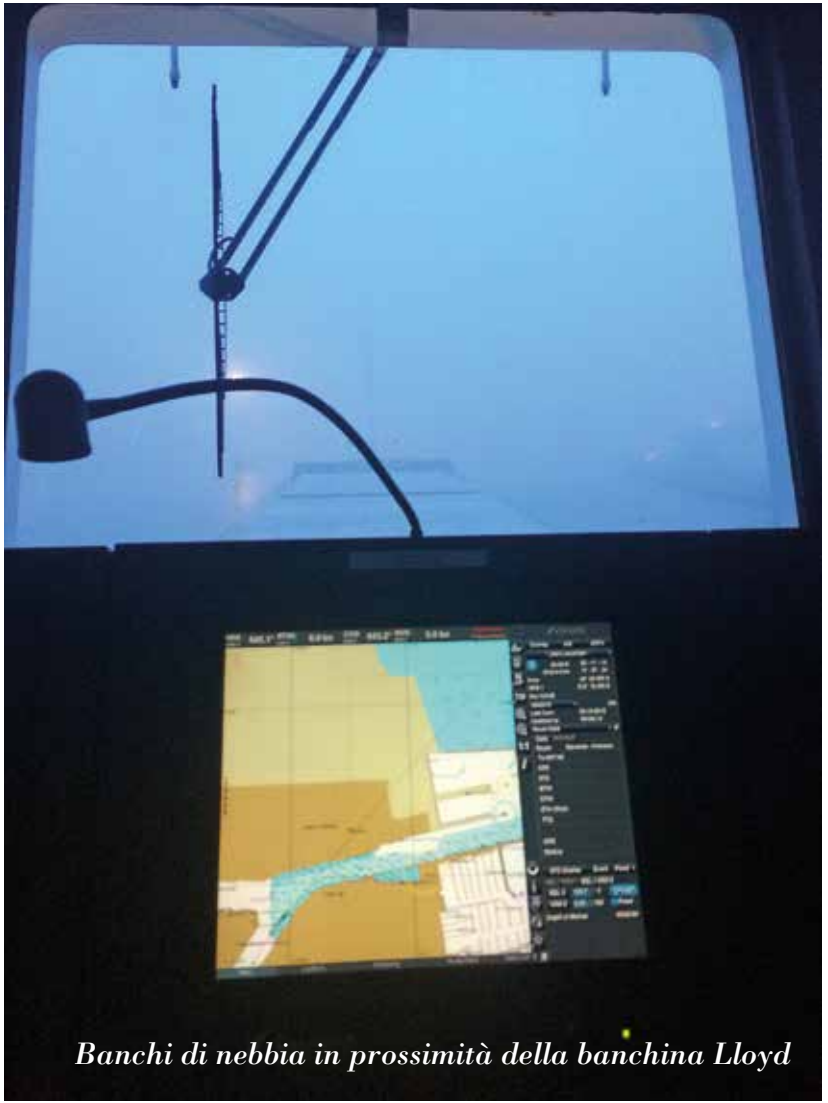
Portacontainer in vista della curva

La biforcazione fra i canali Candiano e Piombone

La manovra in uscita alla curva di Marina di Ravenna. Nonostante le migliorie derivanti dal taglio e risagomatura del profilo, rimane un punto critico, specie per le grandi navi. Nello specifico, una moderna Panamax alleggerita di 48.000 tonnellate di semi di soia

CAUTION
THIS MACHINE
HAS NO BRAIN
USE YOUR OWN

CPM LIMIT
TCPM LIMIT
LAT
LON

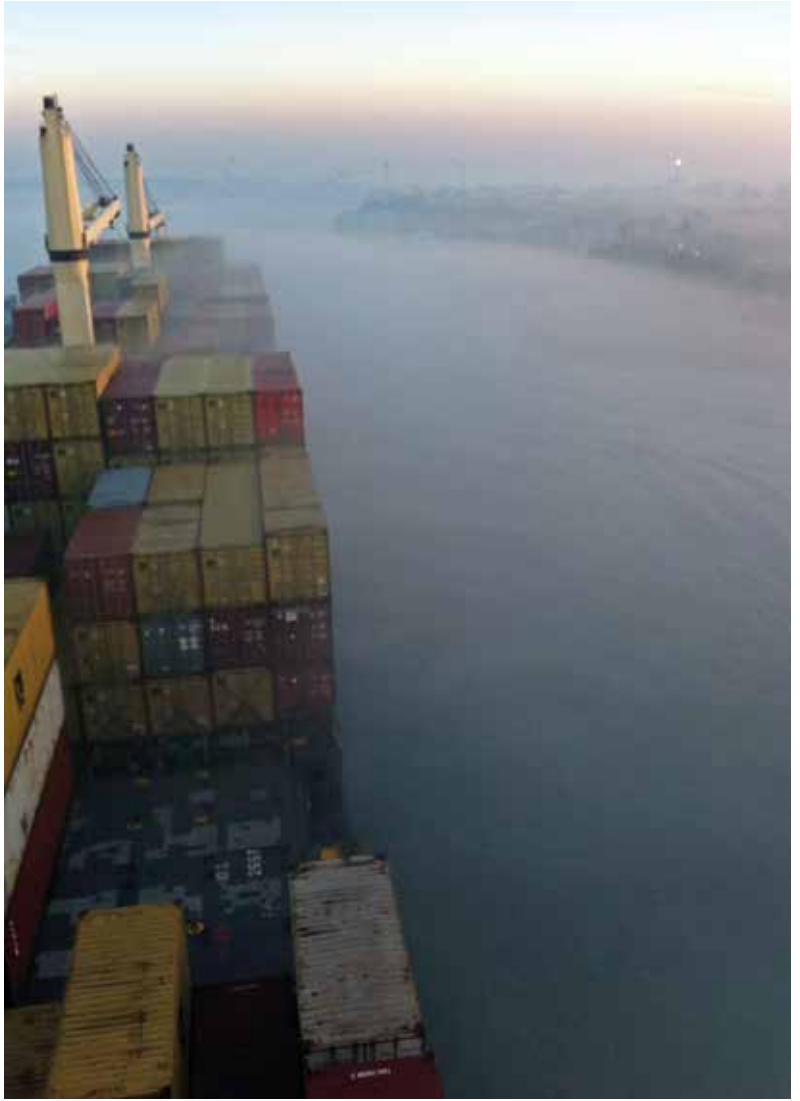


Banchi di nebbia in prossimità della banchina Lloyd

Eternal vigilance
is the price of safety
euvring Information
Celebrity
Cruises
MAIN DISTANCES

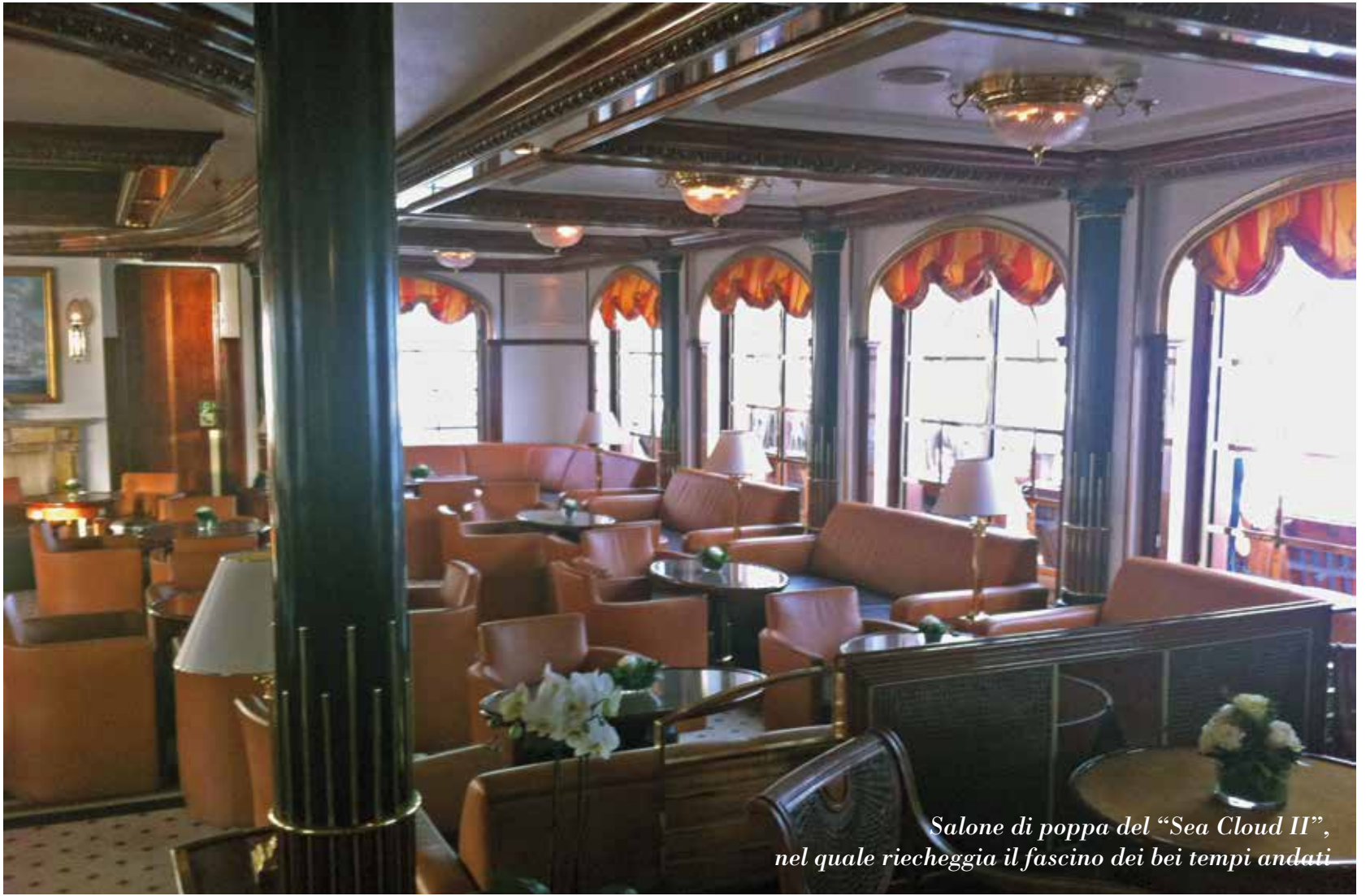
La vista del passaggio navi dalla sala operativa della Stazione

Il bacino di carenaggio in muratura di Naviravenna



La timoneria del "Sea Cloud II"

SEA CLOUD II



Salone di poppa del "Sea Cloud II",
nel quale riecheggia il fascino dei bei tempi andati

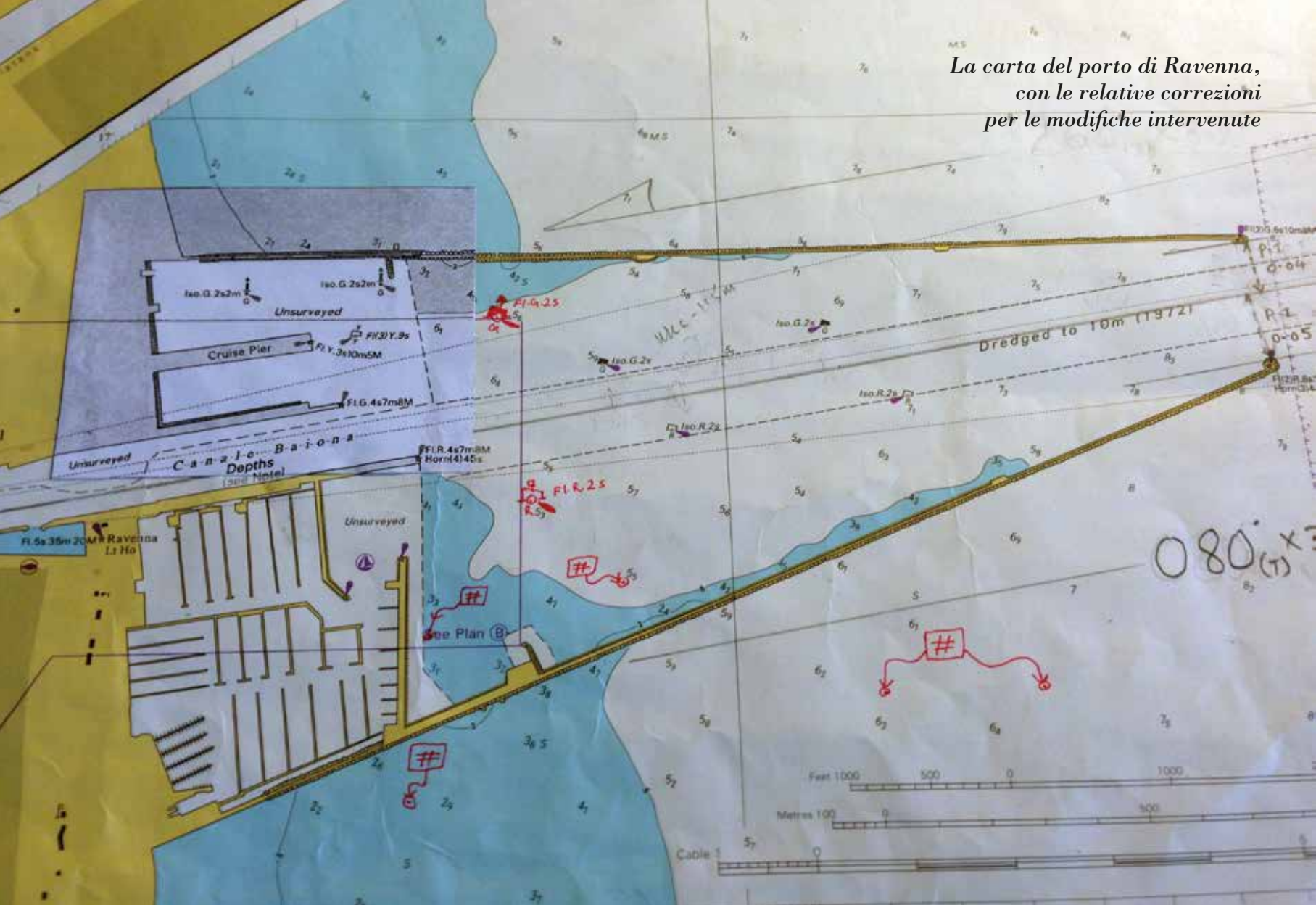
Nebbia - fog stream all'alba

"Neverin" su Ravenna, Freddo vento da NNE con rapidi scrosci di neve o acqua ghiacciata, accompagnati da groppi di vento

Anche sui pontoni, privi di motori ed equipaggio, è necessaria l'opera dei piloti, con il prezioso contributo di rimorchiatori e ormeggiatori.
Qui il WAGENBARGE di 137 x 36,6 mt, su cui saranno caricati jacket realizzati dal cantiere Rosetti

In navigazione sul canale Piombone,
in prossimità della banchina Italterminal

In direzione del mare aperto,
in avvicinamento la m/n pax "Aida Aura"



La carta del porto di Ravenna, con le relative correzioni per le modifiche intervenute

Veduta aerea del porto canale.
In basso a sinistra, si riconosce la Darsena di città;
in uscita la nave che ha completato l'evoluzione;
poco più su, il bacino Trattaroli.
A seguire, la confluenza con il canale Piombone

L'ultina nata…
Pilotina "Venus"
del cantiere "Bellcraft" di Viareggio

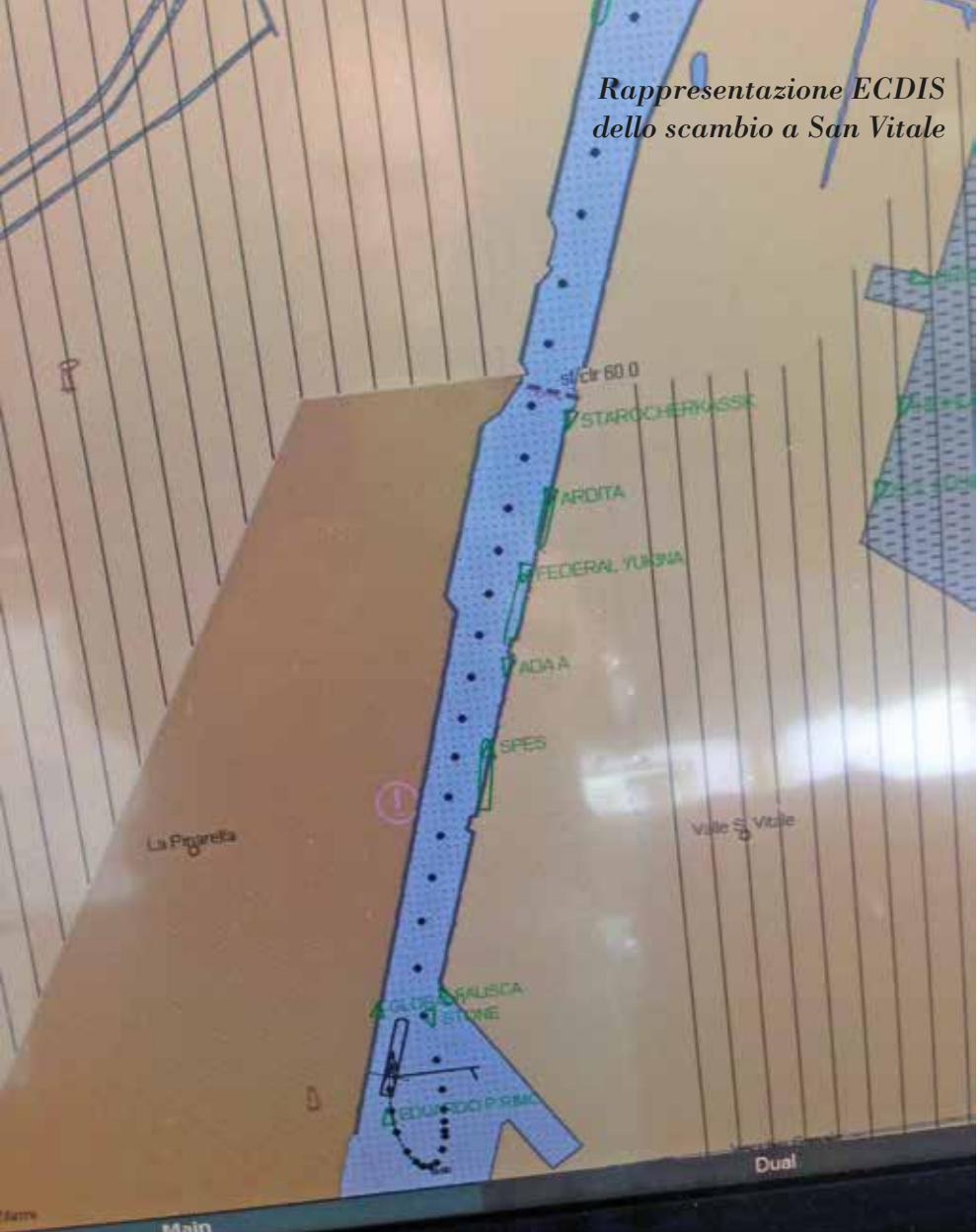
Altair

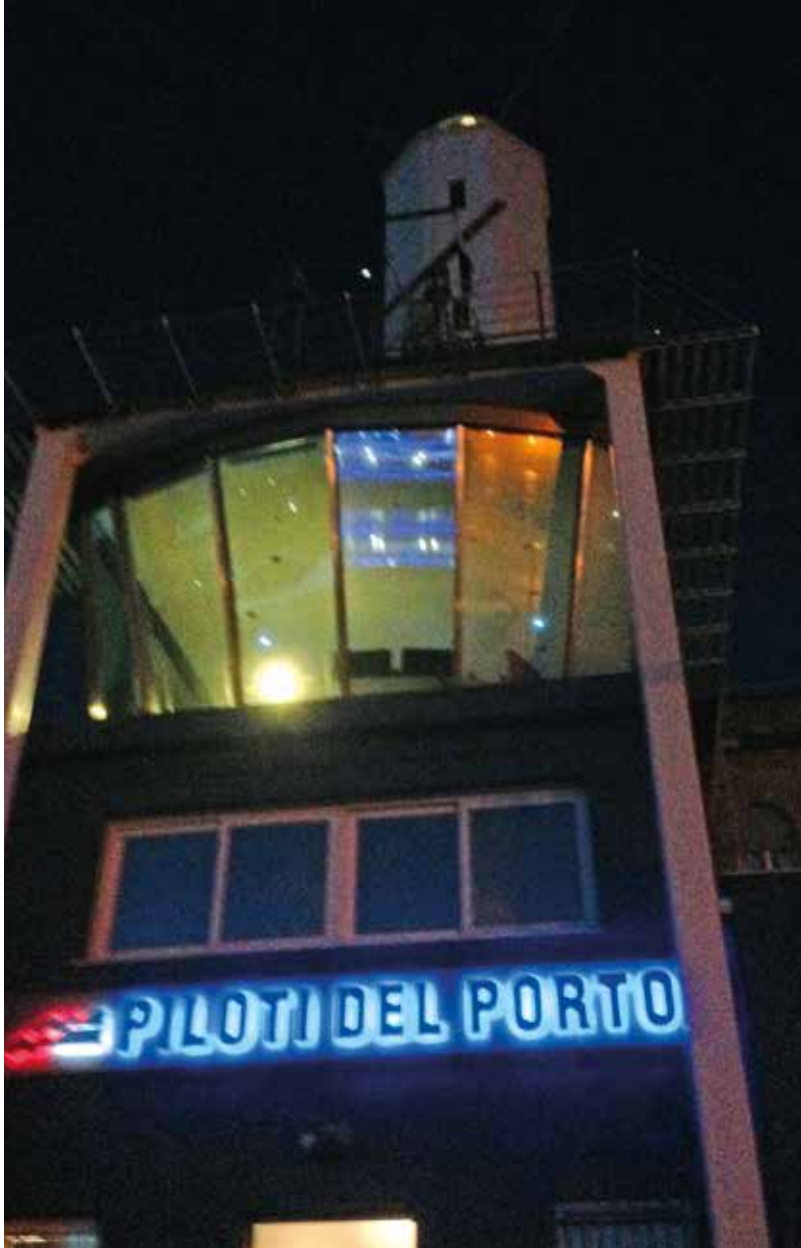
Partenza della m/c "Bianca Amoretti" dalla banchina Petra dove ha scaricato il prezioso carico di benzina

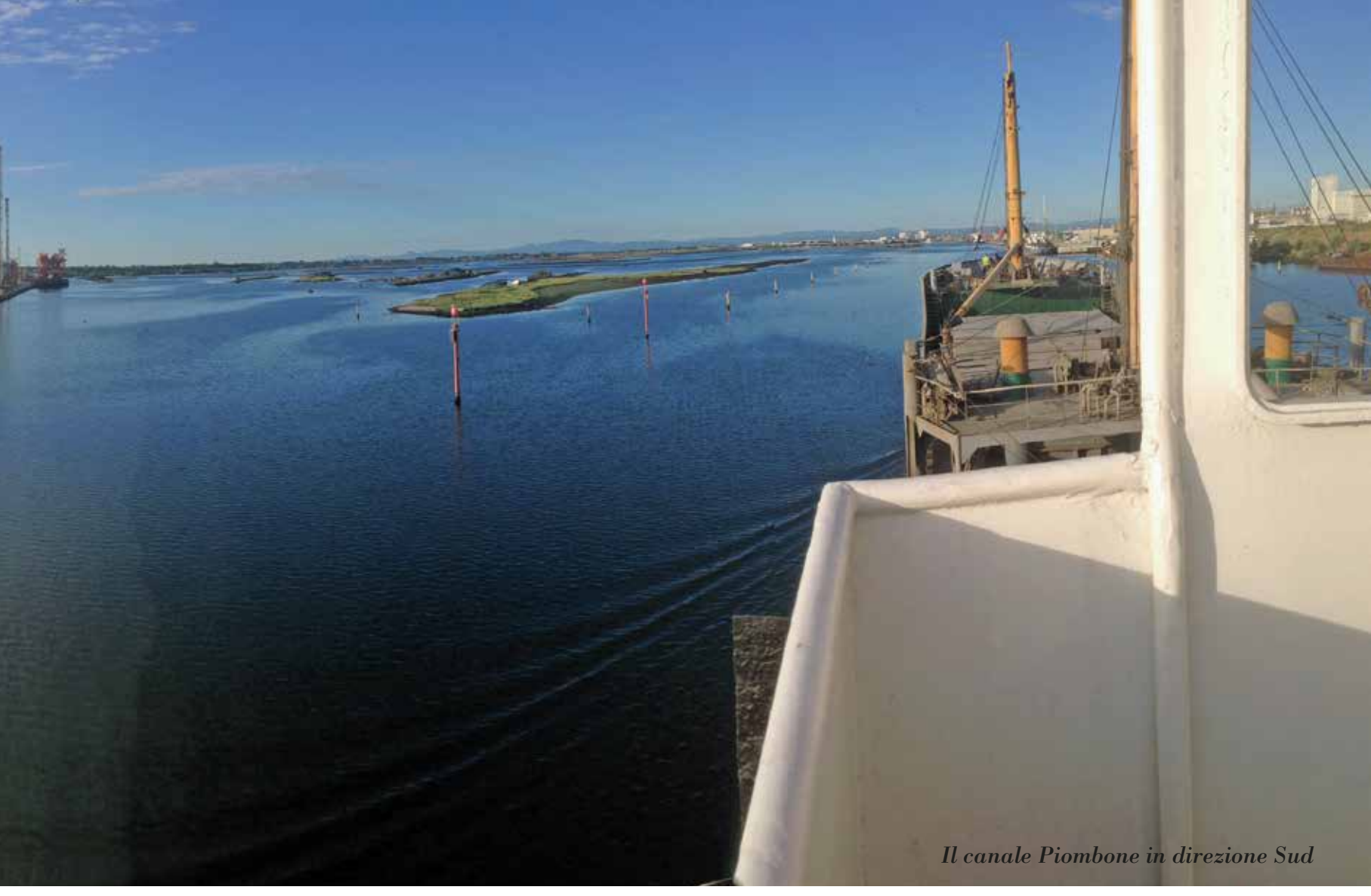
La prima carena "Nelson" nel porto di Ravenna.
Progetto pensato negli anni '70 per il servizio di pilotaggio,
che ha riscosso un enorme successo nel mondo
con 400 esemplari prodotti in 40 anni.
Tutt'ora un must insuperabile

Scambio a San Vitale

Rappresentazione ECDIS dello scambio a San Vitale







Il canale Piombone in direzione Sud

Largo Trattaroli

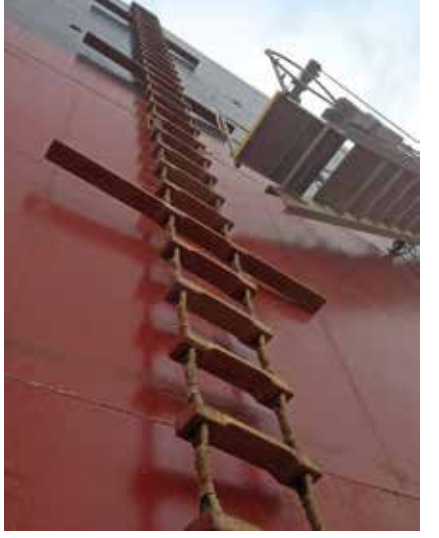
"Venus" in fase di rientro

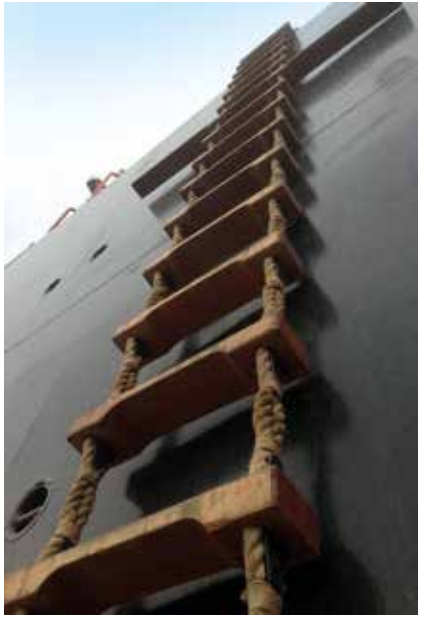
Disormeggio "Euroferry Olimpia"
con "Eurocargo Catania" posta in andana

Benvenuta "Palinuro"

Disormeggio, evoluzione ai Trattaroli con tre rimorchiatori e passaggio, alla curva di Marina, di nave tipo Panamax

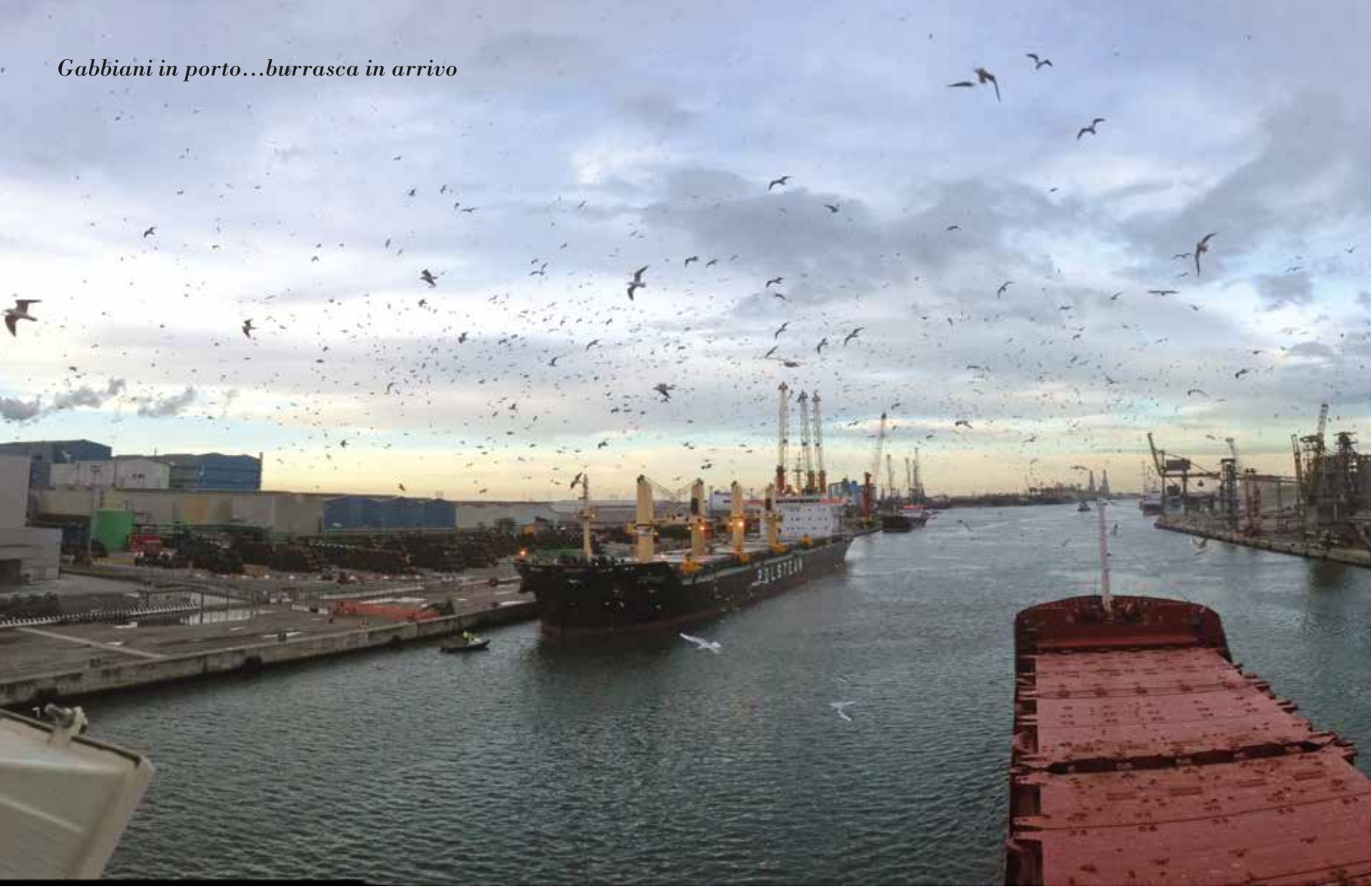
BRI. DECK



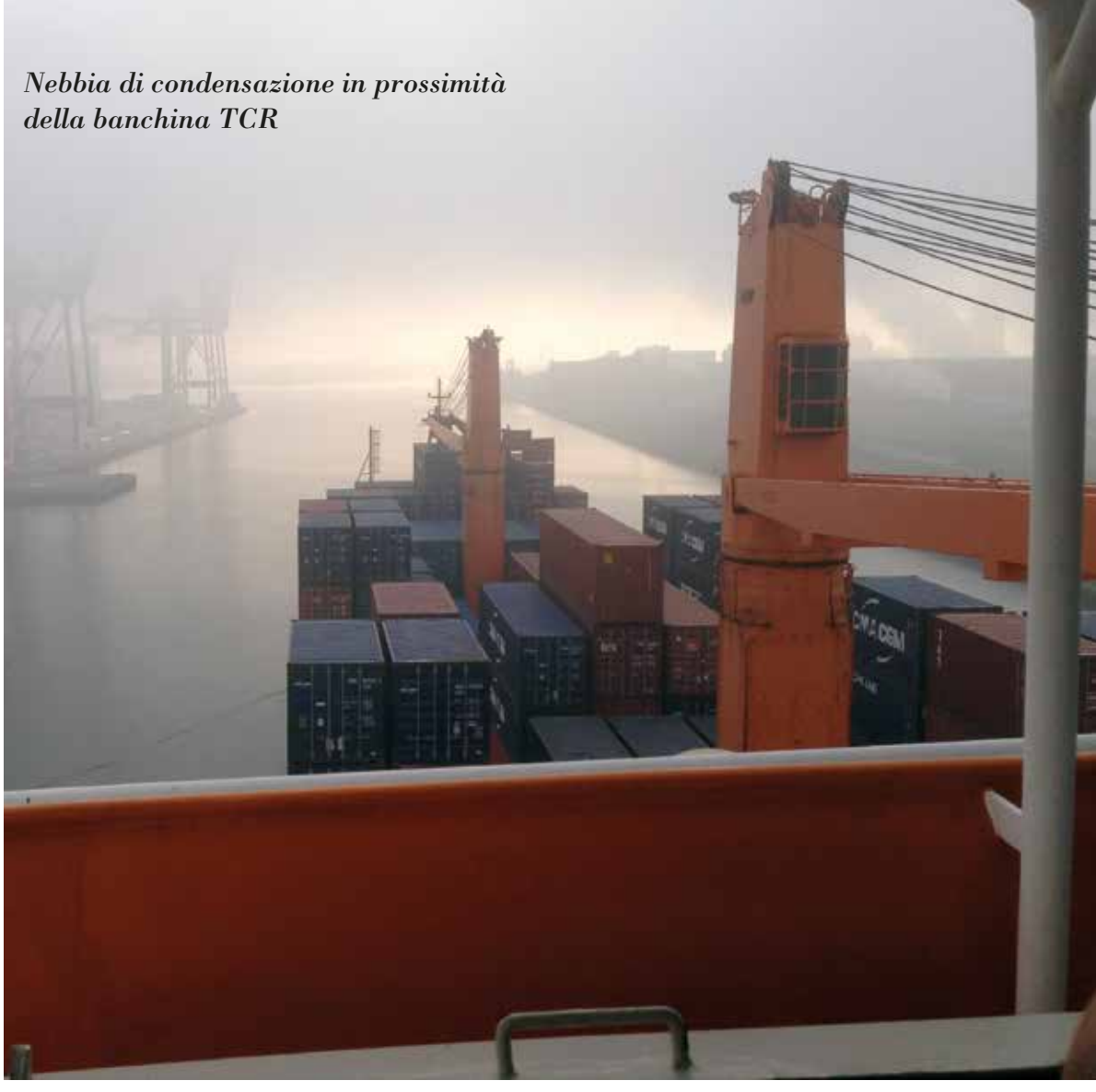


La porta di accesso del pilota

La pilotina "Altair" attende la discesa del pilota dalla nave



Gabbiani in porto…burrasca in arrivo



Nebbia di condensazione in prossimità della banchina TCR

Il nostro punto di raccolta e imbarco per la pilotina che ci attende

Un'altra postazione ergonomica di un moderno supply vessel. Qui all'opera il comandante del "Brodospas Beta"

Evoluzione in curva con due rimorchiatori per ormeggio al pontile PIR con prua a mare

Sul tavolo di carteggio, la classica carta nautica; mentre a monitor appare il suo equivalente (ECDIS) con i dati AIS delle navi nelle vicinanze. Il futuro è realtà

Le navi MSC che scalano Ravenna

La moderna postazione di comando di un supply, mentre ormeggia alla base Eni di Marina di Ravenna

Il porto non si ferma mai, giorno e notte si procede

Ancora un'altra giornata si conclude.
Sullo sfondo gli storici silos dell'ex Soia,
poi Cereol e ora Bunge

Capita anche di vivere questo spettacolo della natura, nel quotidiano andirivieni fra mare e ormeggio

La visuale della m/n ro/ro "Eurocargo Istanbul"

Tramonto nel Largo Trattaroli, sullo sfondo la banchina T&C

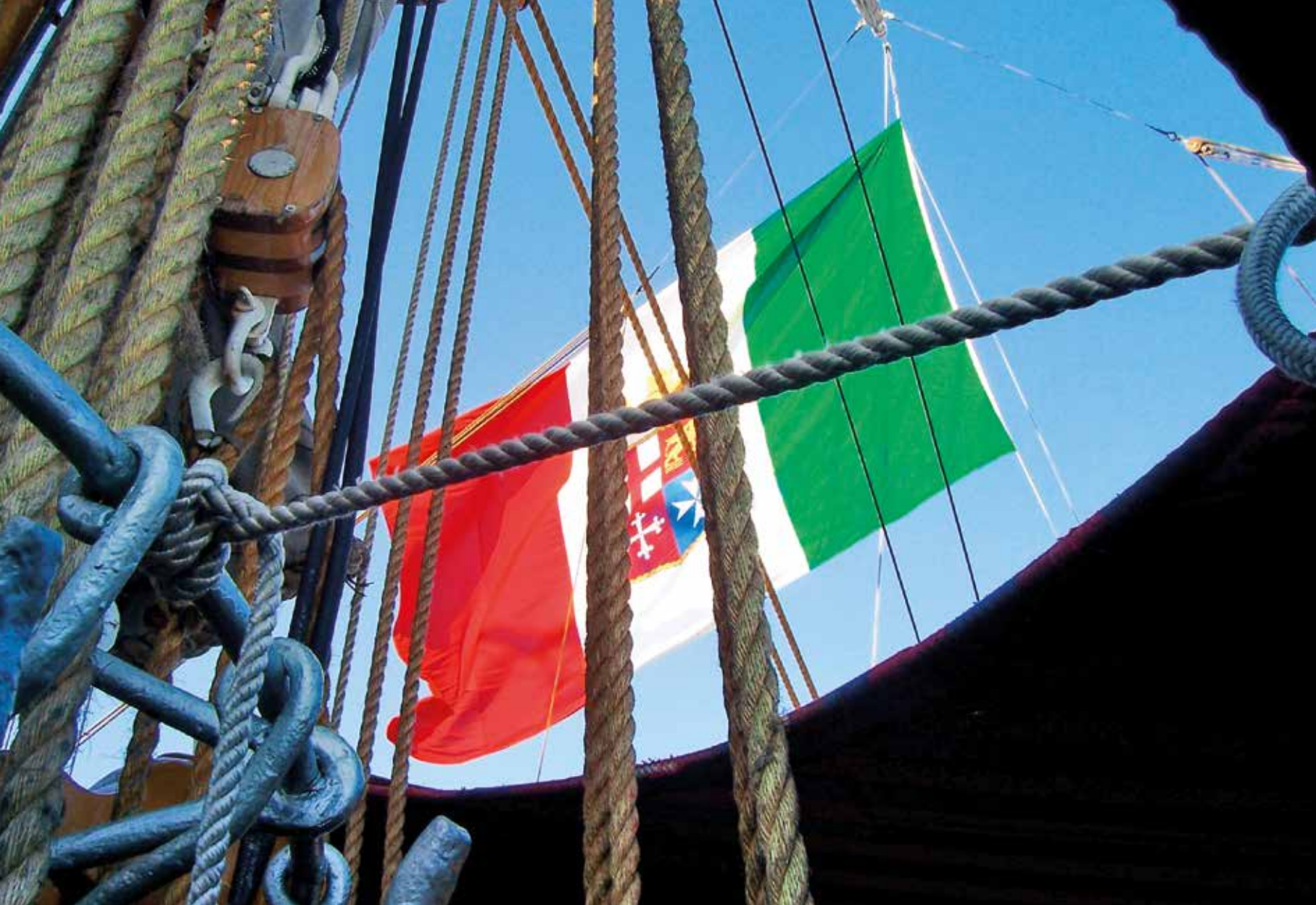
Vista sul molo guardiano Sud, in condizioni ideali…

… e con nebbia

Nelle
Vespucci

Le manovre a piede albero del "Vespucci"
e la particolare incisione sulla testa della bitta

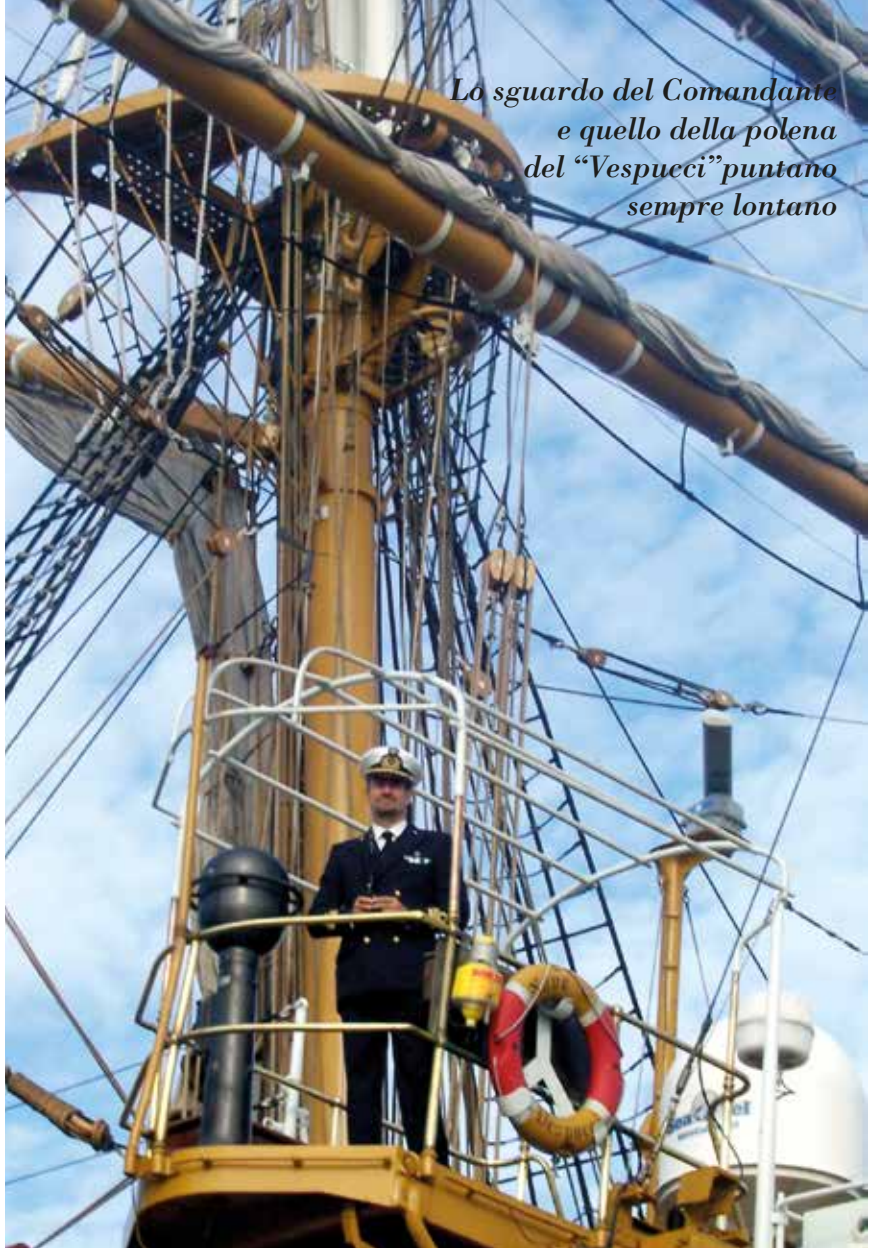
Il governo richiede braccia forti. La timoneria diretta a catena del "Vespucci" può necessitare anche di otto nocchieri



"Vespucci" a Marina di Ravenna

La balconata poppiera dove alloggia il Comandante, un piccolo beneficio per una grande responsabilità. Ai lati della balconata, un tempo si cercava disperatamente di tenere in vita qualche pianta durante le settimane di navigazione. Tuttora l'angolo poppiero di dritta e sinistra è definito "giardinetto" nella corretta terminologia nautica.

"Vespucci" visto di profilo. A riva le bandiere del C.I.S. con il nominativo internazionale (IABJ) e subito a poppavia la bandiera lettera H ovvero 'ho il pilota a bordo'

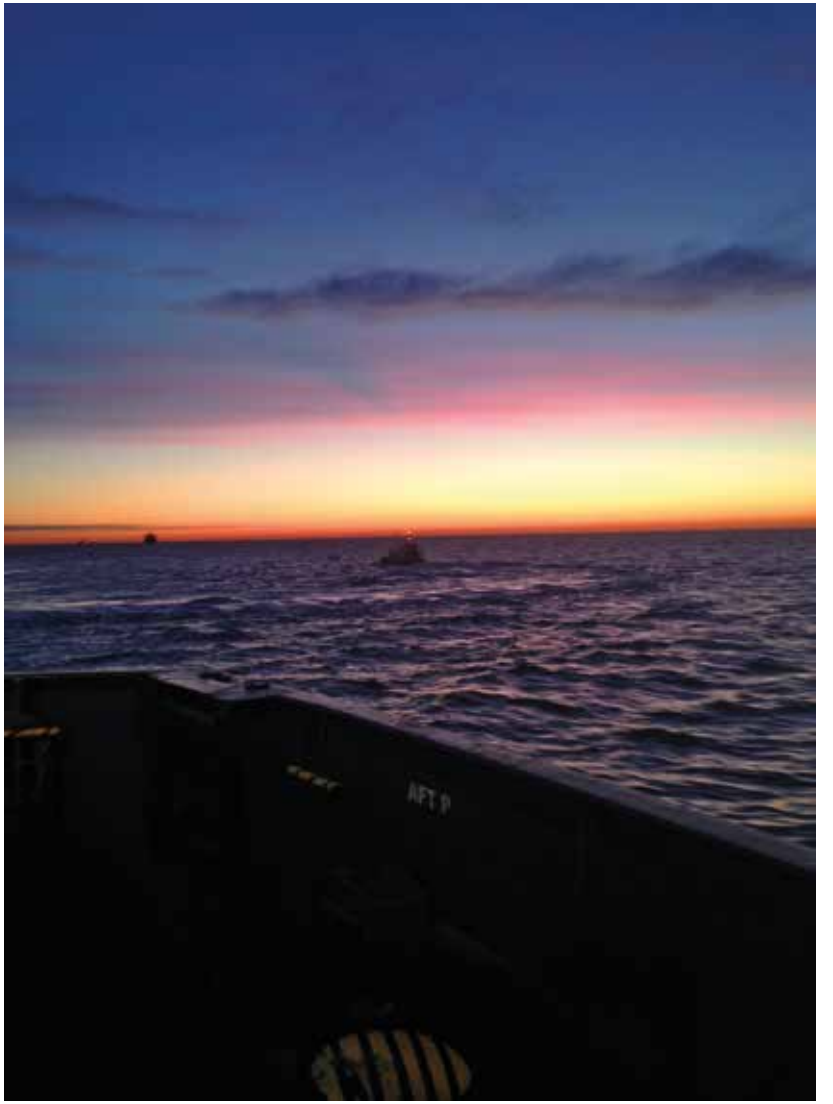


Lo sguardo del Comandante e quello della polena del "Vespucci" puntano sempre lontano

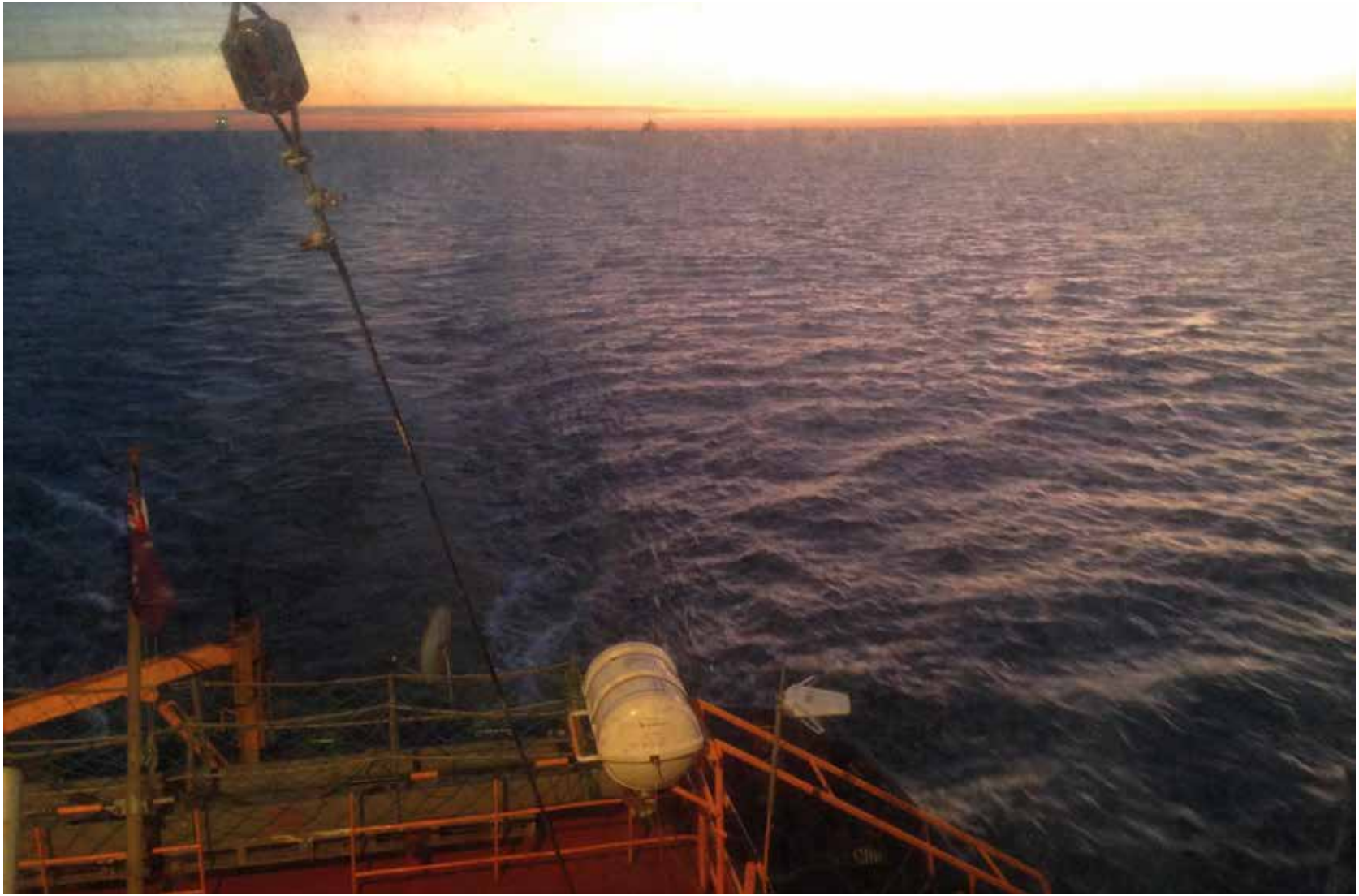
Arrivederci "Vespucci", ti aspettiamo

Veduta aerea di Marina di Ravenna con la stazione Piloti

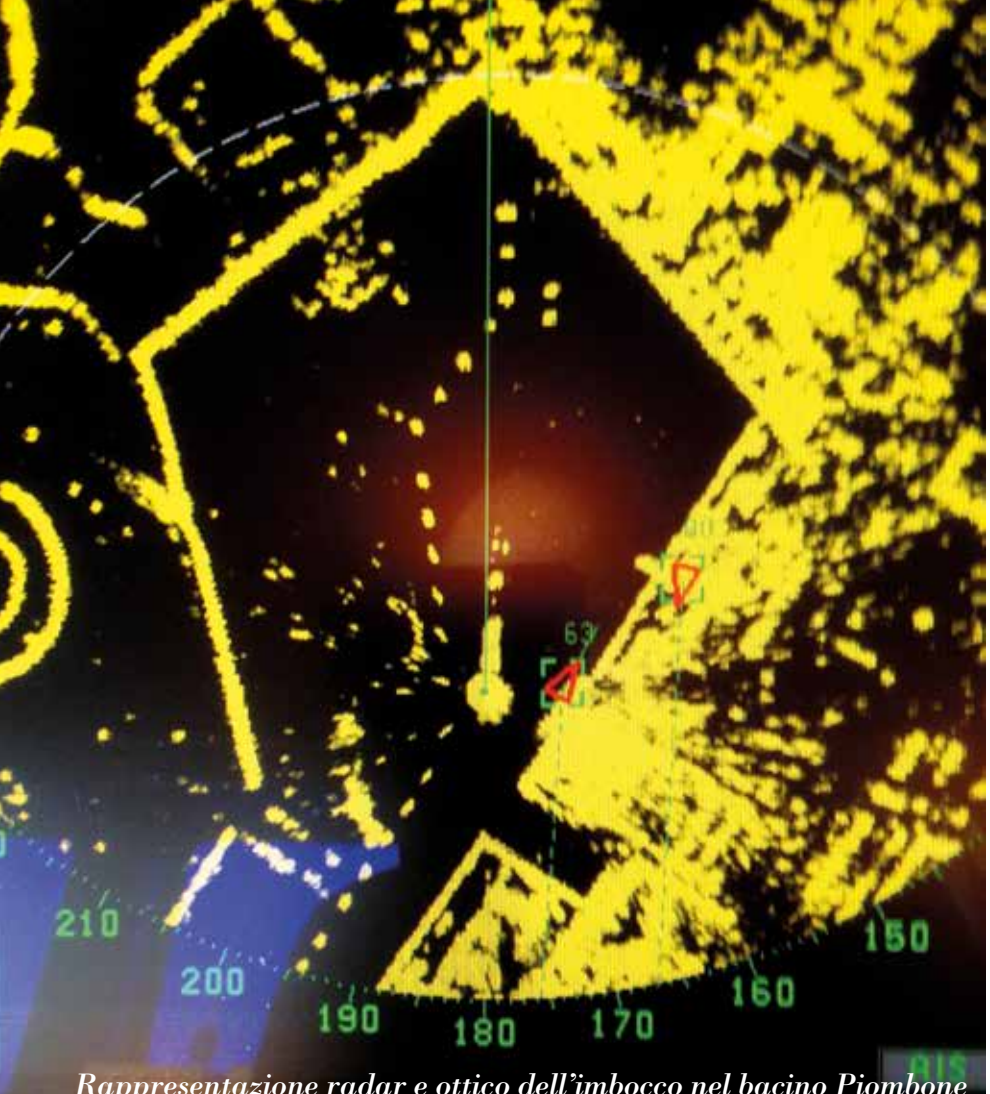
AIRPilot


AFT P

Rifacimento della sezione finale del molo guardiano Sud (2010)



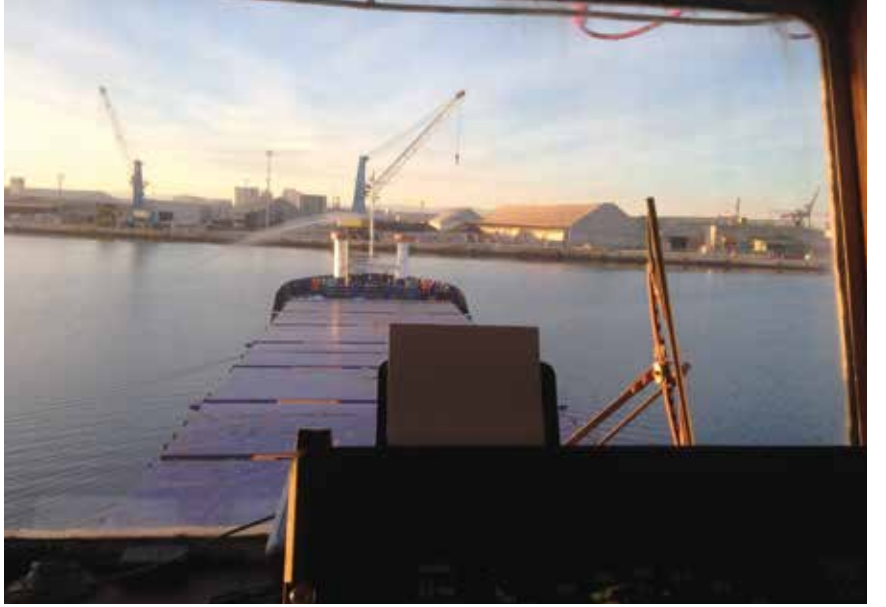
Rotazione in andana di un pontone, che dovrà caricare megastrutture da terra

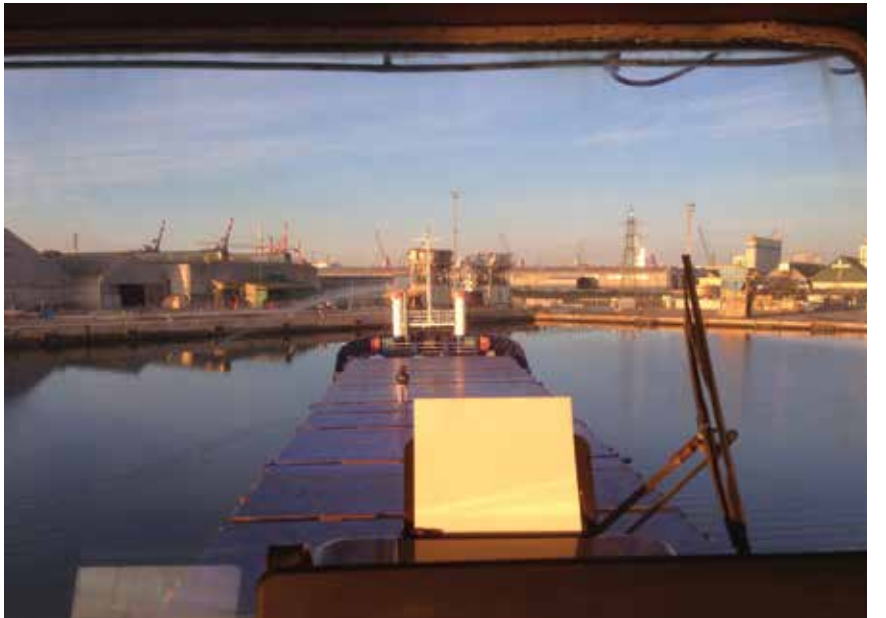


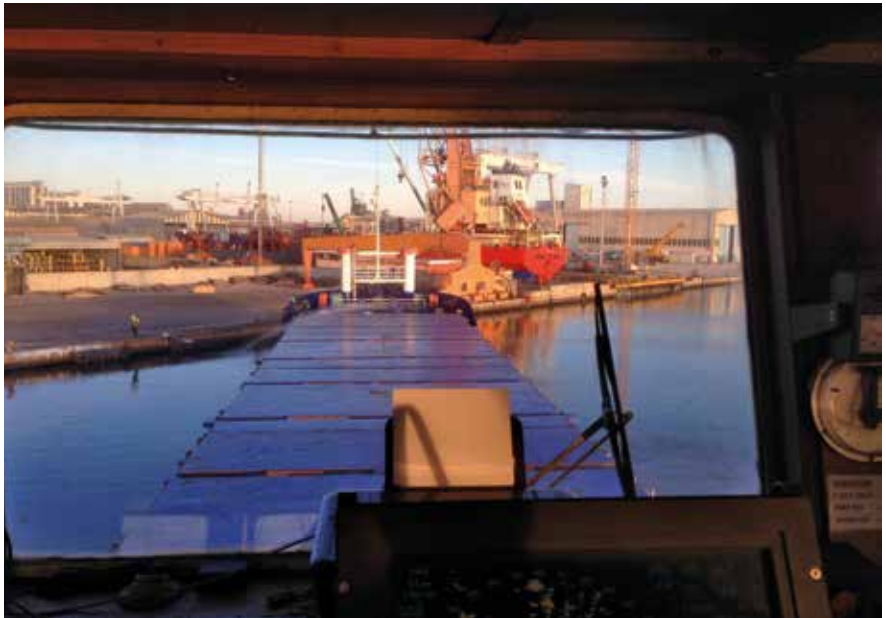
Rappresentazione radar e ottico dell'imbocco nel bacino Piombone Ovest. Sulla destra, si può intravedere la 'barca porta' affondata e in posizione, all'ingresso al bacino di carenaggio Naviravenna

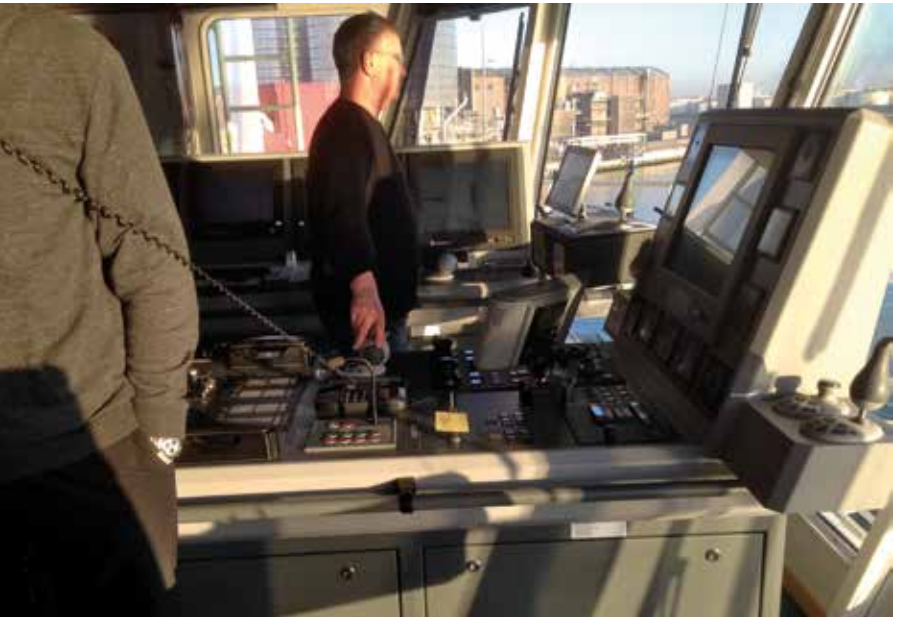
FORESTER
CALL SIGN
IMO NO
MMSI NO

Evoluzione per ormeggio





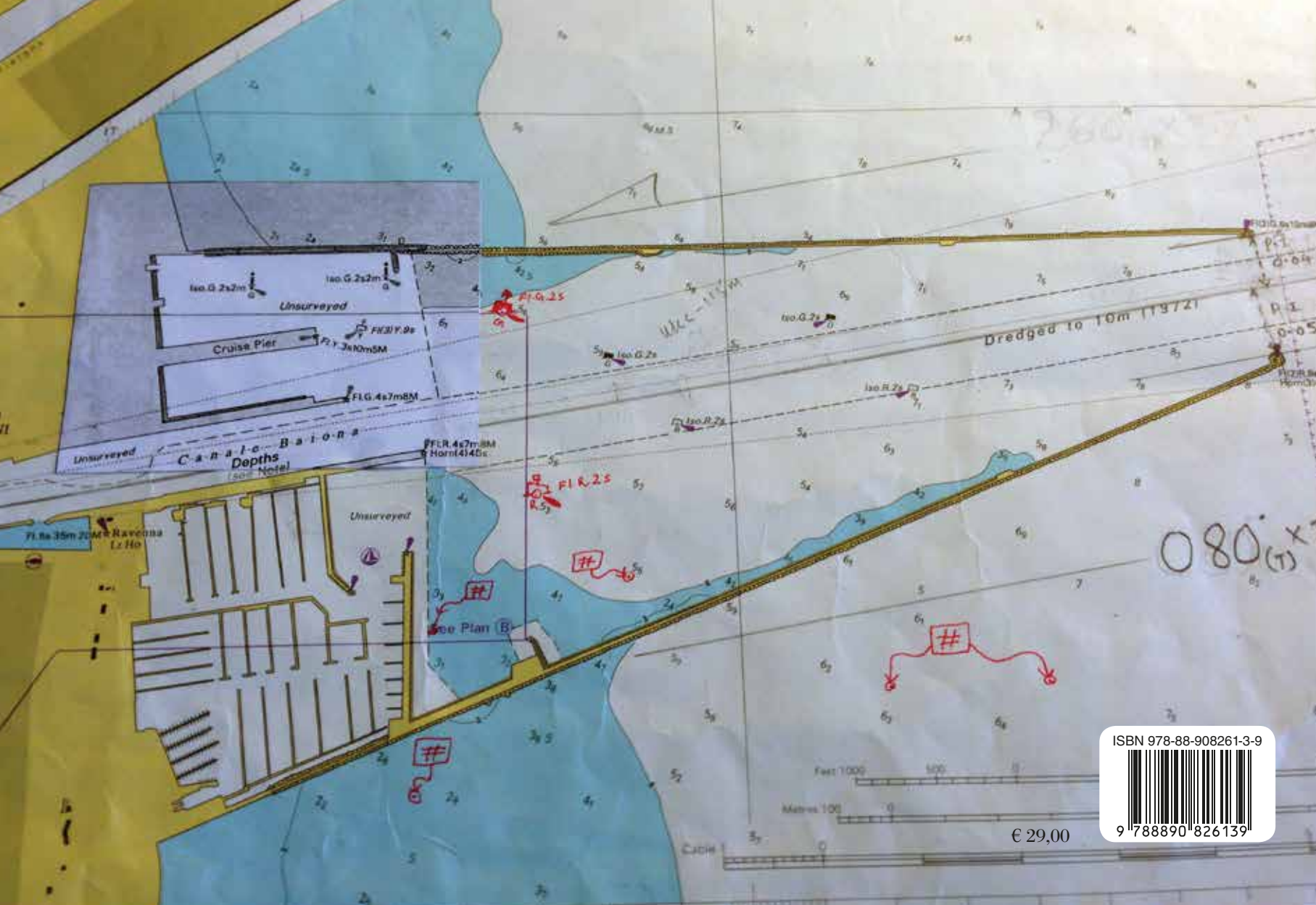




Il ponte di comando della nave e la rappresentazione radar a ormeggio completato

Si chiude il ciclo, la nave è stata alleggerita del suo carico e, completate le formalità, può richiedere il pilota per dirigersi poi al successivo porto

Finito di stampare nell'aprile 2015 da Full Print - Ravenna



ISBN 978-88-908261-3-9

€ 29,00