



**1866  
2016**

## CONSENTIRE AI BASTIMENTI *DI AFFERRARE IL PORTO*

*Dai Piloti del Porto di Napoli ai Piloti del Golfo di Napoli.  
Una storia lunga 150 anni*

N.° 2947.

*Regio Decreto concernente l'ordinamento del Corpo  
di Piloti pratici nel porto di Napoli.*

7 giugno 1866

**VITTORIO EMANUELE II**

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

**RE D'ITALIA**





**1866  
2016**

**CONSENTIRE AI BASTIMENTI  
*DI AFFERRARE IL PORTO***

*Dai Piloti del Porto di Napoli ai Piloti del Golfo di Napoli.  
Una storia lunga 150 anni*

*“La professionalità dei Piloti rimane immutata negli anni”  
A tutti i colleghi che ci hanno preceduto.*

*Luigi Lucenteforte, Giovanni Gargiulo, Domenico Pane, Giacomo  
Scarpati, Antonio Massa, Pasquale Lombardo, Marco Memoli,  
Pietro Iacono, Salvatore Fascelli, Giosuè Longobardo e Luigi Riccio*

a cura di Luigi Lucenteforte



*Referenze fotografiche*

Archivi fotografici Fratelli Alinari  
Archivio Istituto Luce  
Archivio Parisio, Fondo Troncone  
Archivio storico Newfotosud

*Ricerca archivistica a cura di* Concetta Damiani

*Ricerca iconografica a cura di* Alessandro Langellotti

Un ringraziamento particolare va al comandante Aniello Cuomo,  
al dottor Gioacchino Longobardo e al tenente di vascello Giulio Carniello  
per le preziose segnalazioni archivistiche e bibliografiche.  
Si ringraziano inoltre Sergio Landi, Claudia Lardaro, Angela Scalcione.

*Visual design*

InCoerenze  
[www.incoerenze.it](http://www.incoerenze.it)

© 2016 – Areablu Edizioni S.r.l.  
[www.areabluedizioni.it](http://www.areabluedizioni.it)  
Cava de' Tirreni (SA) – Italy

*Tutti i diritti riservati*

*Ogni riproduzione, anche parziale, è vietata*

ISBN: 978-88-98660-60-5

*Stampa e allestimento*

Grafica Metelliana S.p.A.  
[www.graficametelliana.com](http://www.graficametelliana.com)

PUBBLICAZIONE FUORI COMMERCIO

# Indice

- pag. 5* • ***Premessa***
- pag. 7* • ***Nota introduttiva***
- pag. 9* • ***I piloti dei porti nella storia italiana***
- pag. 17* • ***Il servizio di pilotaggio marittimo***
- pag. 23* • ***Dal Corpo dei piloti del Porto di Napoli  
al Corpo dei piloti del Golfo di Napoli  
(1866 - 2016)***
- pag. 45* • ***Appendice documentaria***
- pag. 79* • ***Bibliografia***



N.° 2947.

659

REGIO DECRETO *concernente l'Ordinamento del Corpo di Piloti pratici nel porto di Napoli.*

7 giugno 1866

VITTORIO EMANUELE II

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Visto l'art. 24 della Legge in data 17 luglio 1861, n.° 267, sulle tasse marittime;

Visto il Titolo III, Capitolo V, Parte prima del Codice per la Marina mercantile in data 25 giugno 1865; Sulla proposta del Nostro Ministro della Marina; Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Nel porto di Napoli esisterà un Corpo di Piloti pratici non eccedente il numero di *sedici*, compreso il Capo.

Art. 2

Il personale del pilotaggio è sotto la dipendenza del Capitano di porto, il quale in caso di controversia per mercedi o per qualsiasi circostanza non contemplata nel presente Regolamento, decide nei limiti della giurisdizione che gli è conferita dal Codice per la Marina mercantile.

Art. 5.

Le condizioni per essere ammessi Piloti o Capo Pilota, e le norme di servizio saranno regolate secondo le disposizioni contenute nel Capo V del Titolo III del detto Codice.

◀ Regio decreto n. 2947 del 7 giugno 1866, in *Raccolta Ufficiale delle Leggi e dei Decreti del Regno d'Italia*, Volume Decimoquinto, Anno 1866, Torino, Dalla Stamperia Reale s.d., pp.659-665.

# Premessa

È con grande piacere che dedico un pensiero ed un riconoscente omaggio alla Corporazione dei Piloti del Golfo di Napoli in occasione del centocinquantenario dell'anniversario della loro storia. Mi lega a loro un sentimento di profonda amicizia. Per chi come me è nato in una città di mare, e spesso da bambino si recava a pescare in porto, i piloti erano già allora le figure più affascinanti, coloro che in ogni condizione di tempo e di mare e a qualsiasi ora del giorno e della notte, andavano a prendere per mano le navi e le conducevano al sicuro. Quando nel 1979 mi sono diplomato all'Istituto Tecnico Nautico "Alfredo Cappellini" di Livorno, non avrei mai e poi mai immaginato di rappresentare oggi i Piloti Italiani. Questo mi riempie di orgoglio, perché pur essendo passati molti anni, i piloti restano uomini di mare al totale servizio della comunità e si adoperano quotidianamente insieme all'Autorità Marittima ed agli altri Servizi Tecnici Nautici per la salvaguardia della vita umana in mare, per combattere l'inquinamento delle nostre coste, per la sicurezza della navigazione, ma soprattutto per garantire l'ingresso e l'uscita sicura di tutte le navi dal Porto di Napoli. Nei numerosi cicli storici di grande trasformazione, i Piloti Partenopei hanno svolto un ruolo prezioso, offrendo la propria esperienza e sensibilità, ma in primo luogo la conoscenza dell'altra cosa viva, il vero motivo di esistere di un porto: la nave. I forti processi di modernizzazione, che influenzano la cantieristica navale, chiedono ai Piloti dei Porti di raccogliere nuove sfide con l'obiettivo comune di contribuire allo sviluppo del territorio ed a crescenti livelli di richiesta di occupazione. Sono certo che i Piloti napoletani saranno gli antesignani di questo nuovo corso perché la sfida è il loro mestiere. Il fascino e la bellezza dei vecchi ponti di comando fatti di mogano e ottone oggi non esiste più, le navi assomigliano sempre più alle cabine di pilotaggio degli aerei, ma il pilota resta l'elemento sensibile della macchina. Per quanto sofisticate siano le apparecchiature un pilota si accorge prima degli strumenti quando una nave inizia ad accostare o quando perde velocità fino a fermarsi, questo fa ancora la differenza in una manovra!

Nella professione del pilota esiste ancora un lato magico, eroico quasi di altri tempi... mi piace pensarmi accanto al camino con i miei nipoti e tante avventure da raccontare!

Alla fine un pensiero voglio dedicarlo all'amico Luigi, compagno di tante avventure sportive, conosco il suo attaccamento al servizio e sono sicuro che sarà un bravo capitano e saprà infondere nei suoi uomini il senso della squadra, dove il capitano difende i suoi compagni li esalta e pretende che gli altri facciano altrettanto. Lo spirito di coesione, l'aiuto reciproco per il raggiungimento di obiettivi comuni, sono i fondamenti di una squadra vincente formata da professionisti fortemente motivati e uniti.



## CONSENTIRE AI BASTIMENTI ***DI AFFERRARE IL PORTO***

Dai Piloti del Porto di Napoli ai Piloti del Golfo di Napoli.

Una storia lunga 150 anni (1866-2016)

Io sono onorato ed orgoglioso di rappresentarli e loro devono essere fieri di quanto rappresentano. Il Pilota è la prima persona che sale su una nave alla fine del suo viaggio, il biglietto da visita della città e del suo Porto, lasciatemelo dire a Napoli avete un gran bel biglietto da visita! Un mio affettuoso pensiero desidero rivolgerlo in particolare alla memoria di coloro che non sono più con noi ma che hanno scritto la storia di questa Corporazione lasciando un'impronta qualificante e a cui le nuove generazioni, sono sicuro non verranno mai meno...

**Fiorenzo Milani**  
*direttore Fedepiloti*



# Nota introduttiva

«Il 28 febbraio 1815 la vedetta di Notre-Dame-de-la-Garde segnalò il tre alberi *Pharaon* che arrivava da Smirne, via Trieste e Napoli.

Come al solito subito un pilota costiero si mosse dal porto, costeggiò il castello d'If, e andò ad abbordarlo tra Capo Morgiou e l'isola di Riou. E come al solito, subito lo spiazzo del forte Saint-Jean si riempì di curiosi. Perché a Marsiglia l'arrivo di una nave è sempre un grande avvenimento, soprattutto quando quella nave è stata costruita, armata e stivata, come il *Pharaon*, nei cantieri dell'antica Focea e appartiene a un armatore della città. Intanto il veliero si avvicinava; aveva felicemente superato lo stretto che una scossa vulcanica ha aperto tra le isole di Calseraigne e di Jarre, aveva doppiato Pomègues, e procedeva sotto le sue tre vele di gabbia, il gran fiocco e la mezzana, ma così lento e con un aspetto così triste che i curiosi, con l'istintiva premonizione della sventura, si domandavano quale incidente potesse essersi verificato a bordo. Tuttavia gli esperti di navigazione si rendevano conto che se c'era stato un incidente, non poteva riguardare il bastimento in sé, poiché procedeva nelle condizioni di una nave perfettamente governata: l'ancora era appennellata, le sartie di bompresso erano sganciate, e accanto al pilota, che si apprestava a guidare il *Pharaon* attraverso la stretta imboccatura del porto di Marsiglia, stava un giovane dal gesto rapido e dallo sguardo energico che sorvegliava ogni movimento della nave e ripeteva ogni ordine del pilota»<sup>1</sup>.

◀ 1 A. Dumas,  
*Il conte di Montecristo*,  
Einaudi, Torino, 2014,  
pp. 4-5.

Nella ricorrenza del centocinquantenario dell'istituzione del Corpo dei piloti del porto di Napoli, nulla mi è sembrato più adatto dell'incipit de *Il conte di Montecristo* per aprire queste pagine dedicate al Corpo dei piloti, presenza silenziosa ma costante nella quotidianità dell'importante realtà portuale napoletana.

Va segnalato che, tra XVIII e XIX secolo, prima che venisse istituito il Corpo, il pilotaggio nei porti veniva svolto con l'ausilio di capitani di porto, deputati di salute e piloti pratici; la formazione e la specializzazione di quest'ultimi fu molto seriamente perseguita, come risulta da fonti e apparato normativo coevi, nonché da studi successivi.

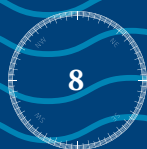
Dal 1866, con il nuovo organismo le attività trovano precise organizzazione e sistematizzazione.

Questo lavoro, senza alcuna pretesa di esaustività e scontando grandi difficoltà nel reperimento delle fonti documentarie, tende a ripercorrere la storia della corporazione, anche alla luce degli incalzanti e recentissimi mutamenti istituzionali.

**Luigi Lucenteforte**  
*Capo Pilota della Corporazione  
dei Piloti del Golfo di Napoli*









# **I piloti dei porti nella storia italiana**

# CONSENTIRE AI BASTIMENTI *DI AFFERRARE IL PORTO*

Dai Piloti del Porto di Napoli ai Piloti del Golfo di Napoli.

Una storia lunga 150 anni (1866-2016)

1. Il Capo pilota al lavoro sulla lavagna  
contenente la sailing list degli arrivi nel  
porto di Napoli. Napoli, 1971.  
(Archivio storico Newfotosud)



# I piloti dei porti nella storia italiana

Il pilotaggio viene concepito nell'ottica della necessità economica di salvaguardia della nave, del carico e dell'equipaggio.

Se nel contesto internazionale nasce da subito l'esigenza di normare il servizio di pilotaggio e sin dal Medioevo le comunità serbano chiare tracce di tale attività, nelle realtà dell'Italia, almeno sino all'età moderna, non compaiono riferimenti espliciti ai piloti se non intesi quali navigatori particolarmente esperti. Anche nell'ambito della formazione, i piloti pratici del porto acquisiscono una buona pratica dall'esperienza e dalle competenze trasmesse di generazione in generazione mentre, liberando il campo da equivoci, la formazione di piloti e pilotini, praticata con cura e meticolosità nelle città di mare, è dedicata esclusivamente alle figure destinate agli imbarchi<sup>2</sup>.

In alcuni degli stati preunitari viene presa in considerazione e disciplinata la tipologia tecnica del **pilota pratico** ma, soltanto nell'Italia postunitaria compare un'attenta sistematizzazione del profilo del **pilota del porto** e si provvede all'istituzione dei servizi di pilotaggio per decreto reale<sup>3</sup>. Ai piloti inoltre spesso vengono delegate anche funzioni esercitate dalle guardie sanitarie.

Come vedremo anche nel caso dei Piloti del Porto di Napoli, infatti, i piloti già a rigore dei dettami del decreto istitutivo del Corpo, nell'andare a bordo delle imbarcazioni in arrivo sono esentati dal condurre con sé una guardia di sanità, purché si siano fatti carico di prestare preventivamente il giuramento prescritto e abbiano la cura di redigere un rapporto da consegnare all'Ufficio di Sanità a servizio svolto.

Nel riassetto postunitario particolare importanza e rilievo assume l'emanazione del *Codice per la Marina Mercantile* nel 1865, a cui fa seguito il Regolamento del 1873. Nel 1877 un nuovo *Codice per la marina mercantile e la navigazione* sostituisce il precedente e riceve relativo Regolamento nel 1879, modificato poi nel 1895. Nel dettato dei nuovi codici ampio spazio viene dato alla figura del pilota e alla precisa definizione dei suoi compiti, come emerge anche dai testi dei decreti istitutivi dei singoli corpi.

◀<sup>2</sup> Per quanto avviene a Napoli cfr. M. Sirago, *Il collegio di San Giuseppe a Chiaia o dei pilotini*, <http://www.forumsuolestorichenapoletane.it/app/download/12823242/Sirago.pdf>. (consultato il 20 marzo 2016)

◀<sup>3</sup> Per il Corpo dei piloti pratici della città di Napoli, ad esempio, viene emesso il Regio decreto n. 2947 del 7 giugno 1866, in *Raccolta Ufficiale delle Leggi e dei Decreti del Regno d'Italia, Volume Decimoquinto, Anno 1866*, Torino, Dalla Stamperia Reale s.d., pp.659-665.

## CONSENTIRE AI BASTIMENTI *DI AFFERRARE IL PORTO*

Dai Piloti del Porto di Napoli ai Piloti del Golfo di Napoli.

Una storia lunga 150 anni (1866-2016)

L'istituzione dei corpi, quindi, asseconda le necessità di sicurezza dei porti e della navigazione. Possono aspirare alla carica solo i soggetti che superino specifiche prove di selezione; gli idonei saranno forniti di regolare patente o licenza e iscritti ad un particolare registro. I mezzi nautici devono rispondere a precise caratteristiche, essere forniti dai piloti ed essere di loro proprietà. Con i regolamenti del 1873 e del 1879 viene definita l'organizzazione delle flotte di pilotaggio e stabiliti i segnali per la richiesta dei piloti da parte delle navi in arrivo.

L'impostazione e la sistematizzazione ottocentesche vengono poi riprese dai successivi codici novecenteschi, oggi rappresentati dal Codice approvato con Regio decreto 30 marzo 1942 n. 327 e aggiornato al Decreto Legge 12 settembre 2014 n. 133.

▼ Il rimorchiatore San Benigno rientra nel porto di Napoli dopo un'azione in mare. Napoli, 1910ca.  
(Archivio storico Newfotosud)



In questo Codice il Capo II. del Pilotaggio del Titolo III. *Dell'attività amministrativa, della polizia e dei servizi nei porti* è dedicato al pilotaggio ed articolato in due sezioni: I. *Del pilotaggio marittimo*, II. *Del pilotaggio nella navigazione interna*. Di nostro interesse è la prima sezione, composta dagli articoli da 86 a 96. In particolare l'articolo 86, relativo all'Istituzione del servizio di pilotaggio, recita: «Nei porti e negli altri luoghi di approdo o di transito delle navi, dove è riconosciuta la necessità del servizio di pilotaggio, è istituita, mediante decreto del Presidente della Repubblica, una corporazione di piloti. La corporazione ha personalità giuridica, ed è diretta e rappresentata dal capo pilota». L'articolo 87 definisce la possibilità di obbligatorietà di pilotaggio, con decreto del Presidente della Repubblica, nei luoghi in cui venga riconosciuta l'opportunità.

▼ Tre imbarcazioni del Corpo Piloti effettuano un'operazione di salvataggio di una nave incagliata al largo di Napoli. Napoli, primi anni del '900. (Archivio storico Newfotosud)





Nei luoghi in cui il pilotaggio è facoltativo è data al direttore marittimo facoltà di renderlo temporaneamente obbligatorio.

Il decreto presidenziale o il provvedimento del direttore marittimo fissano i limiti dell'area entro la quale il pilotaggio è obbligatorio. L'articolo 88 stabilisce la vigilanza sulla corporazione da parte dell'autorità competente. Il comandante del porto, in particolare, deve periodicamente accertare se la corporazione è provvista dei mezzi tecnici necessari all'espletamento del servizio e, in caso di insufficienza, deve darne avviso al ministro dei trasporti e della navigazione prendendo, in caso di urgenza adeguati provvedimenti. I piloti devono essere in possesso di particolare licenza rilasciata dal capo del compartimento e sono iscritti in uno speciale registro (articolo 90). Per quanto concerne le tariffe di pilotaggio, queste sono approvate dal ministro dei Trasporti (articolo 91). Per quanto concerne attribuzioni e obblighi del pilota (articolo 92), il pilota suggerisce la rotta e assiste il comandante nella determinazione delle manovre necessarie per seguirla. Nelle località caratterizzate da pilotaggio obbligatorio, il pilota deve prestare la sua opera fino a quando la nave sia giunta fuori dalla zona di obbligatorietà di pilotaggio o sia ormeggiata nel luogo assegnatole. Nelle località in cui il pilotaggio non è obbligatorio, viceversa, il pilota presta la sua opera secondo le necessità rappresentate dal comandante della nave. Gli articoli 93 e 94 delineano le responsabilità del pilota e della corporazione: il pilota risponde dei danni eventualmente subiti dalla nave durante il pilotaggio quando venga provato che tali danni sono derivati da vaghezza e inesattezza delle indicazioni da lui fornite per la determinazione della rotta; dei danni di cui sono responsabili i piloti, risponde solidalmente la corporazione nei limiti della cauzione.



▲ La pilotina N2 trasmette informazioni sulle manovre da effettuare per l'uscita dal porto di Napoli di una nave da crociera. Napoli, 1971.  
(Archivio storico Newfotosud)







# Il servizio di pilotaggio marittimo

CONSENTIRE AI BASTIMENTI *DI AFFERRARE IL PORTO*

Dai Piloti del Porto di Napoli ai Piloti del Golfo di Napoli.  
Una storia lunga 150 anni (1866-2016)

▼ Veduta aerea del porto di Napoli con la sede dell'Autorità Portuale e i Magazzini Generali ripresi dall'elicottero; sulla destra si nota Corso Garibaldi che conduce all'Albergo dei Poveri. Napoli, 1995.  
(Archivio storico Newfotosud)



# Il servizio di pilotaggio marittimo

I comandanti delle navi, pur avendo una perfetta conoscenza e preparazione professionale sulla condotta della navigazione, non hanno la possibilità di una completa conoscenza delle caratteristiche tecniche e delle infrastrutture dei porti.

Le pubblicazioni nautiche specializzate e l'esperienza riescono solo in parte a fornire al comandante gli elementi indispensabili per una sicura manovra di entrata in porto e di ormeggio.

Il comandante, per condurre la nave in porto, ha bisogno di una precisa conoscenza della situazione del porto al momento in cui deve manovrare. Tale situazione non è mai statica per molteplici fattori, quali, ad esempio: operazioni di dragaggio dei fondali, costruzione e riparazione di opere portuali, nuove disposizioni in materia di navigazione nelle acque portuali, manovre di navi già presenti in porto, congestionamento di banchine, condizioni meteo-marine particolari del luogo, disposizioni momentanee per eventi straordinari quali vari di navi e altro.

Inoltre il comandante di una nave alla fonda, in rada o nell'avamporto, ha bisogno di un collegamento con la terraferma per il coordinamento degli altri servizi nautici (ormeggio e rimorchio) che gli viene sostanzialmente fornito dallo stesso pilota che aggiorna il comandante sulla situazione esistente in porto. Le manovre di entrata in porto e di ormeggio sono le operazioni più delicate del viaggio di una nave, dal punto di vista tecnico-nautico. Esse, infatti, si devono svolgere in spazi forzosamente ristretti e comportano, quindi, una situazione di pericolo per la nave stessa, per le altre navi già ormeggiate e per le opere portuali. Il pilota, quindi, oltre a essere un prezioso informatore del comandante sulla situazione locale del porto e a rappresentare l'elemento di coordinamento degli altri servizi portuali strettamente nautici, è anche e soprattutto un valido collaboratore in momenti molto delicati per la sicurezza della navigazione. E' d'altronde per motivi di sicurezza che le autorità marittime rendono, in molti porti, obbligatorio il servizio di pilotaggio. Va peraltro osservato che tali autorità sovrintendono, da un punto di vista amministrativo e di polizia portuale a tutte



## CONSENTIRE AI BASTIMENTI *DI AFFERRARE IL PORTO*

Dai Piloti del Porto di Napoli ai Piloti del Golfo di Napoli.

Una storia lunga 150 anni (1866-2016)

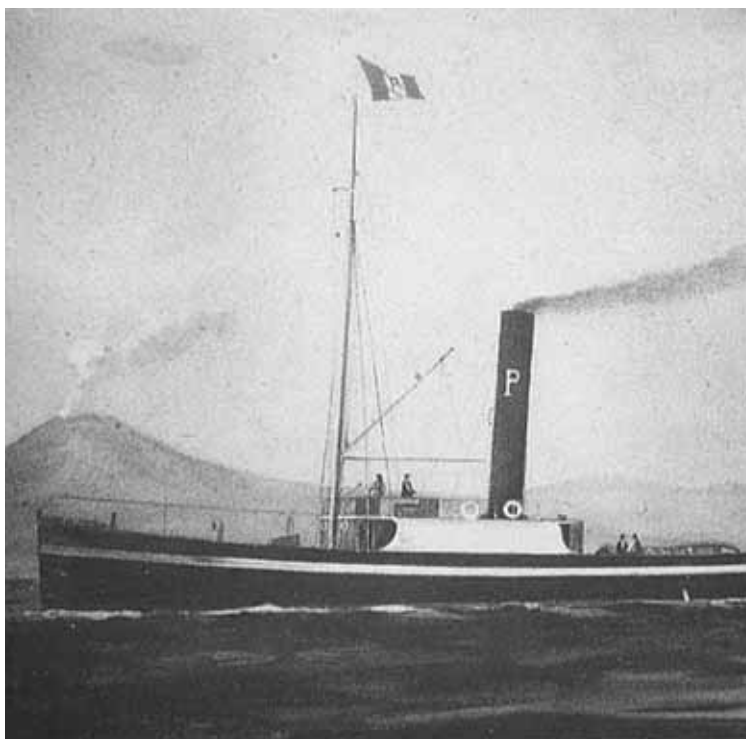
le accennate operazioni, autorizzando e disciplinando le attività dei piloti, dei rimorchiatori e degli ormeggiatori.

Il comandante vanta una conoscenza approfondita della propria nave ed il suo comportamento in manovra, il pilota conosce invece le acque in cui la nave deve manovrare; da una fattiva collaborazione tra le due competenze deriva una manovra più sicura. In buona parte dei porti del mondo, e tra questi i porti italiani, un unico pilota assiste la nave dalla rada all'ormeggio; in altri porti ed in particolare in quelli fluviali vi sono due o più piloti, di cui ognuno specificamente s'interessa di una precisa manovra. Ad esempio l'*harbour pilot* s'interessa della condotta della navigazione per l'entrata in porto, mentre il *dock pilot* s'interessa esclusivamente della manovra di ormeggio.

▼ Un rimorchiatore con le insegne dei Piloti solca le acque napoletane sullo sfondo del Vesuvio. Napoli, 1930. (www.rimnap.it/)



▲ Battello utilizzato dal Corpo Piloti di Napoli per le proprie attività nei porti di Castellammare di Stabia e Torre Annunziata. (Facebook - Corpo Piloti del Golfo di Napoli, Castellammare di Stabia, Torre Annunziata)





► Papa Giovanni Paolo II benedice le imbarcazioni durante la sua visita a Napoli. Napoli, 10 novembre 1990. ([www.rimnap.it/](http://www.rimnap.it/))



◄ Foto di gruppo dei Piloti di Napoli con una rappresentanza di Fedepiloti. Napoli, 2014. (Facebook - Federazione Italiana Piloti dei Porti)

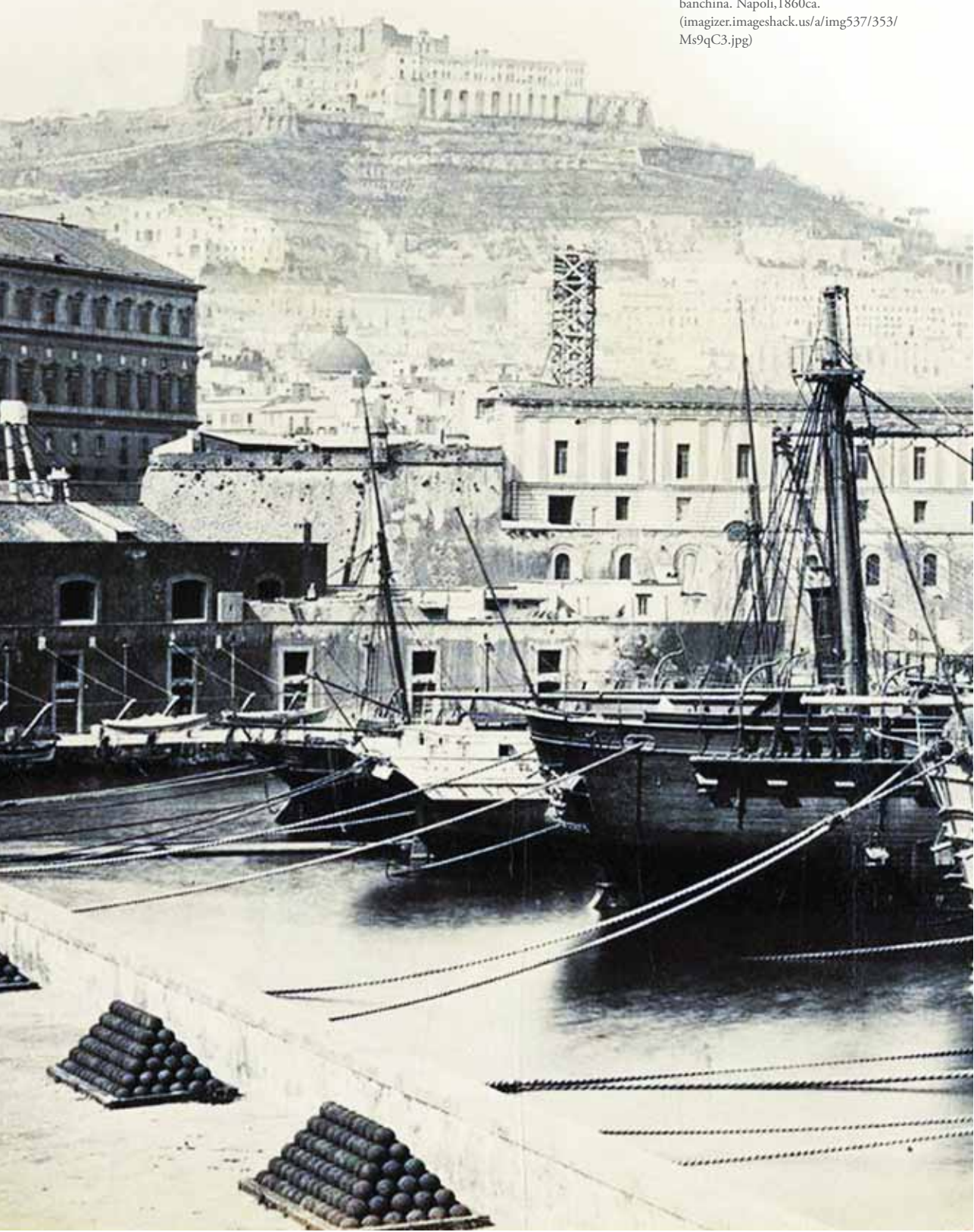






***Dal Corpo dei piloti  
del porto di Napoli al  
Corpo dei piloti del  
golfo di Napoli  
(1866 - 2016)***

▼ L'Arsenale di marina di Napoli, adibito all'immagazzinamento e alla fornitura di armi e munizioni alla città, con in primo piano le munizioni disposte sulla banchina. Napoli, 1860ca.  
([imagizer.imageshack.us/a/img537/353/Ms9qC3.jpg](https://imgazer.imageshack.us/a/img537/353/Ms9qC3.jpg))





## Dal Corpo dei piloti del porto di Napoli al Corpo dei piloti del golfo di Napoli (1866 - 2016)

Il Corpo dei piloti del porto di Napoli è stato istituito con Regio decreto n. 2947 del 7 giugno 1866; il testo di legge, come vedremo analizzandolo in dettaglio, contempla nei contenuti la definizione giuridica dell'istituzione ma anche norme di regolamentazione, attento a tutti i possibili casi in cui l'attività di pilotaggio si trova ad essere svolta.

L'enunciato del primo dei ventidue articoli recita che «Nel porto di Napoli esisterà un Corpo di Piloti pratici non eccedente il numero di *sedici*, compreso il Capo». Il personale di pilotaggio è posto alle dipendenze del Capitano del porto e le condizioni di ammissione per i piloti e per il Capo pilota sono stabilite dal Codice per la Marina mercantile del 1865.

L'affidamento del controllo sui piloti al capitano del porto, tuttavia, affonda le sue radici in età moderna; infatti, già nel corso del Settecento, nel Regno di Napoli è documentato che i piloti lavoravano alle dipendenze dei capitani dei porti o dei membri delle Deputazioni di salute, come appare dagli stati del porto di Napoli, conservati presso l'Archivio di Stato della città<sup>4</sup>. Inoltre lo studioso Lamberto Radogna dà notizia di una prima forma di aggregazione del Corpo piloti nel 1844<sup>5</sup>.

Il regio decreto del 1866 stabilisce inoltre che i piloti pratici devono prestare assistenza facoltativa ai bastimenti di qualsivoglia bandiera, per l'entrata e l'uscita dal porto. Le barche in dotazione del corpo dei piloti hanno dimensioni stabilite dalla Capitaneria e vengono allestite e mantenute a spese del Corpo dei Piloti.

◀<sup>4</sup> Archivio di Stato di Napoli, *Segreteria di Guerra e Marina, Espedienti di marina*, fasci 267-271.

◀<sup>5</sup> L. Radogna, *Storia della marina militare delle due Sicilie*, Mursia, Milano, 1978.



## CONSENTIRE AI BASTIMENTI *DI AFFERRARE IL PORTO*

Dai Piloti del Porto di Napoli ai Piloti del Golfo di Napoli.

Una storia lunga 150 anni (1866-2016)

► 6 Regio decreto n. 2947 del 7 giugno 1866, artt. 5-6, in Leggi e decreti, anno 1866, p.660.

«Coteste barche saranno in numero non minore di tre, sempre in istato di servibilità ed in condizione di poter essere armate, due di esse, almeno di otto remi, ed una, almeno di quattro. Ogni barca sarà segnata da un numero progressivo, e nel sortire per servizio farà uso dei distintivi prescritti dalla Capitaneria del porto. Una delle barche di maggior dimensione dovrà sempre trovarsi alle bocche di Procida; le altre in Napoli nei siti di ancoraggio che saranno indicati dal Capitano del porto»<sup>6</sup>.

I piloti pratici devono avere domicilio stabile nella città di Napoli, per favorirne la reperibilità e non possono allontanarsi dal luogo di domicilio senza il permesso del Capitano; quelli dediti alla barca destinata alle bocche di Procida possono anche alloggiare sull'isola.

Gli articoli da 8 a 11 sono dedicati ai costi dell'intervento dei piloti, così calcolati:

661

**Art. 8.**

La mercede dei Piloti pratici, quando siano richiesti della loro opera, è fissata come segue:

| Per ogni bastimento che peschi                                                                                                 | Bastimenti |                                    |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|------------------------------------|
|                                                                                                                                | Nazionali  | Esteri non assimilati ai Nazionali |
| Da piedi francesi <i>uno</i> metri 0, 32 a <i>dieci</i> m. 3, 25 diritto fisso .....                                           | 20, 00     | 30, 00                             |
| Da <i>idem</i> <i>dieci</i> e tre pollici (m. 3, 33) a <i>undici</i> (m. 3, 90) proporzione per ogni piede (m. 0, 32) .....    | 2, 50      | 4, 00                              |
| Da <i>idem</i> <i>undici</i> e tre pollici (m. 3, 98) a <i>quattordici</i> (m. 4, 35) proporzione per ogni piede (m. 0, 32) .. | 3, 00      | 4, 50                              |
| Al di sopra di piedi <i>quattordici</i> e tre pollici (m. 4, 63) proporzione per ogni piede (m. 0, 32) .....                   | 3, 50      | 5, 50                              |

«La mercede come sopra stabilita è determinata dalla linea d'immersione, la quale sarà valutata sulla ruota di poppa. Nel determinare tale mercede le frazioni saranno calcolate per un mezzo piede, quando non raggiungano la metà, e per un piede intero se la superano».

Inoltre viene precisato che la tariffa è applicabile ai bastimenti che si dirigono al porto di Napoli; per le imbarcazioni i cui capitani chiederanno di essere pilotati dalle bocche di Procida in altro punto del golfo bisognerà pattuire maggiore compenso, richiedendo, se necessario la supervisione del Capitano del porto. In virtù dell'incarico ricevuto e del relativo emolumento, i piloti pratici si impegnano ad assistere all'ormeggio dei bastimenti quando si metteranno in andana. I capitani delle imbarcazioni posso far richiesta di prestazioni supplementari, quali quella della totale presa in carico dell'ormeggio del bastimento da parte dei piloti con relativa adeguata retribuzione.

▼ Una pilotina in forza al Corpo Piloti di Napoli; si tratta di un'imbarcazione utilizzata per trasportare il pilota su quelle da guidare al loro ormeggio. Napoli, 2014. (Facebook - Federazione Italiana Piloti dei Porti)

▼ Una pilotina attraccata nelle acque di Napoli vista dal pontile. Napoli, 2014. (Facebook - Federazione Italiana Piloti dei Porti)



◀ Alcune vecchie pilotine ormeggiate in acqua con l'insegna dei Piloti bene in vista. 1960 ca. (Facebook - Federazione Italiana Piloti dei Porti)

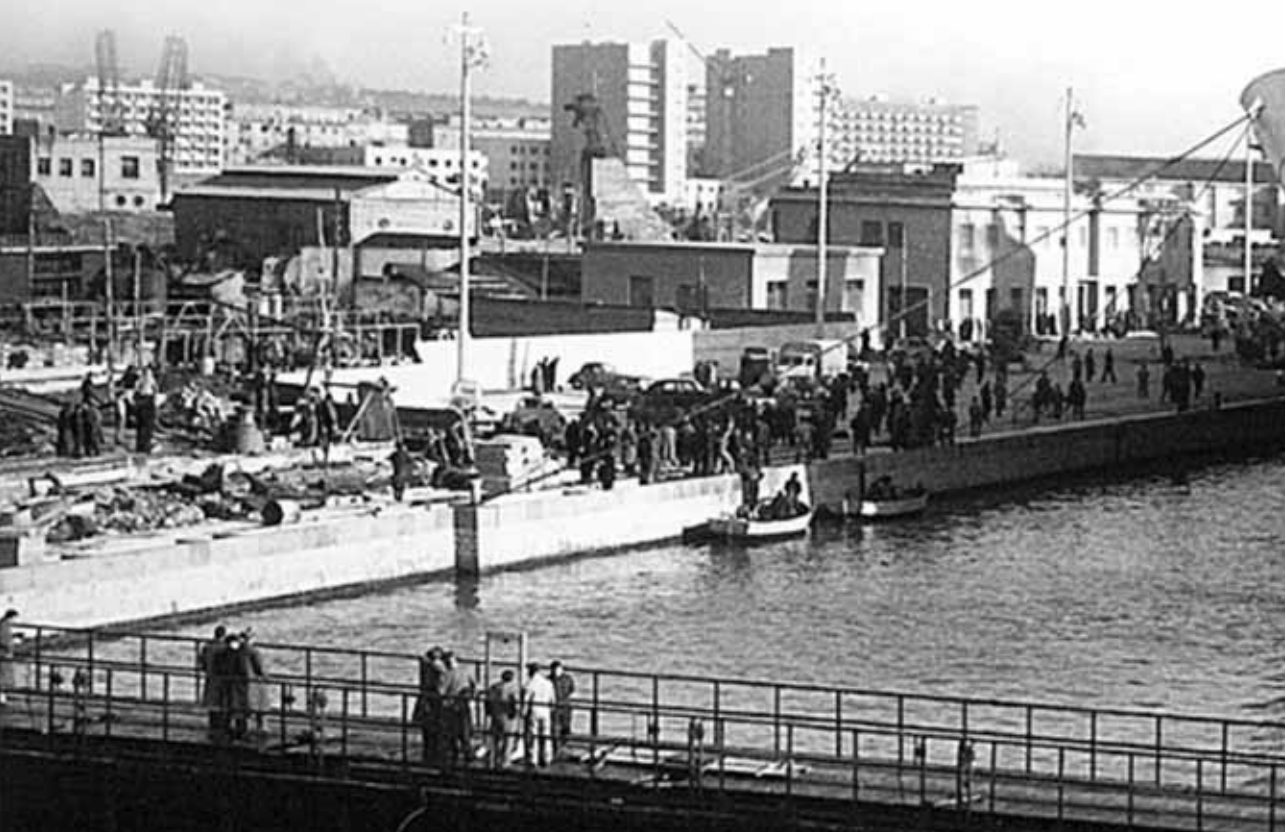
## CONSENTIRE AI BASTIMENTI *DI AFFERRARE IL PORTO*

Dai Piloti del Porto di Napoli ai Piloti del Golfo di Napoli.

Una storia lunga 150 anni (1866-2016)

Il regio decreto tiene anche conto dell'ipotesi di un ancoraggio temporaneo nell'area militare del porto e l'articolo 11 stabilisce pertanto che «Da qualunque punto della spiaggia di Procida, o della rada di Napoli, sia pilotata una nave, la mercede sarà sempre invariabilmente la stessa di quella sopra fissata, ancorché diretta nel porto mercantile dovesse per circostanze ancorare in quello militare e viceversa». Fondamentali anche i rapporti con le altre istituzioni interne al porto, tra cui, importantissimo per ruolo e competenze, l'Ufficio di Sanità. I piloti prestano giuramento per l'esercizio del controllo della sanità e pertanto svolgono tale attività per conto del relativo ufficio; tuttavia all'arrivo di qualsiasi bastimento il pilota capo deve avvertire l'Ufficio sanità del porto e, una volta eseguite le operazioni di competenza, fare apposita relazione al medesimo ufficio.

Le variabili legate a tempi e modalità dell'attracco in porto sono svariate e il regio decreto prova a declinare almeno le più ricorrenti, prevedendo diversi casi limite: da quello relativo alle





condizioni del tempo che, impedendo al bastimento di *afferrare il porto*, determinano la permanenza a bordo del pilota pratico per un tempo che ecceda quello della giornata e il conseguente calcolo di vitto e mercede giornaliera (articolo 13); a quello relativo ad un emolumento minimo da corrispondere al pilota per tutte quelle imbarcazioni che lo convocassero «soltanto per parlamentare o per far avvisare in città gl'interessati nel carico senza che abbia avuto luogo altra operazione» (articolo 14); a quello relativo a cause d'impedimento della temporanea entrata nel porto del bastimento: in questa circostanza i piloti

▼ Il transatlantico di linea Conte Grande, destinato al collegamento dei porti italiani con quelli americani, fotografato durante un ormeggio nel porto di Napoli. Napoli, 1960ca. (porto.napoli.it/)



## CONSENTIRE AI BASTIMENTI *DI AFFERRARE IL PORTO*

Dai Piloti del Porto di Napoli ai Piloti del Golfo di Napoli.

Una storia lunga 150 anni (1866-2016)

sospendono le operazioni ma si fanno obbligo di riprenderle e completarle non appena sarà superato l'impedimento, senza costi aggiuntivi al *primitivo pilotaggio* (articolo 15).

Il capo pilota inoltre è scelto insindacabilmente dal Capitano del porto «fra coloro che risulteranno più idonei e di irrepreensibile condotta, ed è sottoposto all'approvazione del Ministero di Marina» (articolo 17). Il capo pilota è particolarmente incaricato di mantenere il buon ordine e la disciplina all'interno del Corpo, ai sensi dell'articolo 21.

Con il variare del quadro normativo di riferimento si giunge al *Regio Decreto che approva il regolamento sui piloti pratici in sostituzione del capo VII, titolo III, del regolamento per l'esecuzione del codice della marina mercantile. 31 marzo 1895. N. 108*<sup>7</sup>.

Particolare importanza assumono gli articoli 2-3 relativi alla formazione che il pilota che aspiri a far parte della Corporazione deve dimostrare di avere. Inoltre «In ogni corpo pilota il capo

▼ Un motoscafo con a bordo Benito Mussolini si allontana da due grandi unità navali della marina militare italiana ancorate nel porto di Napoli durante una visita del Duce. Napoli, 24-25 ottobre 1931. (Archivio Istituto Luce, A00033149)

► 7 In *Raccolta Ufficiale delle Leggi e dei Decreti del Regno d'Italia*, Anno 1895, Torino, Dalla Stamperia Reale, 1896, pp.800-816.



▲ La visuale da mare del molo san Vincenzo con la statua di San Gennaro, della Reggia borbonica, del Castelnuovo e del molo Beverello. Napoli, 2011. ([i0.wp.com/www.lanotiziaweb.it/](http://i0.wp.com/www.lanotiziaweb.it/))

► Fase dei lavori di consolidamento e adeguamento della banchina di levante del molo Vittorio Emanuele, che ospita la nuova sede del Corpo Piloti del Porto di Napoli con la sua torre, entrambi visibili sullo sfondo. Napoli, 2010. ([www.savaresecostruzioni.it/](http://www.savaresecostruzioni.it/))



del compartimento sceglie un capo ed uno o più sottocapi, secondo il bisogno, fra gli stessi piloti, riconosciuti più capaci nel loro esercizio e di migliore condotta» (articolo 7). Al capo pilota spetta, tra gli altri, il compito di mantenere l'ordine e la disciplina nel corpo e di sorvegliare l'esatta esecuzione del servizio di pilotaggio. Ciascuna delle barche destinate al servizio di pilotaggio deve essere possibilmente a vapore e soddisfare ad un'articolata serie di condizioni (articolo 15):

- «a) Essere dipinta di nero con una cinta bianca di 15 centimetri di larghezza e 15 centimetri al disotto dell'orlo superiore del bordo;
- b) Portare inscritta con lettere bianche sui lati esterni di prora e sullo specchio di poppa la parola *pilota*. Se il corpo dei piloti abbia due o più barche, ognuna di esse sarà distinta da un numero di ordine da apporsi dopo la parola pilota nei tre punti sovra indicati;

▼ Il Comandante, gli ufficiali e gli impiegati della Capitanerie di porto di Napoli, rigorosamente in baffi e divisa, in posa per una foto di gruppo. Napoli, primi anni del '900.  
(in Stefano Vignani, Storia della Capitaneria di Porto, [www.guardiacostiera.gov.it/napoli/Documents/Storia%20capitanerie%20definitiva%2028.05.2015.pdf](http://www.guardiacostiera.gov.it/napoli/Documents/Storia%20capitanerie%20definitiva%2028.05.2015.pdf))



## CONSENTIRE AI BASTIMENTI *DI AFFERRARE IL PORTO*

Dai Piloti del Porto di Napoli ai Piloti del Golfo di Napoli.

Una storia lunga 150 anni (1866-2016)

c) Avere dipinta sopra ogni vela, da ambo i lati, con colore nero, se la tela è bianca, e con colore bianco se la tela è colorata, la lettera P, la cui altezza sia uguale al terzo di quella della vela; Se la barca è a vapore deve portare sui lati trasversali del fumaio, che sarà sempre tenuto dipinto in nero, la lettera P, colorata in bianco, la cui altezza sia proporzionale a quella del fumaio;

d) Di giorno tenere alzato in testa d'albero una bandiera a tre strisce verticali di eguale dimensione; la prima che determina l'inferitura, azzurra; la seconda bianca, nel centro della quale sia dipinta con colore azzurro la lettera P; la terza azzurra;

e) Di notte tenere alzato in testa d'albero un fanale a luce bianca.

E' vietato ad ogni altra imbarcazione di far uso di qualsiasi distintivo delle barche dei piloti pratici».

Si va quindi definendo con sempre maggiore chiarezza, anche formalmente, il ruolo dei piloti e della relativa flotta.

Significativo infine anche il Regolamento per il servizio di pilotaggio nel Porto di Napoli e golfo di Pozzuoli del 1° marzo 1896, in virtù del quale: «Il corpo dei piloti pratici nel porto di Napoli e nel Golfo di Pozzuoli si compone di un numero di individui non superiore a dieci, compreso il capo pilota» (articolo 1).



▲ Il panorama dal mare con vista del molo San Vincenzo, di Castel Sant'Elmo e della Certosa di San Martino; in primo piano si notano imbarcazioni dei Piloti all'ormeggio. Napoli, 1940 ca. (Archivi Alinari)



▲ Ufficiali del porto e marinai in divisa fotografati presso l'Immacolatella Vecchia. Napoli, fine '800.  
(in Stefano Vignani, Storia della Capitaneria di Porto, [www.guardiacostiera.gov.it/napoli/Documents/Storia%20capitanerie%20definitiva%2028.05.2015.pdf](http://www.guardiacostiera.gov.it/napoli/Documents/Storia%20capitanerie%20definitiva%2028.05.2015.pdf))



Il Regolamento stabilisce le modalità di svolgimento delle attività e gli emolumenti e viene poi integrato in virtù del Decreto 14 dicembre 1907, a modifica del Decreto 1° marzo 1906: «Il corpo dei piloti pratici dovrà provvedersi di un piroscalo della lunghezza almeno di metri 25 e con una macchina di forza non inferiore a 350 cavalli indicati e di una barca atti al servizio di pilotaggio e riconosciuti tali dalla Capitaneria di Porto.

La barca sarà a sistema insommergibile di dimensioni non inferiori alle seguenti: Lunghezza m. 6,00, larghezza m. 1,80, altezza m. 0,60» (articolo 5). Interessante anche l'articolo 9 che recita: «I piloti hanno obbligo di vestire in servizio in modo uniforme per essere sempre riconosciuti in porto ed a bordo dei bastimenti pilotati, e ciò indipendentemente dal distintivo prescritto dal regolamento 31 marzo 1895».

Negli anni a seguire il Corpo Piloti si atterrà alla già citata normativa di carattere nazionale. Se il quadro istituzionale, anche grazie ai provvedimenti dedicati *ad hoc* al nostro Corpo piloti, consente un buon inquadramento delle attività a cui la corporazione è stata ed è chiamata, più complicato diventa



▲ La lanterna e il molo di Napoli con, sulla sinistra, la nuova Stazione marittima in costruzione.  
Napoli, 1936 ca. (Archivio Parisio, Fondo Troncone)



## CONSENTIRE AI BASTIMENTI *DI AFFERRARE IL PORTO*

Dai Piloti del Porto di Napoli ai Piloti del Golfo di Napoli.

Una storia lunga 150 anni (1866-2016)

tratteggiare le vicende che ne hanno accompagnato il percorso, anche alla luce di una quasi totale dispersione documentaria di cui purtroppo si è dovuto prendere atto. Le ricerche archivistiche compiute per questo lavoro hanno condotto alla raccolta di alcuni documenti che hanno contribuito a connotare il testo e che riportiamo nell'appendice documentaria di questo volume. Tra le fonti reperite vi è un *Registro dei piloti*<sup>8</sup>, conservato presso la nostra Corporazione, che rende conto della storia lavorativa di cinquantadue piloti in esercizio nel corso del XX secolo. Di sicuro il registro non conserva l'anagrafica completa dei piloti ma ne reca una rilevante rappresentazione.

Interessanti anche un esemplare del *Libro matricola del personale del Corpo dei piloti del Porto di Napoli*, relativo agli anni 1932 - 1973, con l'indicazione di trenta persone in servizio tra impiegati e marittimi e un *Registro della Corporazione* conservato presso la Capitaneria di porto che, richiamando un precedente registro, riporta le iscrizioni di quarantasei piloti, a partire da Andrea Longobardi. Come si intuisce si tratta di fonti rare e

◀ 8 Cfr. *Appendice documentaria* alle pp. 45-55 di questo volume.



◀ Fase della costruzione della nuova Stazione marittima; sulla sinistra si possono osservare i docks mentre sullo sfondo troneggia il Vesuvio. Napoli, 1936 ca. (Archivio Parisio, Fondo Troncone)

▼ La lussuosa motonave Victoria attraccata nelle acque di Napoli per uno scalo lungo la tratta Genova-Bombay; nel 1940 iniziò a essere usata per scopi bellici e nel 1942 verrà silurata da aerei inglesi nelle acque del Golfo della Sirte. Napoli, 1932. (Archivio Parisio, Fondo Troncone)



▲ Immagine da Palazzo San Giacomo di una parata militare a Piazza Municipio; si notano un bastione del Castel Nuovo sulla destra e la lanterna sullo sfondo, mentre al centro troneggia il monumento equestre a Vittorio Emanuele II, oggi collocato a Piazza Bovio. Napoli, 1930 ca. (Archivio Parisio, Fondo Troncone)



disomogenee che, unite a rarissime lettere, non consentono una ricostruzione approfondita della storia della Corporazione. Alcune interessanti notizie sul Corpo dei piloti emergono da una ricostruzione amatoriale della Società rimorchiatori napoletani<sup>9</sup>. Nel volume viene segnalata, fin dal 1877, la compresenza di due distinti gruppi di operatori, dediti al medesimo scopo: quello dei piloti pratici del porto, propriamente detti, e di un gruppo per così dire, indipendente, formato da proprietari di barche, barcaioli, conducenti di chiatte e pontoni.

Nel primo decennio del Novecento giungono ad un punto di non ritorno le conflittualità tra i membri del Corpo dei piloti e del gruppo di imprenditori per la chiara attività di concorrenza esercitata dai secondi nei confronti dei primi e questo conduce il comandante del porto, Colonnello Witting, a suggerire ai due gruppi la fusione *in un'unica azienda, se non in capitali, per lo meno nell'organizzazione del servizio*. La società viene costituita nel 1917 con la denominazione di *Società rimorchiatori napoletani* in

◀ *Piccola storia della rimorchiatori napoletani* a cura di Ondina Romano Masturzo, 1992.

▼ Un antico rimorchiatore a remi con motore a cilindro in navigazione presso la lanterna con la vecchia Stazione marittima sullo sfondo. Napoli, 1930 ca. (Archivio Parisio, Fondo Troncone)



▲ Alcune navi mercantili attraccate presso i docks del porto durante le operazioni di carico e scarico. Napoli, 1930 ca. (Archivio Parisio, Fondo Troncone)

◀ Uno scorcio della nuova stazione marittima di Napoli e del lungo braccio del Molo San Vincenzo visti da Castel Sant'Elmo. Napoli, 1940 ca. (Archivio Parisio, Fondo Troncone)

## CONSENTIRE AI BASTIMENTI *DI AFFERRARE IL PORTO*

Dai Piloti del Porto di Napoli ai Piloti del Golfo di Napoli.

Una storia lunga 150 anni (1866-2016)

nome collettivo e contempla tra i soci i piloti: Luigi Castellano, Eugenio Lauro, Giorgio Lauro, Oscar Lauro, Giovanni Felice Leboffe, Andrea Longobardi, Salvatore Mancino, Giuseppe Maresca, Gaetano Spanò ed Erasmo Treglia.

Tra questi Gaetano Spanò, palermitano del 1876, entrò a far parte del Corpo Piloti ai primi del '900 e ne divenne capo pilota. Nel 1932 fu nominato Cavaliere del Regno d'Italia e fu insignito di medaglia d'oro dal Re Giorgio d'Inghilterra per aver condotto fuori dal porto di Napoli una nave inglese in fiamme, evitando così una catastrofe. Luigi Castellano (nato a Meta di Sorrento nel 1868), diplomato capitano di lungo corso, entrò nel corpo dei piloti classificandosi secondo in graduatoria dopo Spanò e si congedò dal servizio con il grado di sotto-capo pilota. Eugenio Lauro gestiva con due fratelli una società di armamento velieri ma, da imprenditore, si trasformò in pilota di porto. Andrea Longobardo fu lungamente capo pilota.

Una memoria redatta dal pilota Salvatore Mancino e riportata nel citato volume ricostruisce così i fatti relativi alla costituzione della società tra piloti e rimorchiatori:

«Nel 1910 un gruppo di persone, composto dai signori Luigi Starita, Giovanni Morese, Salvatore Cardillo, Gaspare La Porta, Francesco Musso, Vincenzo Cardillo, costituenti il cosiddetto gruppo Nettuno (o piazza Francese) esercitava il servizio di rimorchio nel porto di Napoli con i rimorchiatori Nettuno ed Oriente di loro proprietà.



▲ I bacini di carenaggio e i pontili del porto visti da San Martino; sullo sfondo si staglia maestoso il Vesuvio mentre in primo piano si nota il Palazzo dell'Immacolatella. Napoli, 1940 ca.  
(Archivio Parisio, Fondo Troncone)

▲ Pilotina in forza al Corpo Piloti di Napoli ormeggiata nelle acque napoletane. Napoli, 1995 ca.  
(Collezione privata comandante Luigi Lucenteforte)

- ▼ I rimorchiatori Marechiaro, Punta Campanella e Vesuvio attraccati nelle acque di Napoli. Napoli, 1995 ca.  
(Collezione privata comandante Luigi Lucenteforte)



- ▲ Il rimorchiatore Alimuri guida verso il mare aperto il mitico transatlantico britannico Canberra, una delle navi da crociera più amate al mondo. Napoli, 1995 ca.  
(Collezione privata comandante Luigi Lucenteforte)



- ▲ La nave da crociera Canberra, che sarà demolita nel 1997 dopo decenni di gloriosa attività, accompagnata in uscita dal porto di Napoli dai rimorchiatori Alimuri e Oriente. Napoli, 1995 ca.  
(Collezione privata comandante Luigi Lucenteforte)



## CONSENTIRE AI BASTIMENTI *DI AFFERRARE IL PORTO*

Dai Piloti del Porto di Napoli ai Piloti del Golfo di Napoli.

Una storia lunga 150 anni (1866-2016)

Contemporaneamente, stante che il porto di Napoli era sprovvisto di sufficienti rimorchiatori, e già approdavano in quel porto grandi transatlantici esteri (tipo Cretic), la Corporazione dei Piloti, previo invito del Comandante di Porto di quell'epoca (Colonnello Witting), acquistò un rimorchiatore di grandezza e forza superiore al Nettuno, dandogli il nome di A. Witting, e lo adibì, egualmente, al servizio di rimorchio in porto, e, date le ottime ed insuperabili qualità nautiche di detto rimorchiatore, non possedute dal Nettuno, eventualmente anche fuori porto. Ad evitare conseguenti dissidi e malumori fra le ditte armatrici, quel Comandante di Porto volle che i due gruppi si fondessero, se non in capitali, per lo meno in servizio, facendo, ben inteso, la ripartizione degli utili in parti uguali. In un secondo tempo, però il gruppo Nettuno acquistò il rimorchiatore San Benigno, sicché la ripartizione degli utili, da quel momento fu fatta in tre parti uguali, e fu per tale ragione che la Corporazione dei Piloti costruì un secondo rimorchiatore, al quale diede il nome di D'Henry (nome del Comandante del Porto in carica); fu, quindi, ripresa la ripartizione degli utili in parti uguali. Ciò malgrado, pur con la buona volontà dei dirigenti di gruppo, all'atto pratico, non riuscivano ad evitare malintesi fra le parti e, talvolta, anche disservizi, particolarmente perché non vi era una sola direzione che potesse imparzialmente provvedere al buon andamento del servizio, ragione per cui quel Comandante di Porto consigliò ed autorizzò la fusione del gruppo Nettuno con il gruppo Witting e fu così costituita la Società Rimorchiatori Napoletani, in collettivo, nel 1917».

▼ I rimorchiatori Vesuvio e Punta Campanella guidano la nave da crociera britannica MV Oriana verso il mare. Napoli, 1995ca. (Collezione privata comandante Luigi Lucenteforte)



▲ Il transatlantico MV Oriana esce dal porto di Napoli scortato dai rimorchiatori Vesuvio e Punta Campanella. Napoli, 1995 ca. (Collezione privata comandante Luigi Lucenteforte)

◄ La nave da crociera Oriana in uscita dal porto di Napoli festeggiata dagli spruzzi dei rimorchiatori. Napoli, 1995 ca. (Collezione privata comandante Luigi Lucenteforte)



Il sodalizio continuerà sino al 1937, anno in cui la *Società rimorchiatori napoletani* in nome collettivo viene messa in liquidazione e viene costituita la *Rimorchiatori Napoletani S.M.* Nel frattempo - precisamente nel 1934 - era stato emesso un provvedimento che riguardava la Corporazione Piloti e stabiliva l'incompatibilità tra l'esercizio dell'attività di pilotaggio e quella di rimorchio. Se per il passato, infatti, il rimorchiatore era stato considerato uno strumento di lavoro per il pilota, nel corso del Novecento le cose cambiarono e si andò affermando una precisa distinzione tra le due attività portuali; il valore di funzione pubblica del pilotaggio entrava in rotta di collisione

▼ La precedente sede del Corpo Piloti di Napoli presso l'Immacolatella Vecchia, 1994. (Collezione privata comandante Luigi Lucenteforte)



▲ Impiegati a lavoro. Napoli, 1994. (Collezione privata comandante Luigi Lucenteforte)

▲ Impiegati a lavoro con il Capo Pilota nella nuova sede. Napoli, 2016. (Foto di Sergio Landi)

## CONSENTIRE AI BASTIMENTI *DI AFFERRARE IL PORTO*

Dai Piloti del Porto di Napoli ai Piloti del Golfo di Napoli.

Una storia lunga 150 anni (1866-2016)

con l'iniziativa privata esercitata dalla *Società rimorchiatori napoletani* e i piloti non potevano continuare a essere parte attiva della società:

«Se si considera che il servizio di pilotaggio viene inteso come funzione pubblica, ossia come servizio esercitato nell'interesse generale della navigazione e del porto, e che tra le facoltà attribuite al pilota vi è quella di stabilire il numero di rimorchiatori necessari al rimorchio della nave, appare evidente il conflitto di interessi che viene a crearsi allorché il pilota sia altresì comproprietario dei rimorchiatori. I signori Castellano e Spanò, che erano piloti in attività di servizio dovettero perciò rinunciare alla loro caratura nella Società Rimorchiatori Napoletani; i piloti che invece erano già in pensione e gli eredi dei piloti che frattanto erano deceduti, poterono conservare la loro compartecipazione alla Società»<sup>10</sup>

◀<sup>10</sup> Ivi, p. 61.

I piloti della Corporazione riprendono quindi funzioni autonome e continuano nell'attività al servizio del porto in anni in cui si andava delineando la struttura del porto moderno e in cui al traffico degli emigranti si era andato sostituendo quello dei passeggeri. I più importanti transatlantici, dal *Conte di Savoia* al *Conte Biancamano*, al *Rex*, al *Queen Elizabeth* vi approdarono e furono impeccabilmente assistiti dalla Corporazione.

Dal 2000 la sede della Corporazione si è spostata dagli uffici del piazzale Immacolatella Vecchia alla nuova Torre Piloti collocata all'estremità del pontile Vittorio Emanuele II.

I piloti si erano attivati per tale realizzazione sin dal 1989,

▼ Le attività di manutenzione di un'imbarcazione utilizzando la biscagliina. Napoli, 1994. (Collezione privata comandante Luigi Lucenteforte)



◀ Al lavoro col sorriso sulle labbra mentre si conduce la pilotina in mare aperto. Napoli, 1994. (Collezione privata comandante Luigi Lucenteforte)

presentando al Consorzio autonomo del porto domanda per «l'assegnazione di uno spazio demaniale per la costruzione della nuova torre di avvistamento». Nel 1993 il consiglio direttivo del Consorzio rilasciava ai piloti concessione e autorizzazione ad iniziare i lavori, per i quali il Comune di Napoli aveva già rilasciato regolare licenza edilizia. La realizzazione è stata resa possibile grazie anche ad un decreto del Comandante del porto con il quale veniva reso operativo un programma del ministro della Marina mercantile Giovanni Prandini, ripreso poi dal ministro Carlo Vizzini, mirato ad adeguare l'obbligatorietà del pilotaggio a quella degli altri paesi europei. In questo modo si cercava anche di venire incontro alle richieste degli armatori che avevano ottenuto l'esenzione della presenza del pilota a bordo delle navi da carico fino a 2000 tonnellate di stazza lorda e delle navi in servizio di linea, con itinerario ed orari prestabiliti, pur con l'obbligo dell'assistenza radio da parte dei piloti.

La nuova torre consente l'assolvimento dell'obiettivo dell'assistenza radio e della guida a vista da parte dei piloti per la maggior parte delle navi in entrata e soprattutto per quelle in uscita dal porto. È storia recentissima quella di un mutamento della Corporazione che vede allargarsi i confini dell'area di competenza, con ricadute in termini istituzionali e operativi.

Con decreto del 24 settembre 2015, infatti, entrato in vigore il 1° gennaio 2016, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti dispone la fusione della Corporazione dei piloti di Napoli e della Corporazione dei piloti di Castellammare di Stabia nella

▼ Ormeggiatori intenti alla manutenzione di una loro imbarcazione. Napoli, 1994. (Collezione privata comandante Luigi Lucenteforte)



◀ Festeggiamenti di gruppo nella sede dei Piloti di Napoli. Napoli, 1995 ca. (Collezione privata comandante Luigi Lucenteforte)

## CONSENTIRE AI BASTIMENTI *DI AFFERRARE IL PORTO*

Dai Piloti del Porto di Napoli ai Piloti del Golfo di Napoli.

Una storia lunga 150 anni (1866-2016)

▼ La nuova sede del Corpo Piloti del Golfo di Napoli al Pontile Vittorio Emanuele II; accanto si staglia la torre provvista di una sala di avvistamento a 35 metri d'altezza da cui è possibile controllare tutti i movimenti all'interno del porto. Napoli, 2016. (Foto di Sergio Landi)

*Corporazione dei piloti del Golfo di Napoli.* La corporazione, classificata nella prima categoria, ha sede legale e operativa nel porto di Napoli e altre sedi operative nei porti di Castellammare di Stabia e di Torre Annunziata. È stato stabilito inoltre che il servizio di pilotaggio viene svolto entro i limiti a suo tempo stabiliti nei decreti ministeriali per l'obbligatorietà del servizio di pilotaggio nei porti di Napoli, Castellammare di Stabia e Torre Annunziata. Resta invariata la vigilanza del comandante del porto di Napoli sull'organizzazione, l'amministrazione e la contabilità della corporazione, considerata nella nuova configurazione; per quanto concerne invece i poteri di vigilanza e disciplinari in relazione alle attività concernenti il servizio di pilotaggio vero e proprio, questi continuano a essere ripartiti tra i tre comandanti dei porti di Napoli, Castellammare di Stabia e Torre Annunziata in virtù delle relative giurisdizioni.

Siamo giunti quindi all'appuntamento con la ricorrenza dei centocinquanta anni di attività con un bagaglio di esperienza e consolidata tradizione operativa, ma anche con una rinnovata e ampliata struttura organizzativa che rafforza e migliora l'efficienza del servizio di pilotaggio.





- ▼ La sala di avvistamento all'interno della torre dei Piloti dalla quale si può osservare tutto il Golfo di Napoli senza ostacoli; è provvista di apparecchiature e di sistemi di monitoraggio di ultima generazione. Napoli, 2016. (Foto di Sergio Landi)



- ▼ Il Capo Pilota del Corpo Piloti del Golfo di Napoli, Castellammare di Stabia e Torre Annunziata Luigi Lucenteforte coordina l'attività dei Piloti dal suo ufficio. Napoli, 2016. (Foto di Sergio Landi)









# Appendice documentale

## Corporazione dei piloti del porto di Napoli

### I Piloti della Corporazione<sup>11</sup>

La rassegna delle informazioni relative ai piloti qui presentata è frutto dell'analisi e dell'incrocio di diverse fonti documentali: il *Libro dati piloti* (1905 - 2016) conservato presso la Corporazione dei Piloti del Golfo di Napoli e i *Registri della Corporazione dei Piloti del Porto di Napoli* prodotti dalla Capitaneria di Porto e ivi detenuti. Per ciascun pilota sono stati rilevati alcuni dati anagrafici e professionali; inoltre le informazioni riportate hanno tenuto conto della tutela dei dati sensibili e in alcuni casi è stato necessario prevedere delle omissioni<sup>12</sup>. Va segnalata l'importanza della documentazione relativa al personale della Corporazione; il patrimonio informativo racchiuso nei documenti, infatti, ha finalità pratiche ma anche storiche.

◀ <sup>11</sup> Le informazioni sono state emendate dei dati sensibili. Cfr. Codice in materia di protezione dei dati personali, D. lgs. 196/2003.

◀ <sup>12</sup> La schedatura preliminare del *Libro dati piloti* è stata realizzata, nell'ambito delle attività del Laboratorio di elaborazione di archivi digitali del Corso di laurea magistrale in Gestione e conservazione del patrimonio archivistico librario dell'Università degli Studi di Salerno, dalle dottoresse Claudia Lardaro e Angela Scalcione, che ringrazio.

#### ① Longobardi Andrea

23/03/1862 - 26/01/1929

Ha esercitato il ruolo di:

- pilota pratico (29/02/1888)
- capo pilota (01/09/1907)

#### ② Mancino Salvatore

30/09/1861 - ND

Ha esercitato il ruolo di:

- pilota pratico in esperimento (19/12/1904)
- pilota pratico effettivo (12/12/1905)
- esonerato dal servizio (15/02/1927)



#### ③ Spanò Gaetano

16/01/1876 - 29/04/1971

Ha esercitato il ruolo di:

- aspirante pilota (01/02/1905)
- pilota effettivo (26/02/1906)
- sottocapo pilota (01/01/1924)
- capo pilota (22/02/1929)
- revocato (01/02/1934)
- rinominato capo pilota (01/11/1934)
- pensionamento (01/05/1941).



**④ Leboffe Giovanni Felice**

18/06/1866 - 07/11/1929

Ha esercitato il ruolo di:

- pilota pratico in esperimento (29/02/1908)
- pilota pratico effettivo (01/05/1909)
- sottocapo pilota (22/02/1928)
- pensionamento (01/11/1929)



**⑤ Castellano Luigi**

21/05/1868 - ND

Ha esercitato il ruolo di:

- pilota pratico in esperimento (01/10/1908)
- pilota pratico effettivo (01/02/1910)
- sottocapo pilota (27/11/1929)
- pensionamento (20/05/1933)



**⑥ Ruocco Ferdinando**

25/10/1872 - 23/07/1969

Ha esercitato il ruolo di:

- pilota effettivo (12/10/1923)
- pensionamento (01/10/1938)



**⑦ De Rosa Raffaele**

06/07/1885 - 03/1955

Ha esercitato il ruolo di:

- allievo pilota (31/12/1923)
- pilota effettivo (01/07/1925)
- sottocapo pilota (21/05/1933)
- pensionamento (20/12/1936)



**⑧ Romano Simone**

05/07/1888 - 12/03/1970

Ha esercitato il ruolo di:

- aspirante pilota (31/12/1923)
- pilota effettivo (01/07/1925)
- sottocapo pilota (01/01/1937)
- capo pilota (01/05/1941)
- pensionamento (31/05/1953)



**⑨ Maresca Nicola**

29/05/1888 - 05/12/1934

Ha esercitato il ruolo di:

- aspirante pilota (31/12/1923)
- pilota effettivo (sottocapo pilota (01/01/1937)
- capo pilota (01/05/1941)
- pensionamento (31/05/1953)

## CONSENTIRE AI BASTIMENTI *DI AFFERRARE IL PORTO*

Dai Piloti del Porto di Napoli ai Piloti del Golfo di Napoli.

Una storia lunga 150 anni (1866-2016)



### **Ruggiero Gaetano**

07/01/1888 - 1946

Ha esercitato il ruolo di:

- aspirante pilota (31/12/1923)
- pilota effettivo (01/07/1925)
- pensionamento (20/06/1941)



### **Maresca Gaetano**

02/01/1887 - 1955

Ha esercitato il ruolo di:

- aspirante pilota (01/01/1924)
- pilota effettivo (01/07/1925)
- sottocapo pilota (21/05/1933)
- pensionamento (02/07/1952)

### **Ursino Giuseppe**

30/11/1890 - 04/02/1974

Ha esercitato il ruolo di:

- aspirante pilota (01/03/1925)
- pilota effettivo (12/03/1926)
- sottocapo pilota (02/07/1952)
- capo pilota (01/06/1953)
- pensionamento (30/11/1955)



### **Masino Giuseppe**

30/11/1890 - ND

Ha esercitato il ruolo di:

- aspirante pilota (01/03/1925)
- pilota effettivo (12/03/1926)
- sottocapo pilota (01/07/1952)
- capo pilota (01/06/1953)
- pensionamento (30/11/1955)



### **Maimone Santi**

20/03/1886 - 16/08/1946

Ha esercitato il ruolo di:

- aspirante pilota (16/07/1927)
- pilota effettivo (07/08/1928)



### **Biglietto Attilio**

06/03/1884 - 01/11/1949

Ha esercitato il ruolo di:

- aspirante pilota (15/07/1930)
- pilota effettivo (21/09/1930)







**16 Cilento Salvatore**  
27/11/1896 - 10/02/1978

Ha esercitato il ruolo di:

- aspirante pilota (16/04/1935)
- pilota effettivo (16/10/1935)
- capo pilota (16/06/1959)
- pensionamento (27/11/1961)



**17 Bardi Alfredo**  
30/06/1894 - 09/08/1959

Ha esercitato il ruolo di:

- aspirante pilota (16/04/1935)
- pilota effettivo (16/10/1935)
- sottocapo pilota (30/11/1955)
- pensionamento (30/06/1959)



**18 Trapani Paolo**  
16/06/1894 - 1960

Ha esercitato il ruolo di:

- aspirante pilota (16/04/1935)
- pilota effettivo (16/04/1936)
- sottocapo pilota (01/06/1953)
- capo pilota (30/11/1955)
- pensionamento (16/06/1959)



**19 Falconi Edoardo**  
23/07/1904 - 06/07/1980

Ha esercitato il ruolo di:

- aspirante pilota (01/08/1938)
- pilota effettivo (01/02/1939)
- sottocapo pilota (01/07/1959)
- capo pilota (03/04/1962)
- pensionamento (23/07/1969)



**20 Cocurullo Michele**  
11/04/1907 - 06/10/1995

Ha esercitato il ruolo di:

- aspirante pilota (01/08/1938)
- pilota effettivo (01/08/1939)
- sottocapo pilota (01/12/1960)
- capo pilota (24/07/1969)
- pensionamento (10/04/1972)



**21 Capezzuto Salvatore**  
31/05/1905 - 16/12/1987

Ha esercitato il ruolo di:

- avventizio (01/08/1944)
- aspirante pilota (05/08/1946)
- pilota effettivo (04/08/1947)
- sottocapo pilota (04/05/1962)
- pensionamento (01/06/1970)

## CONSENTIRE AI BASTIMENTI *DI AFFERRARE IL PORTO*

Dai Piloti del Porto di Napoli ai Piloti del Golfo di Napoli.

Una storia lunga 150 anni (1866-2016)



### 22 **Cecere Alfredo**

28/07/1905 - 13/03/1972

Ha esercitato il ruolo di:

- avventizio (01/08/1944)
- aspirante pilota (05/08/1946)
- pilota effettivo (04/08/1947)
- pensionamento (01/07/1966)



### 23 **Pentimalli Luigi**

04/08/1913 - 15/03/1991

Ha esercitato il ruolo di:

- avventizio (01/03/1950)
- pilota effettivo (01/03/1951)
- sottocapo pilota (01/04/1978)
- pensionamento (04/08/1978)



### 24 **Romano Oscar**

03/09/1914 - 15/03/1973

Ha esercitato il ruolo di:

- aspirante pilota (15/07/1950)
- pilota effettivo (15/07/1951)
- sottocapo pilota (01/11/1969)
- capo pilota (12/04/1972)



### 25 **Romano Omar**

02/10/1916 - 14/07/1976

Ha esercitato il ruolo di:

- aspirante pilota (16/05/1953)
- pilota effettivo (16/05/1954)
- sottocapo pilota (16/03/1973)
- pensionamento (20/11/1973)



### 26 **Fappiano Alfonso**

21/10/1920

Ha esercitato il ruolo di:

- aspirante pilota (01/06/1953)
- pilota effettivo (01/06/1954)
- sottocapo pilota (10/05/1971)
- capo pilota (16/03/1973)
- pensionamento (21/10/1985)



### 27 **Cocorullo Francesco Saverio**

15/03/1917 - 03/08/1994

Ha esercitato il ruolo di:

- aspirante pilota (01/04/1956)
- pilota effettivo (02/04/1957)
- sottocapo pilota (20/11/1973)
- pensionamento (31/03/1978)





**28 Aponte Giuseppe**  
15/12/1923 - 19/04/2006

Ha esercitato il ruolo di:

- aspirante pilota (01/02/1958)
- pilota effettivo (02/02/1959)
- sottocapo pilota (04/08/1978)
- capo pilota (22/10/1985)
- pensionamento (28/11/1988)



**29 Mazzaro Marcello**  
25/09/1921 - 08/06/1986

Ha esercitato il ruolo di:

- aspirante pilota (05/02/1960)
- pilota effettivo (08/02/1961)
- sottocapo pilota (22/10/1985)



**30 Vanni Desideri Paolo**  
24/12/1920 - 17/11/1989

Ha esercitato il ruolo di:

- aspirante pilota (05/02/1960)
- pilota effettivo (08/02/1961)
- pensionamento (31/10/1974)



**31 Cuozzo Antonio**  
07/08/1927

Ha esercitato il ruolo di:

- aspirante pilota (23/11/1962)
- pilota effettivo (23/11/1963)
- sottocapo pilota (01/07/1986)
- capo pilota (28/11/1988)
- pensionamento (07/08/1992)



**32 Cantini Paolo**  
06/05/1929

Ha esercitato il ruolo di:

- aspirante pilota (23/11/1962)
- pilota effettivo (23/11/1963)
- pensionamento (11/01/1986)



**33 Scavo Giuseppe**  
08/05/1922 - 11/10/2010

Ha esercitato il ruolo di:

- aspirante pilota (23/11/1962)
- pilota effettivo (23/11/1963)
- pensionamento (01/01/1984)

## CONSENTIRE AI BASTIMENTI *DI AFFERRARE IL PORTO*

Dai Piloti del Porto di Napoli ai Piloti del Golfo di Napoli.

Una storia lunga 150 anni (1866-2016)



### **34 Cafiero Crescenzo**

25/02/1934

Ha esercitato il ruolo di:

- aspirante pilota (16/01/1967)
- pilota effettivo (16/01/1968)
- vice capo pilota (28/11/1988)
- capo pilota (07/08/1992)
- pensionamento (30/12/1996)



### **35 Miniero Vincenzo**

05/04/1935

Ha esercitato il ruolo di:

- aspirante pilota (01/04/1971)
- dimissione volontaria dal Corpo Piloti (30/06/1971)



### **36 D'Esposito Aldo**

11/01/1939

Ha esercitato il ruolo di:

- aspirante pilota (01/04/1971)
- pilota effettivo (01/04/1972)
- vice capo pilota (07/08/1992)
- capo pilota (31/07/1996)
- pensionamento (31/12/2003)



### **37 Gargiulo Giuseppe**

29/08/1937

Ha esercitato il ruolo di:

- aspirante pilota (04/09/1971)
- pilota effettivo (04/03/1972)
- sottocapo pilota (31/07/1996)
- pensionamento (29/08/1997)



### **38 Motta Roberto**

17/05/1935 - 06/12/2009

Ha esercitato il ruolo di:

- aspirante pilota (01/02/1974)
- pilota effettivo (01/02/1975)
- pensionamento (23/02/1994)



### **39 Conforti Porfirio**

30/06/1941

Ha esercitato il ruolo di:

- aspirante pilota (01/02/1974)
- pilota effettivo (01/02/1975)
- pensionamento (19/06/1986)





**40 Orlandini Attilio**

25/06/1943

Ha esercitato il ruolo di:

- aspirante pilota (01/02/1975)
- pilota effettivo (01/02/1976)
- sottocapo pilota (30/08/1997)
- pensionamento (28/02/2005)



**41 Cafiero Pietrantonio**

16/01/1943

Ha esercitato il ruolo di:

- aspirante pilota (01/02/1975)
- pilota effettivo (01/02/1976)
- sottocapo pilota (01/12/2001)
- capo pilota (22/12/2003)
- pensionamento (31/12/2007)



**42 Russo Pietro**

14/06/1951

Ha esercitato il ruolo di:

- aspirante pilota (01/01/1984)
- pilota effettivo (01/10/1984)
- sottocapo pilota (01/01/2004)
- capo pilota (01/01/2008)
- pensionamento 31/12/2015)



**43 Tomassoni Giuseppe**

09/12/1951

Ha esercitato il ruolo di:

- aspirante pilota (01/09/1986)
- pilota effettivo (01/05/1987)
- pensionamento (01/06/2005)



**44 Cataldo Donato**

28/08/1954

Ha esercitato il ruolo di:

- aspirante pilota (01/09/1986)
- pilota effettivo (01/05/1987)
- sottocapo pilota (01/01/2008)
- pensionamento (29/11/2015)



**45 Acampora Raimondo**

29/09/1954

Ha esercitato il ruolo di:

- aspirante pilota (01/09/1986)
- pilota effettivo (01/05/1987)
- pensionamento (29/12/2015)



## CONSENTIRE AI BASTIMENTI *DI AFFERRARE IL PORTO*

Dai Piloti del Porto di Napoli ai Piloti del Golfo di Napoli.

Una storia lunga 150 anni (1866-2016)



**46 Borredon Bruno**  
09/07/1951

Ha esercitato il ruolo di:

- aspirante pilota (01/08/1987)
- pilota effettivo (01/08/1988)
- pensionamento (31/03/2012)



**47 Lucenteforte Luigi**  
15/10/1962

Ha esercitato il ruolo di:

- aspirante pilota (15/06/1992)
- pilota effettivo (01/05/1993)
- capo pilota (01/01/2016)



**48 Gargiulo Giovanni**  
23/04/1965

Ha esercitato il ruolo di:

- pilota Salerno (01/06/1994)
- aspirante pilota Napoli (01/09/1995)
- pilota effettivo (01/03/1996)
- sottocapo pilota (29/11/2011)



**49 Picchi Piero**  
25/10/1969

Ha esercitato il ruolo di:

- aspirante pilota (11/05/1998)
- pilota effettivo (01/04/1999)
- cancellazione dal registro dei piloti (31/12/2002)



**50 Pane Domenico**  
15/11/1963

Ha esercitato il ruolo di:

- pilota Civitavecchia (01/03/1993)
- aspirante pilota Napoli (01/12/1998)
- pilota effettivo (01/06/1999)



**51 Scarpati Giacomo**  
26/11/1974

Ha esercitato il ruolo di:

- aspirante pilota (21/06/2003)
- pilota effettivo (01/03/2004)



**52 Massa Antonio**  
25/06/1974

- Ha esercitato il ruolo di:
- aspirante pilota (15/01/2004)
  - pilota effettivo (01/08/2004)



**53 Vicchio Giuseppe**  
14/04/1973

- Ha esercitato il ruolo di:
- aspirante pilota (01/09/2006)
  - dimissioni su sua richiesta (31/01/2007)



**54 Lombardo Pasquale**  
18/06/1972

- Ha esercitato il ruolo di:
- aspirante pilota (01/09/2006)
  - pilota effettivo (01/07/2007)



**55 Memoli Marco**  
28/04/1979

- Ha esercitato il ruolo di:
- aspirante pilota (01/02/2009)
  - pilota effettivo (01/02/2010)



**56 Iacono Pietro**  
18/11/1979

- Ha esercitato il ruolo di:
- aspirante pilota (01/04/2010)
  - pilota effettivo (16/03/2011)



**57 Fascelli Salvatore**  
02/10/1974

- Ha esercitato il ruolo di:
- pilota Ancona (15/10/2008)
  - pilota Napoli (01/07/2013)

## CONSENTIRE AI BASTIMENTI *DI AFFERRARE IL PORTO*

Dai Piloti del Porto di Napoli ai Piloti del Golfo di Napoli.

Una storia lunga 150 anni (1866-2016)



 **Riccio Luigi**

27/01/1972

Ha esercitato il ruolo di:

- pilota a Gela (01/09/2007)
- pilota Napoli (16/05/2016)

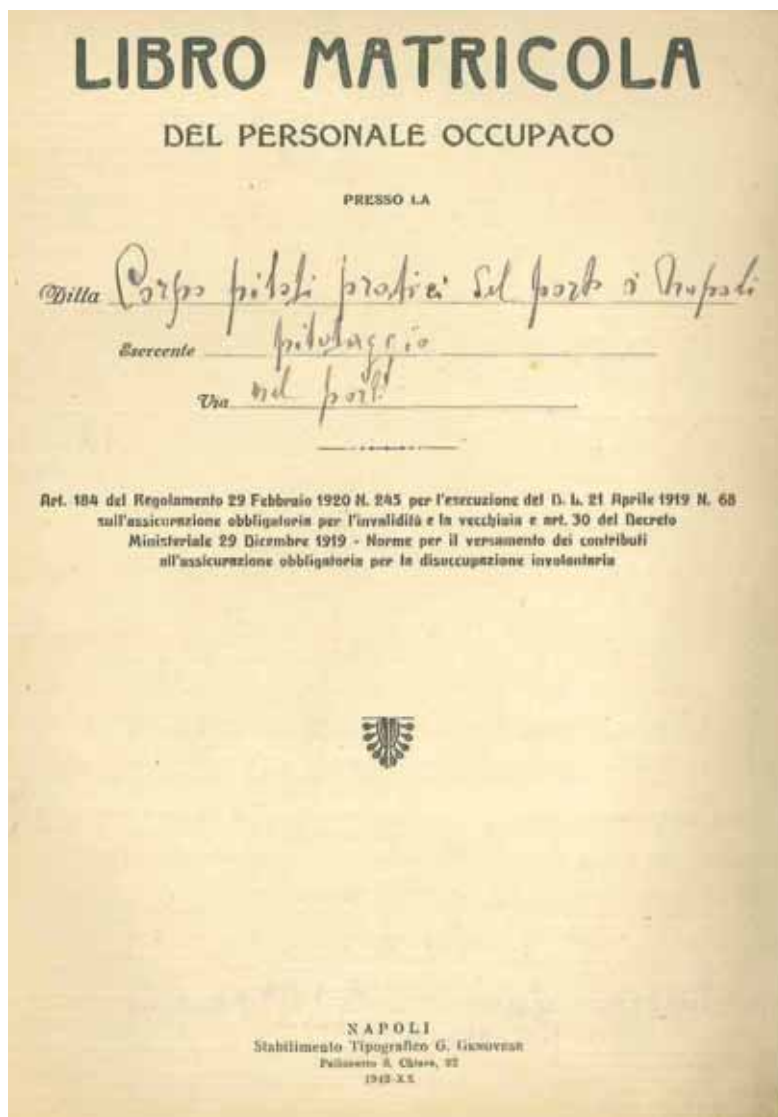


 **Longobardo Giosuè**

28/11/1963

Ha esercitato il ruolo di:

- pilota Castellammare di Stabia/Torre Annunziata (03/06/1995)
- pilota Napoli (01/01/2016)

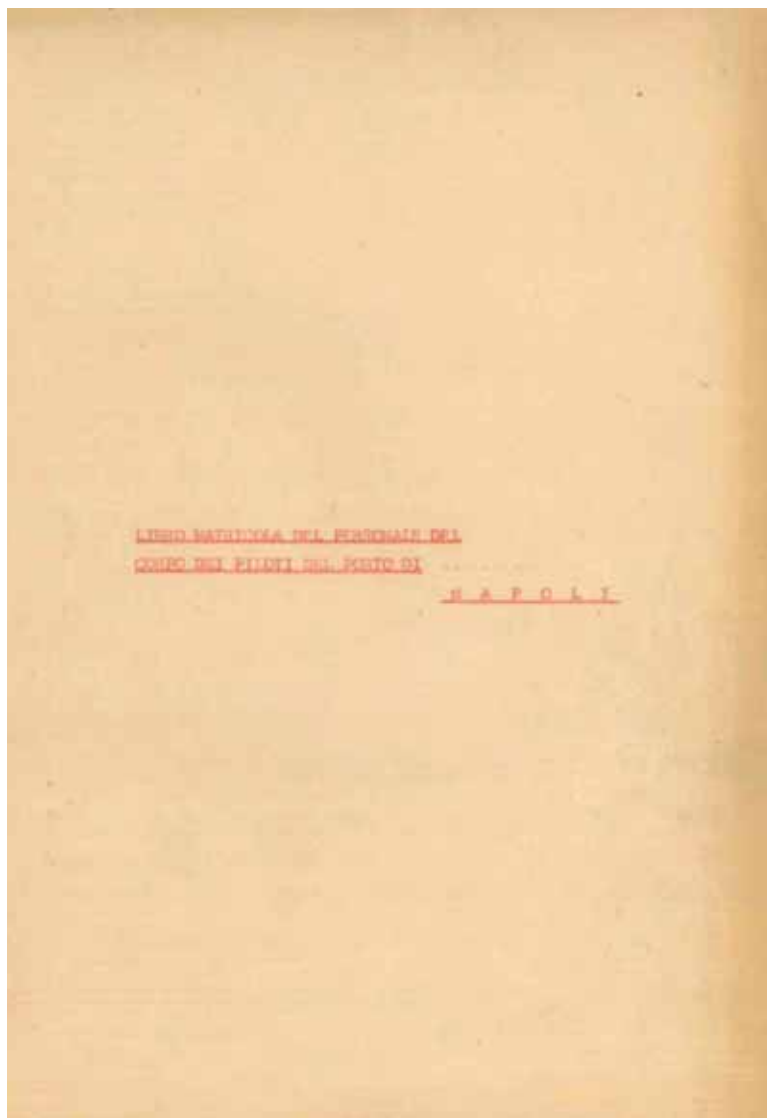


▲ «Libro matricola del personale del Corpo dei piloti pratici del Porto di Napoli»,  
Napoli, 1932 - 1973, *Archivio del Corpo dei piloti del golfo di Napoli*

CONSENTIRE AI BASTIMENTI *DI AFFERRARE IL PORTO*

Dai Piloti del Porto di Napoli ai Piloti del Golfo di Napoli.

Una storia lunga 150 anni (1866-2016)



▲ «Libro matricola», particolare, *Archivio del Corpo dei piloti del golfo di Napoli*



  
**CAPITANERIA DI PORTO DI NAPOLI**

Sezione IV Napoli, 22 dicembre 1949

Prot. N. \_\_\_\_\_ All. N. \_\_\_\_\_ Al CORPO DEI PILOTI - SEDE -

Indirizzo telegrafico: COMPANARP - Napoli → SOCIETA' RIMORCHIATORI NAPOLETANI

Risposta ai fogli N. \_\_\_\_\_ del \_\_\_\_\_ Via Depretis 112

CORPO DEGLI ORMEGGIATORI - SEDE

Argomento: Arrivo unita' U.S.S. -

Mi e' gradito segnalare che, in occasione dell'arrivo delle navi militari americane, tutto il personale di codesta Societa' ha espletato il proprio servizio in maniera esemplare consentendo che tutta la squadra, in poche ore, fosse all'ormeggio stabilito. Non e' esprimere il mio compiacimento, prego voler comunicare quanto sopra a tutti i dipendenti, spronandoli a sempre meglio operare per il buon nome del Porto di Napoli.

IL COLONNELLO DI PORTO  
COMANDANTE  
(R. SARTI)  
*[Firma]*

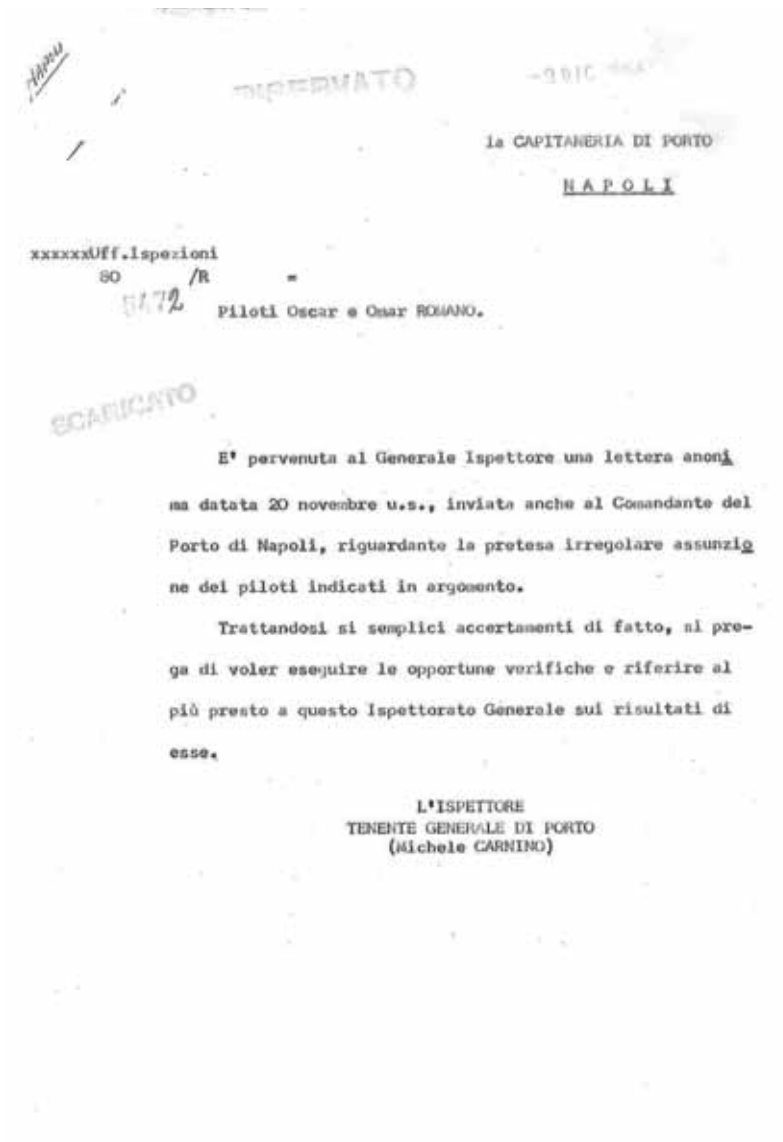
▲ «Lettera di encomio del comandante Sarti, colonnello di porto, al Corpo dei piloti, alla Società Rimorchiatori Napoletani e al Corpo degli Ormeggiatori per le attività svolte in occasione dell'arrivo di navi militari americane», Napoli, 22 dicembre 1949, *Archivio della Società Rimorchiatori Napoletani*

## CONSENTIRE AI BASTIMENTI *DI AFFERRARE IL PORTO*

Dai Piloti del Porto di Napoli ai Piloti del Golfo di Napoli.  
Una storia lunga 150 anni (1866-2016)



▲ «Foto di vecchi pilotini: Ciro Ferrandino, Giovanni Gavazzi, Vincenzo Postiglione, Giuseppe Montuori e Luigi Postiglione. Tesserino per l'anno 1956 dell'impiegato del Corpo Piloti del Porto di Napoli, Alfonso Romano», senza data, *Archivio del Corpo dei piloti del golfo di Napoli*



- ▲ «Provvedimento ispettivo sulla regolarità delle assunzioni di due piloti del Corpo di Napoli», Napoli, 9 dicembre 1964,  
*Archivio storico del Comando Generale delle Capitanerie di Porto Guardia Costiera*

CONSENTIRE AI BASTIMENTI *DI AFFERRARE IL PORTO*

Dai Piloti del Porto di Napoli ai Piloti del Golfo di Napoli.

Una storia lunga 150 anni (1866-2016)



▲ *Contributo al piano regolatore del porto di Napoli. Proposte del Capitano Alfonso Fappiano pilota del Porto di Napoli. Napoli, Giannini, 1969*

### IL PORTO DI NAPOLI E IL NUOVO SUPERBACINO

La localizzazione del nuovo «superbacino» di carenaggio non può assolutamente prescindere dalla visione di un globale miglioramento della ricettività del porto in tutti i suoi settori operativi.

L'attuale struttura del complesso portuale appare limitativa, infatti essa non consente la piena esplicazione delle varie attività portuali, né consente una ulteriore espansione delle stesse, stante la notevole deficienza di posti di attracco, di fondali, di impianti e di attrezzature.

Se è stata richiamata l'attenzione sullo stato degli impianti cantieristici e se è stato convenuto sulla opportunità del loro potenziamento per adeguarli alle proporzioni delle navi ed alla crescita delle commesse, non si può ignorare lo stato delle infrastrutture e delle attrezzature che riguardano tutte le altre branche dell'attività portuale che necessitano anch'esse di inderogabile ammodernamento e potenziamento.

Profonde carenze impediscono il possibile sviluppo, sia nel settore relativo al traffico passeggeri, sia nel settore delle merci varie e delle rinfuse solide, sia nel settore petrolifero.

Tali carenze rendono il porto insufficiente ad assorbire il traffico determinato dalle attuali condizioni economiche, politiche e sociali e certamente non potrà rispondere alle nuove enormi esigenze che sorgeranno in presenza delle imminenti realiz-

zazioni previste per favorire lo sviluppo della Regione e del Mezzogiorno.

La struttura fisica del porto di Napoli appare oggi poco dissimile da quella esistente venticinque e più anni orsono ed è chiamata ad assorbire un traffico quadruplicatosi in questi ultimi lustri durante i quali, peraltro, i mezzi di trasporto marittimi hanno subito una profonda trasformazione e sono tuttora in via di rapido e continuo progresso.

Si è giunti al punto in cui non è più possibile soddisfare con provvedimenti di urgenza o di emergenza le sempre crescenti richieste del traffico che converge verso il nostro porto, per cui tale traffico va inesorabilmente deviando verso altri porti del Mediterraneo, nazionali e stranieri e verso i porti del Nord Europa.

Per recuperare tali correnti di traffico, non si può più pensare a soluzioni parziali che alla lunga si rivelano insufficienti e poco durature, ma occorre decisamente puntare ad una soluzione proiettata nel futuro che consideri le esigenze di oggi e quelle di un più lontano domani, tenendo conto delle necessità di tutte le correnti di traffico che interessano il nostro porto e di quelle che possono interessarlo in avvenire.

#### SCOPI DELL'AMPLIAMENTO DEL PORTO

Prospettandosi indispensabile un ampliamento del porto, occorre che esso sia realizzato con una soluzione atta a risolvere globalmente e definitivamente i problemi antichi e quelli attuali, non solo, ma ad anticipare altresì, la soluzione di quelli che prevedibilmente si presenteranno in un non troppo lontano futuro.

Un elenco degli obiettivi da raggiungere con un ampliamento del porto che sia pienamente rispondente alle esigenze del traffico, può così compendiarsi:

1) Decentramento del traffico turistico locale (collegamento con le isole di Ischia e Capri, con Sorrento etc.) in un



porto a se stante, in modo che tale traffico, frequente e veloce, non interferisca con il normale traffico di altura.

Tale porto deve essere comunque attiguo al porto principale e possibilmente comunicante con la Stazione Marittima, poiché il turismo locale è ormai considerato una prosecuzione delle grandi correnti del turismo internazionale e Nazionale, per cui, ogni allontanamento potrebbe diminuire l'interesse degli itinerari turistici sempre in lotta con il fattore tempo.

2) Aumentare notevolmente il perimetro delle banchine idonee all'attracco delle navi transoceaniche per trasporto passeggeri, con pescaggio fino a 40', ed avere una tale disponibilità di ormeggi da consentire la sosta turistica a quelle navi che intendono restare in porto per periodi più o meno lunghi. Ciò in considerazione del fatto che ci si avvia verso una diversa e più feconda utilizzazione delle navi passeggeri, ossia verso un'attività crocieristica che deve rispondere ad una sempre crescente domanda dovuta al comprensibile desiderio da parte di larghi strati della Società di evadere dalle sempre più affollate zone di villeggiatura e di sottrarsi per qualche tempo alle esasperanti condizioni del traffico motorizzato.

3) Costruire banchine idonee al traffico riguardante le Navi-Traghetto provenienti dagli scali Nazionali, eventualmente con possibilità di operare fuori della cinta doganale.

4) Costruire banchine idonee al traffico delle Navi-Traghetto provenienti dagli scali Internazionali, con possibilità di sosta, in previsione che in un prossimo futuro avrà notevole sviluppo il turismo internazionale effettuato su Navi-Traghetto con auto a seguito.

5) Avere una larga disponibilità di banchine atte ad accogliere le più grandi Petroliere oggi esistenti con pescaggio superiore a 60', per l'importazione di prodotti petroliferi grezzi, ed idonee a ricevere anche le Superpetroliere che si vanno progettando e che, presumibilmente, raggiungeranno i 70'-75' di pescaggio.

Avere inoltre larga disponibilità di banchine per la riesportazione dei prodotti raffinati e per il buncheraggio delle navi che a tale unico scopo approderanno nel nostro porto, dando notevole incremento all'attività economica portuale e cittadina.

6) Avere una notevole disponibilità di ormeggi per l'importazione del carbone, con fondali superiori ai 40'.

7) Avere una larga disponibilità di banchine per l'ormeggio di navi Porta-Containers, con fondali superiori a 35', nelle zone ove è più agevole il maneggio dei containers e più facile e diretto il collegamento con le Grandi Vie di Comunicazione Ferroviarie e Autostradali.

8) Avere la possibilità di installare una Stazione di Degasificazione per la bonifica delle grandi Petroliere che frequentano il nostro porto per effettuare lavori di riparazione e carenamento.

9) Disinserire dalla zona centrale del porto gli impianti industriali per le Riparazioni Navali, ove sono attualmente compresi, e potenziare gli impianti per la messa a secco delle più grandi navi oggi esistenti e di quelle che entreranno in esercizio in futuro, con la costruzione di un Bacino di Carenaggio della lunghezza di mt. 400, larghezza mt. 70 e profondità mt. 16.

10) Disporre di un numero sufficiente di ormeggi per l'attracco di navi in attesa di effettuare riparazioni o di raggiungere un ormeggio alle banchine commerciali.

11) Disporre di un adeguato perimetro di banchine per la sosta delle navi che effettuano lavori di riparazioni o allestimento fuori del complesso S.E.B.N.

12) Disporre di banchine e relativi specchi d'acqua per la sosta dei natanti adibiti alla ricezione delle merci scaricate « fuori bordo » e di banchine e specchi d'acqua per le operazioni e la sosta delle bettoline addette al rifornimento di combustibile alle navi.

13) Costruire adatte Opere di Difesa degli specchi d'acqua portuali, in modo da rendere il porto immune dalla risacca che lo flagella nel periodo invernale causando enormi danni alle Opere Portuali ed alle navi, danni che talvolta hanno inutilizzato le banchine o hanno provocato l'affondamento in porto delle navi.

#### RIFLESSIONI PER L'IMPOSTAZIONE DELL'AMPLIAMENTO DEL PORTO

Il raggiungimento degli obiettivi sopra elencati non può far prescindere dal considerare che nella nostra città non si possono creare insormontabili problemi urbanistici e di viabilità, né si possono presupporre espropri che, in pratica, risulterebbero difficilissimi se non addirittura irrealizzabili.

Non si possono più considerare validi i vecchi progetti che prevedevano l'espansione del Porto verso levante, lungo la costa, come non si può pensare di poter ottenere banchine con altissimi fondali in zone di fondali bassissimi, poiché le antiche e le più recenti esperienze hanno dimostrato che, dove si è dragato, si è presto ricostituito il fondale preesistente.

Bisogna infine cercare di lasciare invariata la posizione e la utilizzazione delle banchine e delle installazioni destinate alle Navi Militari ed al funzionamento dell'Arsenale M.M. che svolge una notevole attività certamente utile all'economia cittadina oltre che per l'efficienza della nostra Marina.

Bisogna ancora tener presente che gli Enti cui è affidata la custodia del paesaggio, dei monumenti e di quanto riveste interesse per l'attrazione dei turisti, non abbiano a trovare motivi per frapporre ragionevoli ostacoli alla realizzazione di un ampliamento del porto. Tale ampliamento, perciò, per quanto si prospetti vasto, dovrà distendersi in maniera da non apportare troppe profonde modifiche alla panoramica del tratto di mare, e maggiormente del tratto di costa, ove si snodano le più belle strade del litorale e dove si affacciano i maggiori alberghi cittadini.

La realizzazione dell'ampliamento, infine, non dovrà comportare alcuna interruzione, né alcun intralcio, all'attività del porto, e dovrà, peraltro, consentire la progressiva, sia pure parziale, utilizzazione delle nuove opere, via via che saranno costruite.

Trovare una soluzione che concordi con tutti gli obiettivi e che rispetti tutti i limiti, appare arduo e lo diventa ancor più se si considerano le limitazioni di spesa che inevitabilmente verranno ad ostacolare seriamente la proposta che comporta un notevole sforzo finanziario.

Ma un ampliamento razionale e definitivo del porto, basato sulla riutilizzazione e sulla trasformazione delle opere già esistenti e progettato in maniera da consentire la massima funzionalità con la minima spesa, non potrà essere condizionato da ulteriori contenimenti di spesa, né decurtato per motivi di economia.

L'ampliamento dovrà essere programmato globalmente e la sua realizzazione potrà essere frazionata in un numero di anni, maggiore o minore, a seconda delle maggiori o minori possibilità di investimento.

Ritardare ancora l'inizio dei lavori per l'ampliamento significa spendere ancora del danaro per opere che avranno un'efficienza provvisoria, per cui è facilmente prevedibile che fra non molti anni l'importanza del nostro scalo non potrà che essere proporzionata alla sua scarsa agibilità e ricettività.

Occorreranno notevoli stanziamenti, ma si otterranno risultati imponenti, trattandosi, in definitiva, di investimenti produttivi che possono favorire, se non addirittura determinare, la tanto auspicata rinascita del Mezzogiorno.

#### DESCRIZIONE SOMMARIA DELLO SCHEMA DI AMPLIAMENTO

Nel grafico allegato sono state delineate le infrastrutture che devono dare un nuovo volto al Porto e che risolvono contempo-

raneamente, e con un'unica soluzione, tutti i problemi che si sono fin qui considerati e che può quindi costituire la base tecnica del PIANO REGOLATORE DEL PORTO DI NAPOLI.

Non vi è dubbio che l'ampliamento debba svolgersi verso il « largo » e che il Porto per il Traffico Locale debba essere ubicato alla radice esterna del Molo S. Vincenzo.

Le opere di protezione di tale porto, e la sua imboccatura, sono state orientate in maniera da renderlo difeso dai venti di « traversia » e da tutti i venti « forani ».

Una breve scogliera (1) sarà necessaria per proteggere dall'impatto delle onde l'angolo che la costa (Via Nazario Sauro) formerà con la nuova diga che proteggerà il porticciolo verso Ponente.

La banchina principale, costruita sul lato esterno del Molo S. Vincenzo, (2) sarà della lunghezza di mt. 515, ampiamente sufficiente ad accogliere un traffico triplo di quello che, con molta difficoltà, si svolge attualmente in piena estate sulle banchine del Molo Beverello.

Restano disponibili le banchine interne del Molo di Ponente (3) (mt. 338) e del Molo di Levante (4), (mt. 290) per un totale di mt. 628.

Possono trovarvi sicuro ed agevole ricovero gli aliscafi, gli « overcrafts » ed un numero considerevolissimo di grandi e piccoli panfili e di imbarcazioni appartenenti ai soci dei Clubs, ai quali potrà essere destinata la banchina che sorgerà all'esterno della scogliera che chiude attualmente il Molosiglio e che avrà la lunghezza di m. 180 (5).

Un tratto del Molo di Levante sarà in comune con il Porto Principale e vi sarà così la possibilità che i passeggeri giunti con le navi-traghetto o con altre navi turistiche, se prenotati per visita collettiva alle Isole del Golfo, possano avvalersi di un rapido e diretto collegamento fra i due Porti.

Nuove Opere Foranee dovranno essere erette per consentire l'ampliamento e la protezione degli specchi d'acqua portuali.

11

Solo la realizzazione di tali opere potrà rendere possibile la soluzione di tutti gli altri problemi fin qui considerati che altrimenti rimarrebbero insolubili.

Una lunga Diga dovrà proteggere il porto a Sud, la sua testata di Ponente (6) delimiterà l'imboccatura del nuovo porticciolo Turistico.

Tale imboccatura potrà essere utilizzata, altresì, nei casi di emergenza, per l'entrata e l'uscita delle navi dal Porto Principale.

La testata di Levante (7) delimiterà a Sud la bocca principale del Porto.

La nuova Diga proteggerà il cadente Molo S. Vincenzo e la Diga Emanuele Filiberto che, opportunamente trasformati, verranno riutilizzati per costituire, rispettivamente, la nuova Stazione Marittima e la nuova Stazione per Superpetroliere.

Il profilo della Diga è stato delineato tenendo presente sia la necessità di lasciare all'interno del Porto spazi sufficienti per la manovra delle navi, sia la necessità che il suo tracciato si svolga su fondali, per quanto possibile, non troppo alti.

Ovviamente, però, per ottenere un porto con alti fondali, quale si vuole che sia il Porto di Napoli, non si può evitare di costruire le Opere di Difesa Esterne in fondali ancora più alti.

La Diga a sud sarà costituita da due tratti: il primo lungo mt. 2180 che si svolge su fondali varianti da mt. 20 a mt. 50; ed un secondo tratto di mt. 1710 che si svolge su fondali varianti da mt. 35 a mt. 55.

Una Diga a Levante costituirà il limite orientale del Porto e quello della nuova Darsena che dovrà accogliere le Industrie Riparazioni Navali.

Sarà costituita da un tratto perpendicolare alla costa (8) della lunghezza di mt. 780 e da un tratto di mt. 600 che, deviando verso Ponente costituirà con la sua testata (9) il limite a Nord dell'imboccatura principale del Porto.

Il Molo S. Vincenzo dovrà essere ampliato nella sua larghezza e rifatto nelle sue sovrastrutture per costituire la Nuova Stazione



per Navi Passeggeri, ove, per la lunghezza dei moli e per la profondità dei fondali ivi esistenti, sarà possibile l'ormeggio dei più grandi transatlantici.

Si disporrà, in tal modo, di uno sviluppo di banchine per navi passeggeri e navi-traghetto di circa mt. 3000, decisamente sufficiente per ogni esigenza presente e futura, considerando che restano operanti le banchine del Molo Angioino per altri 1000 m. circa.

Sul lato di Ponente della nuova Stazione Marittima e sulla sua testata, saranno ricavate particolari banchine che consentiranno l'ormeggio contemporaneo a cinque Navi-Traghetto.

Un apposito varco consentirà lo scorrimento del traffico, inerente tali navi, su una corsia riservata che percorrerà il margine interno della banchina principale del Porticciolo Turistico, quando tale traffico potrà essere esentato dai controlli doganali.

Sarà necessario disporre di ampi piazzali allo sbocco verso la città dei vari varchi della Stazione Marittima e del Porto Turistico. Essi potranno essere ottenuti utilizzando razionalmente la zona attualmente ricoperta da giardini e con il riempimento dello specchio d'acqua del Molosiglio.

Appare anche possibile il collegamento viario della nuova Stazione Passeggeri con la Piazza del Municipio, con la Via Cesario Console e con il Piazzale del Molo Angioino. Tale collegamento potrà realizzarsi con direttrici a livello dell'attuale piano stradale, assicurando la continuità dello scorrimento del traffico in Via Acton con un breve tratto di strada in sottopassaggio.

Il lato esterno della Diga Emanuele Filiberto, per tutta la sua lunghezza, dovrà essere adibito all'ormeggio delle grandi e grandissime petroliere (10), mentre il tratto più a levante potrà consentire l'installazione di una Stazione di Degassificazione e pulizia delle navi-cisterna (11).

Il lato esterno della Diga sarà fornito di « dolphins » sistemati a scaglioni, per assicurare la permanenza all'ormeggio delle

navi anche in caso di risacca, essendo tale zona la più vicina alla nuova imboccatura del porto.

Il lato interno della Diga Emanuele Filiberto dovrà essere dotato di opportuni sporgenti in muratura in maniera che possano ormeggiarvisi ed operare petroliere minori con carichi poco pericolosi (oli combustibili) e navi, non petroliere, che intendano effettuare il rifornimento diretto di combustibile.

Il lato di levante della Diga Curvilinea Tahon de Revel (12) potrà, altresì, essere fornito di « dolphins » per permettere l'ormeggio di una grossa petroliera e di una petroliera minore. Anche il lato interno della Diga Curvilinea potrà essere rettificato per poter permettere l'ormeggio di due navi petroliere (13).

Per il passaggio delle tubazioni, che necessariamente dalla terra ferma dovranno raggiungere la diga Emanuele Filiberto, sarà necessario collegare la testata del Molo Progresso con la diga stessa.

Tale collegamento sarà ottenuto con una banchina che riproduce una linea spezzata. Ciò per agevolare la manovra alle navi di notevole mole che dovranno raggiungere i moli della Darsena Progresso e per poter ottenere due specchi d'acqua: uno a ponente del nuovo manufatto (14) da adibirsi all'ormeggio dei galleggianti di proprietà delle Imprese di Imbarco e Sbarco; uno a levante del Molo Progresso (15) da destinarsi alla dimora ed alle operazioni delle piccole cisterne e bettoline addette al bancheramento delle navi.

A levante del Molo Progresso si ricaverà una darsena di notevoli dimensioni da destinarsi all'ormeggio delle petroliere addette al trasporto di Prodotti Petrochimici, di oli lubrificanti e di prodotti bituminosi.

Nella zona estrema di levante del Porto sarà localizzata la nuova darsena per l'Industria delle Riparazioni Navali, ove tale attività potrà svolgersi agevolmente e razionalmente senza che si verifichino reciproche dannose interferenze con lo svolgimento delle altre attività del complesso portuale.

Vi potranno trovare posto ben cinque Bacini di Carenaggio in muratura (16). Il Grande Superbacino e gli altri maggiori potranno avere doppio accesso.

Si potranno sistemare in ottima posizione (17) numerosi Bacini galleggianti di ogni dimensione e si potrà disporre di un notevolissimo perimetro di banchine per la sosta delle navi che debbano eseguire riparazioni o attendere di entrare nei Bacini di Carenaggio.

Risolti in tal modo i problemi relativi alla Stazione Marittima, alle Grandi Petroliere ed all'Industria Cantieristica, si renderanno disponibili numerose banchine, nelle zone più idonee, per un razionale sviluppo delle attività commerciali.

Si potrà banchinare il lato interno del Molo Martello per uno sviluppo di mt. 300.

Previo riempimento dei vetusti Bacini n. 1 e 2, la cui costruzione risale all'epoca Borbonica, si potrà utilizzare la zona compresa tra il Molo Carmine ed il Molo Cesario Console per il traffico containerizzato e per le merci generali.

Alle attività commerciali potranno essere assegnate anche le banchine che si sviluppano a levante della Calata Granili, fino al Molo del Progresso, per uno sviluppo perimetrale di circa mt. 2100.

Si potranno trasferire gli impianti per la discarica del carbone sulla banchina di ponente del Molo Progresso (19) dove potranno ormeggiarsi navi con pescaggio superiore ai 40'.

Da tale pontile si potrà stabilire un collegamento diretto, con funivia, per il rifornimento di carbone agli impianti della S.M.E. (E.N.E.L.).

Potranno essere demoliti i pennelli attualmente esistenti a levante ed a ponente della testata del Pontile Vittorio Emanuele per sfruttare appieno le banchine del pontile stesso.

Si potrà, eventualmente, concedere la installazione di un nuovo Silos granario sulla banchina di fondo della Darsena Progresso (20) dove potranno ormeggiarsi navi con oltre 40' di pescaggio.

Si potrà destinare la banchina recentemente costruita a levante dell'Immacolatella Vecchia all'ormeggio delle navi commerciali delle linee P.I.N. (21).

Il lato interno della nuova Diga Foranea a Sud, potrà consentire l'ormeggio di numerose navi Militari, di grandi Portaerei e di navi in attesa di operare ai moli commerciali o in attesa di raggiungere un ormeggio nella Darsena Industriale.

Un pennello di adeguata dimensione, attestato alla Calata Pollena e ad essa perpendicolare (22) potrà consentire la sosta e le operazioni di riparazioni alle navi che eseguano lavori fuori del complesso S.E.B.N. e per l'allestimento delle navi varate nel Cantiere Pellegrino. Rimarrebbe operante il Bacino in muratura n. 3 ubicato sulla testata del Molo Cesario Console (23).

Si disporrà inoltre di un ampio avanporto per la manovra preliminare delle navi, per l'ancoraggio di alcune di esse in caso di cattivo tempo o per imprevedibili motivi di emergenza.

Le nuove Opere Foranee, infine, garantiranno la sicurezza alle navi ormeggiate in porto poiché gli specchi d'acqua, specie quelli interni, saranno del tutto immuni dalla risacca.

A questa breve descrizione delle infrastrutture necessarie per avere un porto funzionale all'atto della sua realizzazione e per un lungo periodo nel futuro, dovrebbe far seguito una più lunga e minuziosa descrizione delle strutture e delle attrezzature necessarie per una razionale utilizzazione del Porto. Temiamo però che durante il periodo, necessariamente lungo, occorrente per la costruzione delle infrastrutture, si verificheranno ulteriori progressi che modificheranno la tecnica dei trasporti e quella della utilizzazione dei porti.

Riteniamo, pertanto, che la progettazione delle strutture e delle attrezzature debba essere fatta via via che si renderanno disponibili i nuovi moli e le nuove infrastrutture, in modo da poter avere, all'epoca, gli impianti più moderni e più progrediti ed ottenere, quindi, la più razionale utilizzazione di questo Porto che potrebbe così divenire il più moderno del Mediterraneo.

## CONCLUSIONE

Volendo considerare responsabilmente la localizzazione del Superbacino di Carenaggio, al di sopra degli interessi settoriali e particolari, ma nel rispetto degli stessi, sorge spontaneo il collegamento di tale problema con quello che riguarda il miglioramento della ricettività del porto attuale.

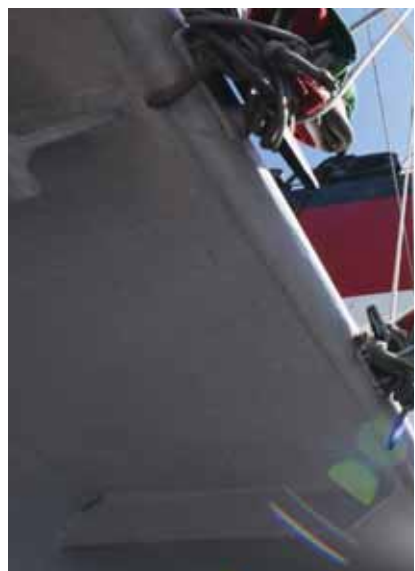
Fattori di natura politica ed economica, ma soprattutto fattori di natura tecnica, pongono limiti alle ipotesi facendo convergere l'attenzione solo su quelle possibili.

Dall'attento esame di tali ipotesi scaturisce la proposta di una soluzione realizzabile che, contemplando lo sviluppo armonico di tutte le attività del complesso portuale, identifica anche la giusta dimensione e la giusta localizzazione per l'Industria delle Riparazioni Navali e per il nuovo Superbacino di Carenaggio.



## CONSENTIRE AI BASTIMENTI *DI AFFERRARE IL PORTO*

Dai Piloti del Porto di Napoli ai Piloti del Golfo di Napoli.  
Una storia lunga 150 anni (1866-2016)



I Piloti del Golfo di Napoli (Foto di Massimo Pica)







# Bibliografia

Amirante R., Bruni F., Santangelo M.R.  
**Il porto**, Electa Napoli, Napoli, 1993

Cottignola G.,  
**Studi sul pilotaggio marittimo**, Milano, Giuffrè Editore, 2003

Dumas A.  
**Il conte di Montecristo**, Einaudi, Torino, 2014

**Federazione Italiana Piloti dei Porti, Cinquantenario (1947-1997)**, con presentazione di S.M. Carbone, Erredi Grafiche Editoriali, Genova, 1997

Calcagno A., Lettich G., Riva F., (a cura di)  
**Il Corpo Piloti del porto di Genova. 1809-2009.**  
**Duecento anni al servizio delle navi**  
Silvana Editoriale spa, Cinisello Balsamo, 2009

Milani F.  
**Piloti del Porto da 150 anni al servizio della Città di Livorno. 1859-2009**  
Debate Editore, Livorno, 2009

Radogna L.  
**Storia della marina militare delle due Sicilie**, Mursia, Milano, 1978

Romano Masturzo O., (a cura di)  
**Piccola storia della rimorchiatori napoletani**, s.l., 1992

Sirago M.  
**Il collegio di San Giuseppe a Chiaia o dei pilotini**,  
[www.forumscuolestorichenapoletane.it/app/download/12823242/Sirago.pdf](http://www.forumscuolestorichenapoletane.it/app/download/12823242/Sirago.pdf). (consultato il 20 marzo 2016).

Toma P.A.  
**Storia del porto di Napoli**, Sagep Editrice, Genova, 1991

Vignani S.  
**Storia della Capitaneria di Porto**  
[www.guardiacostiera.gov.it/napoli/Documents/Storia%20capitanerie%20definitiva%2028.05.2015.pdf](http://www.guardiacostiera.gov.it/napoli/Documents/Storia%20capitanerie%20definitiva%2028.05.2015.pdf)

Lucenteforte L.  
**Il Pilotaggio Marittimo**, De Costanzo Editore, Napoli, 1995







ISBN 978-88-98660-60-5



9 788898 660605

