

appartengono alla prima i corpi costituiti nei porti, ove il movimento annuale medio delle navi a propulsione meccanica, durante il triennio 1922-1924 abbia superato il milione di tonnellate di stazza netta: tutti gli altri corpi fanno parte della seconda categoria.

Osserviamo che non sempre il maggiore o minor movimento della navigazione in tonnellate di stazza netta coincide con l'importanza dei porti, essendo questa principalmente determinata dal tonnellaggio delle merci imbarcate e sbarcate. Aggiungiamo che il numero dei piloti di ciascun corpo non è sempre in relazione con quello delle navi pilotate, essendolo piuttosto con le difficoltà della navigazione locale. Così, durante il 1925, Genova, pur contando 2818 navi pilotate, aveva 21 piloti, mentre Venezia ne aveva 25 con sole 1679 navi pilo-

LOCALITA'	Movimento medio della navigazione a vapore nel triennio 1922-24 in tonn. di stazza netta	CATEGORIA
Carloforte	304.898	II
Barletta	276.785	II
Marsala	263.001	II
Taranto	256.045	II
Licata	207.361	II
Piombino	200.791	II
Salerno	144.440	II
Monopoli	92.422	II
Gallipoli	72.988	II
Fiumicino (*)	10.682	II
Roma	3.830	II

(*) L'art. 3 del regolamento 8 agosto 1884, che disciplina la navigazione del Tevere da Roma alla foce del canale di Fiumicino, divide il personale navigante del Tevere in: piloti, capipresa e barcaioli, e distingue questi piloti, destinati a condurre i legni in ascesa ed in discesa per il Tevere, dal corpo dei piloti pratici di Fiumicino. Si tratta, in realtà, di addetti alla navigazione fluviale, che lavorano per proprio conto, prestano servizio per tutto il viaggio e fanno parte permanente dell'equipaggio. Così, Appello Roma, 9 dicembre 1905, *Dir. Mar.* 1906, p. 137.