

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Fabio Spaccavento è il nuovo Capo Pilota del porto di Ancona: “Priorità è riportare traffici”

Nicola Capuzzo · Thursday, March 5th, 2026

Il Comandante Fabio Spaccavento è il nuovo Capo della Corporazione dei Piloti del Porto di Ancona. La nomina arriva mentre il porto di Ancona affronta lavori infrastrutturali decisivi e un calo di traffici rispetto al passato. Con oltre 23 anni di esperienza locale e una carriera da Comandante mercantile, Spaccavento assume il ruolo operativo e amministrativo della corporazione in una fase di transizione. La nuova guida della corporazione arriva quindi in un momento in cui scelte tecniche e politiche incideranno direttamente sul traffico marittimo. Il lavoro dei piloti resta centrale: sono loro, ogni giorno, a trasformare progetti e infrastrutture in operazioni reali.

Comandante Spaccavento, che valore ha questa nomina per lei e per il porto?

“La considero una responsabilità concreta. Il Capo pilota coordina il servizio, gestisce l’organizzazione e svolge anche le manovre più delicate. In una corporazione piccola come la nostra il ruolo è doppio: amministrativo e operativo. La priorità resta garantire sicurezza ed efficienza, lavorando in sinergia con Autorità Marittima e Autorità di Sistema portuale. Ringrazio il Direttore marittimo, l’ammiraglio ispettore (CP) Vincenzo Vitale, per la fiducia che ha riposto in me e il Presidente dell’Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, Ing. Vincenzo Garofalo, per la collaborazione di sempre. Il pilotaggio funziona solo se tutte le componenti portuali lavorano insieme”.

Qual è stato il suo percorso professionale prima di arrivare a questo incarico?

“Ho iniziato da ragazzo con la vela agonistica, poi l’Istituto Tecnico Nautico, il servizio militare sulle motovedette della Capitaneria di Porto e quindi la carriera sulle navi mercantili fino al comando. Ho navigato in Nord Europa, Africa, America e Brasile. Nel 2002 sono arrivato ad Ancona come aspirante pilota. Prima avevo vinto anche il concorso a Pesaro, dove ho lavorato brevemente in attesa del posto qui. Il mare è sempre stato il mio ambiente naturale”.

In che condizioni operative si trova oggi lo scalo?

“La criticità principale sono i fondali. Per molti anni non si è dragato e alcune aree sono diventate limitanti. Per restare competitivi servono almeno dodici metri. Senza pescaggi adeguati le navi

grandi non entrano e i traffici si spostano altrove.

Quanto incidono i lavori infrastrutturali in corso?

“Moltissimo. La nuova banchina 27, destinata ai container, è un passaggio chiave. È lunga e ben posizionata. Se i fondali saranno portati alle quote previste, potremo gestire navi più grandi e aumentare le manovre”.

Che ruolo avrà invece la banchina 23?

“È una banchina di 262 metri che ospitava anche navi container. Ora in fase di adeguamento strutturale. La flessibilità operativa sarà fondamentale”.

Lei ha ricevuto riconoscimenti per operazioni complesse. Che cosa significa pilotare in condizioni estreme?

“Vuol dire decidere in pochi secondi. Ho avuto tre note di merito per soccorsi e manovre difficili. In un caso sono salito su una portacontainer con 6 metri d’onda. La pilotina spariva sotto i piedi e la nave rollava forte. Sono riuscito ad agganciarla al ponte di coperta e a portarla dentro in sicurezza, entrando in porto con macchine full head, a 12 nodi, per poi farmi rallentare dai rimorchiatori. Sono situazioni in cui contano preparazione, sangue freddo e squadra”.

State introducendo nuove competenze operative?

“Molti piloti, tra cui io, annualmente partecipiamo al corso di familiarizzazione per le operazioni di Sar/Medevac diurne e notturne per l’abilitazione al trasferimento con elicottero della Guardia Costiera su navi in difficoltà. Non è obbligatorio, ma amplia la capacità di intervento. Certo, serve preparazione, dato che si viene verricellati spesso in condizioni meteo proibitive”.

Che futuro vede per lo scalo dorico?

“Le potenzialità ci sono. Posizione strategica, infrastrutture in sviluppo e professionalità presenti. Ma serve continuità nelle decisioni. Se completano dragaggi e banchine, Ancona può tornare a crescere. Senza questi passaggi rischiamo di restare indietro”.

Il bando di gara per i lavori di dragaggio del bacino della darsena commerciale del porto di Ancona interesserà le banchine dalla 19 al 26, con un investimento complessivo di 18,7 milioni di euro, il più grande previsto nella storia dello scalo dorico per aumentarne i fondali. È un intervento atteso da anni dagli operatori, con un iter autorizzativo estremamente complesso, che permetterà di raggiungere la quota massima di profondità prevista dal Piano regolatore portuale vigente, con quote che toccano dai -12,50 metri delle banchine 19-20-21 fino ai -14 metri della banchina 26. Il dragaggio della darsena commerciale consentirà di migliorare la navigabilità e potenziare la competitività dello scalo dorico che potrà accogliere navi di maggiore capacità e stazza.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

**SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**



This entry was posted on Thursday, March 5th, 2026 at 9:00 am and is filed under [Politica&Associazioni](#), [Porti](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.