

Il trasporto pubblico non di linea

di FRANCO FIORIN

Per servizio pubblico non di linea si intende l'insieme dei servizi di trasporto di persone pubblici, in quanto offerti al primo richiedente il trasporto, che vengono effettuati soltanto in presenza di una domanda espressa da persone singole o in gruppo, o da un rappresentante di un gruppo (ad esempio agenzia di viaggio), quindi senza orari prefissati o percorsi predeterminati, che contraddistinguono invece il servizio cosiddetto di linea. I servizi pubblici non di linea sono dunque il servizio di taxi e il servizio di noleggio con conducente. I regolamenti nazionali e regionali che ne disciplinano l'uso sono stati variamente rivisti fino al 1992-93, anni in cui è entrata in vigore la normativa attualmente vigente. In particolare, nel 1992 viene emanata la legge-quadro nazionale n. 21 che definisce compiutamente le attività di taxista e di autonoleggiatore con autovetture (veicoli con portata non superiore a otto passeggeri), sino ad allora ritenuti semplicisticamente "mestieri ambulanti", assimilandovi, a seguito delle pressioni di parlamentari locali, anche i servizi svolti con natanti. Ciò con l'obiettivo di dare una definitiva sistematizzazione a tali attività anche nell'ambito lagunare, prevedendo la disciplina di casi specifici presenti nell'organizzazione tipica del trasporto acqueo. Nel 1993 viene emanata la legge regionale n. 63 che, abrogando la precedente legge 47/80, ridisegna l'organizzazione dei trasporti acquei non di linea in ambito regionale e in particolare nelle acque di navigazione interna della laguna di Venezia.

I servizi di taxi e di noleggio con natante

Nelle acque del comune di Venezia il servizio di taxi acqueo va tecnicamente distinto in due tipologie ben precise: il servizio di taxi acqueo propriamente detto e quello di noleggio di imbarcazione con conducente. La differenza, normalmente non percepita dall'utente specialmente straniero, è importante perché ha conseguenze sul costo del trasporto e sulle modalità della contrattazione. Nella

grande maggioranza dei casi il passeggero che s'imbarca su un "taxi acqueo" in realtà esegue un'operazione di noleggio.

Il servizio di taxi acqueo propriamente detto ha le seguenti caratteristiche:

- è esercitato in base a licenza comunale, assegnata con concorso pubblico;
- si rivolge a un'utenza indifferenziata per qualsiasi destinazione;
- lo stazionamento avviene in un luogo pubblico presso appositi pontili di attracco;
- la prestazione del servizio è obbligatoria all'interno del territorio comunale;
- le tariffe sono a tassametro, vengono stabilite dal Comune e non sono contrattabili;
- possono essere utilizzati natanti con limite di portata di 20 persone e di stazza lorda di 5 tonnellate;
- la licenza di esercizio è personale e il titolare deve esercitarla personalmente o tramite sostituto autorizzato ed è trasferibile;
- è possibile costituire cooperative o consorzi di gestione delle licenze tra titolari.

Il servizio di noleggio funziona invece come segue:

- è esercitato in base ad autorizzazione comunale, assegnata con concorso pubblico;
- si rivolge a utenza specifica che contratta il servizio presso il vettore per una determinata prestazione a tempo o a viaggio;
- lo stazionamento avviene presso pontili privati in concessione al vettore;
- la prestazione del servizio non è obbligatoria, e lo stesso non può essere svolto con periodicità e destinazioni fisse (servizio di linea);
- le tariffe ancorché approvate dal Comune sono contrattabili entro un limite minimo e massimo;
- l'autorizzazione non è personale, può essere esercitata anche a mezzo di dipendenti ed è trasferibile.

Il servizio di noleggio è svolto con natanti con limiti di portata di 20 persone e di stazza lorda di 5 tonnellate, oppure con natanti con portata superiore a 20 e stazza lorda superiore a 10 tonnellate, e in tal

caso viene definito noleggio gran turismo. Ai Comuni viene affidato il compito di regolamentare dettagliatamente il servizio, con particolare riferimento al numero massimo (contingente) delle licenze e delle autorizzazioni rilasciabili, alle tariffe applicabili e alle caratteristiche tecniche dei mezzi da impiegare anche ai fini del contenimento dei danni derivanti dalla produzione di moto ondoso. Dal punto di vista economico, il conducente ha interesse a utilizzare la tipologia del noleggio anziché quella dal taxi (l'utente normalmente ha l'interesse contrario). Anche dal punto di vista del moto ondoso prodotto, il servizio di taxi sarebbe forse preferibile, dato il minor interesse del conducente a espletare il servizio nel tempo più breve possibile, con la conseguente tendenza alla maggiore velocità, generatrice di maggior moto ondoso. Tuttavia la gran parte dei trasporti avviene attraverso la tipologia del noleggio, perché quasi tutte le imbarcazioni autorizzate dal Comune di Venezia godono della possibilità di scegliere il tipo di servizio. Nello stabilire la normativa si è infatti tenuto conto di come il servizio preesistente, che veniva svolto con una generica autorizzazione al servizio di noleggio da banchina, fosse una commistione di servizi di taxi e noleggio, e per continuità i precedenti titolari di autorizzazione possono continuare a svolgere entrambi i servizi con lo stesso natante.

La normativa riconosce inoltre la permanenza di una serie di licenze-autorizzazioni per taxi-noleggio con conducente, gestite dalle cooperative dei gondolieri e concesse per il loro sostegno

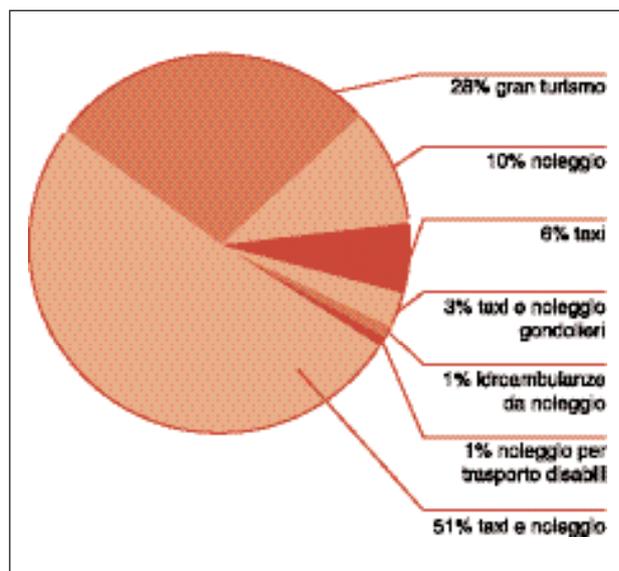


Fig. 1 - Flotta dei servizi pubblici non di linea a Venezia

economico negli anni settanta, quando la categoria dei gondolieri versava in particolari difficoltà, creando la categoria dei gondolieri-motoscafisti, in quanto tali motoscafi potevano essere condotti solo da gondolieri titolari di licenza che, per periodi di un anno, la depositavano presso il Comune cambiando attività.

Alla Provincia viene affidato il compito di accertare la capacità professionale dei conducenti, iscrivendoli in un ruolo istituito presso la Camera di Commercio a seguito di un esame, e di approvare le regolamentazioni comunali eventualmente modificandole se necessario.

Esistono infine particolari tipi di autorizzazione comunale al trasporto per conto terzi, effettuato con natanti di tipo speciale (ad esempio idroambulanze private attrezzate per il trasporto di malati, anche se non di urgenza), non contingentate numericamente, che sono state introdotte nella normativa locale dalla Provincia, per consentire l'utilizzo regolare di natanti appositamente e permanentemente attrezzati, che non avrebbero altra possibilità di impiego al di fuori del servizio specifico cui sono tecnicamente destinati.

La flotta attuale

Attualmente la flotta autorizzata dal Comune e adibita ai servizi di trasporto pubblico non di linea di persone a Venezia è la seguente:

- 206 natanti per servizi di taxi e di noleggio (≤ 5 tsl, ≤ 20 persone), di cui 13 di proprietà di cooperative di gondolieri;
- 25 natanti solo per servizio di taxi (≤ 5 tsl, ≤ 20 persone);
- 40 natanti solo per servizio di noleggio, di cui 5 con accessibilità anche per portatori di handicap (≤ 5 tsl, ≤ 20 persone);
- 56 natanti per servizio di noleggio gran turismo (> 10 tsl, > 20 persone);
- 5 natanti per trasporti specifici di persone con handicap (≤ 5 tsl);
- 5 idroambulanze (≤ 5 tsl).

In totale sono 281 natanti del tipo motoscafo o lancia e 56 di tipo lancione gran turismo o piccola motonave a due ponti: di questi ultimi è previsto l'aumento a 107, subordinatamente a un accordo con l'Autorità Marittima per la regolazione complessiva del servizio trasporto passeggeri anche in acque di sua esclusiva competenza, non ancora definito: i 51 ulteriori natanti gran turismo peraltro sono già esistenti e prestano servizio in acque marittime, e pertanto si possono includere nella



flotta complessivamente in servizio (fig. 1). Per completezza della descrizione della flotta lagunare destinata a servizi di trasporto di persone non di linea, va citata un'ultima categoria di servizi che si è venuta rafforzando negli ultimi anni: i trasporti di passeggeri effettuati da imprenditori come complemento alla propria attività principale, in regime cosiddetto di conto proprio senza pagamento diretto da parte del trasportato. Questa forma si differenzia dal trasporto non di linea che avviene per conto di terzi con pagamento da parte del trasportato, e al momento è priva di una specifica disciplina locale operativa. Si tratta di motoscafi acquistati e gestiti con dipendenti da parte di esercizi turistici (alberghi e negozi), sovente con sede in isole (Lido, Murano, Giudecca), destinati al trasporto dei propri clienti: i servizi più evidenti sono quelli svolti, talvolta addirittura a orario, da grandi alberghi di lusso (collegamenti con l'aeroporto di Tessera, servizi di traghetto, ecc.), altri sono effettuati ad esempio da vetrerie, talvolta nel tentativo di rendersi autonomi dal ricorso alle cooperative e ai consorzi che gestiscono i servizi non di linea regolarmente autorizzati. Si tratta di un numero di imbarcazioni che, per la mancanza di ricerche specifiche, risulta difficile da

quantificare, come risulta impreciso, ma certo non irrilevante, il numero dei cosiddetti abusivi e irregolari.

L'abusivismo

Nella laguna di Venezia è sempre esistita una quota di abusivismo nel trasporto acqueo non di linea, dovuto a diverse cause, identificabili sostanzialmente nella presenza di una quota di domanda non soddisfatta dai natanti autorizzati, nell'impossibilità per alcuni trasportatori di ottenere autorizzazioni per mancanza del possesso dei requisiti minimi (titoli professionali per condurre il natante, natante non abilitato, precedenti penali, ecc.), ma soprattutto nella saturazione del numero di licenze o autorizzazioni disponibili. Basta ricordare il primo impatto con la città di von Aschenbach allo sbarco dal piroscampo in bacino di San Marco, in *La morte a Venezia* di Thomas Mann: egli viene trasportato al Lido contro la sua volontà da un gondoliere senza licenza, che lo imbroglia sulla presunta impossibilità di usare il vaporetto di linea, e si dà alla fuga all'apparire delle guardie municipali senza peraltro farsi pagare. E tuttavia l'abusivismo a Venezia, dopo l'introduzione dei motoscafi per i servizi pubblici, ha subito molte evoluzioni, secondo le normative di volta in volta vigenti.

Una figura caratteristica era quella del sandolista abusivo, col motore funzionante nascosto da un telone mentre fingeva di remare. Più recente è la figura del trasportatore con natanti da diporto (soprattutto topette a motore), che imbarca famigliole di turisti sprovveduti nei pressi del Tronchetto e le sbarca nei pressi di campo Santi Giovanni e Paolo, con prezzi sovente non contrattati chiaramente e fonti di dispute e minacce. Questi sono abusivismi certamente gravi, in quanto i servizi sono svolti senza i requisiti minimi di sicurezza dei natanti e onorabilità e professionalità degli operatori, a totale rischio dei trasportati. Esiste inoltre una quota di soggetti che opera con motoscafi abilitati alla navigazione per uso privato, quindi con le necessarie dotazioni di sicurezza ma non autorizzati a effettuare trasporto di passeggeri a scopo di lucro.

Servizi irregolari e servizi regolarizzati

Ai fini della navigazione, è importante distinguere nella laguna veneta due tipi di acque: le acque propriamente interne (soggette ai Comuni e al Magistrato alle Acque) e le acque marittime (soggette al codice della navigazione e quindi alle

Capitanerie di Porto). Queste ultime comprendono i canali portuali e vari canali lagunari (come il bacino di San Marco e il canale della Giudecca), vie di passaggio da e per le banchine portuali. Negli anni ottanta, vigente la Lr 47/80, l'unica tipologia di servizi regolari non di linea non contingentati, quindi con autorizzazione ottenibile a domanda col solo possesso dei requisiti personali di legge, era il servizio di noleggio gran turismo svolto con natanti di portata maggiore di 20 persone ma senza limiti inferiori di stazza, autorizzato dalla Regione con possibilità di carico in tutto il territorio regionale, ma con divieto assoluto per il Comune di Venezia. Tali mezzi potevano pertanto navigare in tutta la laguna, ma non effettuare carico e scarico di passeggeri senza le autorizzazioni dei Comuni relativi. Così però si apriva la porta a irregolarità: molti operatori intenzionati a lavorare a Venezia come taxisti acquei ottenevano titoli autorizzativi, per di più approfittando della mancanza di limiti inferiori di stazza per utilizzare motoscafi di fatto fisicamente del tutto assimilabili ai taxi acquei, elevandone la portata a 21 persone con l'adeguamento delle dotazioni di sicurezza. Cominciavano così a circolare dei taxi irregolari, autorizzati a navigare ma non a imbarcare o sbarcare passeggeri. D'altra parte, proliferarono le imbarcazioni gran turismo, anche in funzione del fatto che il loro principale punto d'imbarco, l'isola del Tronchetto, è sotto la giurisdizione della Capitaneria di Porto e non del Comune di Venezia e quindi permette di operare al di fuori del contingentamento delle licenze.

Con la Lr 63/93, la Regione ha trasferito queste autorizzazioni gran turismo a diversi Comuni della gronda lagunare (Chioggia, Mira, Jesolo, ecc.) senza tuttavia che si risolvesse definitivamente l'anomalia di natanti autorizzati a svolgere servizi diversi da quelli effettivamente prestati. A seguito di un forte contenzioso sorto sull'utilizzo in servizio pubblico non di linea di natanti gran turismo, non autorizzati dal Comune, in acque comunali o comunque di navigazione interna, sono state col tempo apportate modifiche e interpretazioni autentiche alla Lr 63/93. È stato così sancito che i natanti gran turismo, con stazza lorda superiore a 10 tonnellate e portata superiore a 20 persone, abilitati al trasporto passeggeri in acque di navigazione marittima, possono legittimamente assumere traffico in acque di navigazione marittima e circolare liberamente in tutte le acque della laguna veneta, anche di navigazione interna. Questa specificazione ha reso

di fatto superfluo il possesso di autorizzazione comunale per gran parte dei servizi svolti con natanti gran turismo, che imbarcano all'isola nuova del Tronchetto o a Punta Sabbioni, mentre l'autorizzazione serve ancora, ad esempio, per imbarcare a piazzale Roma e alla ferrovia, poli che però presentano interesse indubbiamente minore anche per la scarsa disponibilità di pontili di attracco e le limitazioni di transito ai grossi motoscafi in Canal Grande.

È stato inoltre sancito che i natanti di stazza lorda inferiore a 10 tonnellate e portata inferiore a 20 persone (taxi acquei), abilitati al trasporto passeggeri in acque di navigazione marittima, non possono transitare e tanto meno imbarcare e sbarcare nelle acque di navigazione interna, pur potendo liberamente operare all'interno delle acque di navigazione marittima. Attualmente la quota più sensibile di servizi irregolari è riscontrabile in questa flotta, in quanto i piccoli natanti utilizzati trovano il loro ambito operativo ideale proprio in quei canali urbani che sarebbero loro preclusi, e che continuano invece a frequentare.

Per completare il quadro delle imbarcazioni di trasporto pubblico non di linea sarebbe dunque necessario aggiungere una stima delle imbarcazioni gran turismo operanti senza la licenza del Comune di Venezia e una stima dei taxi acquei cosiddetti irregolari. Entrambi i dati non sono disponibili al momento.

Le tendenze evolutive

La flotta regolarmente autorizzata dal Comune di Venezia ha ormai trovato un certo equilibrio, grazie anche ai recenti ampliamenti del numero delle licenze e autorizzazioni rilasciate che hanno consentito una regolarizzazione almeno parziale delle varie forme di esercizio precedenti, ed è stata accettata la prescrizione di potenza massima dei motori prevista dal regolamento comunale (100 HP per i motoscafi sotto le 5 tsl, 150 HP per i lanciazioni gran turismo, quest'ultima peraltro parzialmente elusa con l'imbarco di doppi motori con potenza massima quindi pari a 300 HP).

Sono invece ancora presenti due ordini di problemi in relazione al moto ondoso prodotto dai natanti in servizio pubblico non di linea e più in generale al servizio di trasporto passeggeri lagunare: la mancanza di specifiche tecniche per le carene (rispetto della cosiddetta "curva di resistenza residua" stabilita dal Comune, intesa come curva limite dell'energia dispersa in acqua sotto forma di



moto ondoso alle diverse velocità da parte di un natante) applicabili ai natanti autorizzati e l'impossibilità materiale di estendere sia la limitazione delle potenze dei motori, sia la eventuale disciplina sulle carene, una volta definita, ai natanti non autorizzati dal Comune ma esercenti servizi regolari di trasporto passeggeri in ambito lagunare. Da un lato è possibile che l'aumento del traffico turistico stanziale, legato anche alla recente proliferazione di nuovi alberghi nel territorio comunale, comporti nel prossimo futuro un aumento della domanda di trasporto individuale o per piccoli gruppi, che sarà possibile soddisfare solo con natanti di piccole dimensioni, idonei alla penetrazione nei canali più stretti, e che tale pressione comporterà, a licenze-autorizzazioni bloccate, il ricorso a nuovi natanti irregolari o a servizi di trasporto in conto proprio, comunque con aumento del traffico acqueo. La struttura tipica del motoscafo taxi non sembra destinata nel breve periodo a particolari evoluzioni, quindi rimarranno probabilmente immutate le caratteristiche sfavorevoli di generazione di moto ondoso connesse alla scarsa lunghezza e al conseguente regime di semiplanata consentito in ambito lagunare, mentre in ambito urbano, alle basse velocità consentite,

effetti significativi sul moto ondoso difficilmente potrebbero derivare da interventi tecnici sul singolo natante, in quanto dovuti piuttosto al numero complessivo dei transiti, destinato ad aumentare. D'altro canto, l'aumento del traffico turistico escursionistico organizzato (comitive), e recentemente anche di quello crocieristico, comporta l'aumento di domanda di servizi effettuati con natanti di portata maggiore e struttura panoramica a due ponti, sulle direttrici tipiche Tronchetto – San Marco, Tronchetto – Murano, Punta Sabbioni – San Marco e sugli itinerari escursionistici lagunari (Burano e Torcello, isole minori della laguna nord). La progressiva estromissione dei motoscafi gran turismo dai canali urbani, con le limitazioni di transito imposte in Canal Grande e in canale di Cannaregio, comportano necessariamente il dirottamento su direttrici esterne di maggior lunghezza, che quindi vengono percorse a velocità elevata e con ulteriore incremento del moto ondoso, solamente trasferito da una rete acquea all'altra. In tali casi, decisamente preoccupante è l'evoluzione tecnica della flotta destinata soprattutto alla navigazione lagunare esterna ai centri urbani, essenzialmente in acque marittime e quindi non regolamentata dal Comune: i

<u>direttrici taxi</u>	<u>transiti taxi</u>	<u>transiti totali</u>	<u>percentuale</u>
piazzale Roma/ferrovia in Canal Grande verso Rialto	456	1.854	25
rio Novo verso San Marco	638	1.221	52
a nord per l'accesso all'aeroporto dal canale di Tessera	437	561	78
accessi in centro storico attraverso rio di Noale	417	591	71
accessi in centro storico attraverso rio di San Lorenzo	413	667	62
a est di Murano	541	1.411	38
di fronte all'isola di San Michele	677	1.776	38
nel canale della Giudecca	103	1.082	10
nella laguna nord	97	1.172	8

Tab. 1 - Transito di taxi acquei in relazione al volume di transito globale, ore 7-17, primavera del 2000

natanti presentano caratteristiche più propriamente marittime (scafi a poppa tronca con specchio verticale, limitata lunghezza al galleggiamento, notevole larghezza, derivanti dall'impiego di piccole motonavi destinate originariamente ai trasporti in mare) che nulla hanno a che vedere con la tradizione della navigazione lagunare, e quando vengono portati alla velocità massima consentita in ambito lagunare, pari a 20 km/h, si situano in un regime idrodinamico particolarmente critico, che comporta la formazione di un fronte onduoso ripido e quindi un notevole dispendio di energia per l'avanzamento, a differenza dei tradizionali scafi impiegati da Actv (lunghi, snelli, ben avviati e oggetto di studi e perfezionamenti costosi e incessanti da decenni), creando notevoli problemi anche di sicurezza della navigazione in aperta laguna, oltre che di pesante impatto ambientale nelle aree più sensibili (barene).

L'assenza di possibilità di intervento per via amministrativa sull'abilitazione di tali natanti alla navigazione lagunare, data la non necessità di autorizzazioni, potrebbe tuttavia essere recuperata attraverso incentivi all'adeguamento della flotta, da prevedersi con apposite leggi statali o regionali, analogamente a quanto avviene per il rinnovo del parco autobus nelle città di terraferma.

Gli effetti della circolazione dei natanti adibiti a servizi pubblici non di linea

Gli ambiti di impiego dei servizi non di linea sono abbastanza ben delimitabili, e così i loro effetti, grazie anche alle frequenti rilevazioni di traffico riprese da Provincia e Comune dal 1997 in poi, dopo un decennio di sospensione dell'attività.

Va precisato che in fase di rilievo non è sempre

agevole distinguere se il motoscafo in transito (taxi o gran turismo) sia autorizzato dal Comune o meno, e pertanto i dati sotto riportati vanno letti come approssimazione per eccesso.

L'esame del traffico totale e specifico non di linea nelle dieci ore diurne, tra le 7 e le 17, rilevato in un giorno feriale della primavera 2000 per conto del Comune e della Provincia di Venezia, fornisce alcune utili indicazioni, seppure con la limitazione di non aver rilevato completamente il movimento sino a sera.

Il servizio taxi è impiegato soprattutto per servizi interni al centro storico di Venezia e sui collegamenti con le isole di Lido, Murano e Burano, oltre che sul collegamento con l'aeroporto di Tessera, unico approdo in terraferma.

Il servizio gran turismo è impiegato soprattutto nel collegamento urbano Tronchetto – San Marco e nei collegamenti lagunari Punta Sabbioni – San Marco, Venezia – Murano e Burano.

Sempre nella primavera 2000, il traffico gran turismo risulta infatti quasi assolutamente concentrato in canale della Giudecca (228 transiti su 1082, pari al 21%), al lato est di Murano, approdo per le comitive destinate alle vetrerie con provenienza dal canale delle Navi (50 transiti in ingresso/uscita su 306, pari al 16%), e comunque con un traffico complessivo di 110 transiti su 1411, pari all'8%.

Nel periodo estivo (giorno festivo del 2000), si rileva un traffico intenso gran turismo anche attorno a Burano – Torcello (175 transiti su 4364, pari al 4%), triplo di quello invernale, nonché sulla direttrice Punta Sabbioni – San Marco (40 transiti su 778, pari al 5%). Percentualmente i valori sono contenuti, soprattutto per la presenza intensissima di traffico da diporto nelle giornate festive.