

# L'evoluzione dei taxi acquei lagunari

di DARIO VIANELLO

**N**el giugno 1881 il vaporino “Regina Margherita” effettua la prima corsa di prova lungo il Canal Grande. Nasce così il servizio pubblico di linea svolto con natanti motorizzati (a vapore). Già nell'autunno dello stesso anno sono in attività tre *vaporini* e, nonostante le forti proteste di gondolieri e barcaioli, la svolta è definitiva. In quegli anni sono in servizio anche delle barche utilizzate dagli alberghi per trasportare i clienti in arrivo o in partenza dalla stazione ferroviaria; la convivenza tra quel servizio privato e gondolieri e vaporini è spesso difficile e, oltre a varie schermaglie tra opposti interessi, si riscontrano le prime proteste per il moto ondoso e il fumo prodotto dai vaporini.



La storia del servizio di taxi acqueo a Venezia inizia invece dopo il 1920, con l'avvento di motori di dimensioni contenute e la costruzione di corrispondenti piccoli motoscafi. Già a metà degli anni venti i primi tassisti, alcuni dei quali ex barcaioli passati con le nuove tecnologie al trasporto motorizzato, si associano tra loro creando le prime strutture collettive. Ad esse sono assegnate le prime autorizzazioni, che solo in seguito diventeranno personali. Ma in una città dove esiste già dal XVI secolo un capillare e organizzato servizio di traghetti con gondole e *batele* che permettono di spostarsi rapidamente superando il Canal Grande grazie a numerosi punti d'attraversamento, il

servizio di taxi acqueo è comunque limitato a pochi motoscafi e si rivolge soprattutto ai turisti.

Nei primi anni del Novecento le costruzioni nautiche sono caratterizzate da scafi lunghi e stretti che traggono evidente spunto dal naviglio militare, in cui gran parte dello scafo è costituito dalla prua completamente chiusa e contenente il motore che, con lunghi assali, trasmette il moto all'elica poppiera. Unico esempio di queste costruzioni ancora funzionante è il motoscafo “di casada” dei conti Volpi di Misurata, che in estate (raramente) viene posto in acqua e usato dai proprietari.

I primi taxi veneziani sono di dimensioni contenute, vista la necessità di transitare per gli stretti canali cittadini. Sono costruiti in fasciame e caratterizzati da linee molto filanti, con lunghe prue dalla chiglia accentuata, dov'è situato il motore. Il posto di guida corrisponde mediamente alla sezione di maggiore larghezza e, dopo una cabina passeggeri senza uscita sul retro, gli scafi terminano con poppe molto strette, all'inizio tonde e successivamente squadrate, dalla chiglia piatta che produce un'onda contenuta. La propulsione è ottenuta grazie a motori a benzina con potenze medie di circa 100 cavalli, mentre le misure d'ingombro massimo e la portata di passeggeri sono simili alle attuali: 8,5-9 m circa di lunghezza per 2-2,1 m di larghezza, con portata di 16-18 passeggeri.

Con lo sviluppo del turismo nel dopoguerra i motoscafi taxi aumentano di numero insediandosi con ormeggi di sosta (chiamati stazi) nei principali canali cittadini. Sono attivi gli stazi della ferrovia, di piazzale Roma, Rialto, San Marco, San Zaccaria e, con l'apertura del Casinò, anche accanto alla casa da gioco. Il loro numero passa in pochi anni da alcune decine ai 118 presenti nei primi anni settanta (di cui uno assegnato al Comune di Chioggia), con autorizzazioni rilasciate dalla Motorizzazione Civile che al tempo legiferava in materia. Le tipologie di costruzione rimangono sostanzialmente invariate ad eccezione dell'apertura della cabina verso poppa con la relativa creazione del giardinetto di poppa, nel quale i clienti possono sostare all'aria aperta



rimanendo lontani dal motore.

In quegli anni la modernizzazione dei mezzi di trasporto e la conseguente facilità di movimento imprimono un notevole impulso al turismo che assume anche a Venezia, come nel resto del mondo, i contorni di fenomeno di massa. In città si passa da un turismo equilibrato e d'élite, con visitatori che sostano in città per alcuni giorni, a una massiccia presenza giornaliera concentrata in poche ore. Si ricordano ancora alcune "mitiche" domeniche di settembre dei primi anni settanta, con piazza San Marco stipata di persone e interminabili code serali al pontile dei Giardinetti Reali per cercare di salire su uno dei pochi vaporetto in servizio sulle linee esistenti.

In quell'epoca inizia ad assumere importanza numerica il fenomeno dei cosiddetti abusivi, concentrati specialmente sull'isola del Tronchetto, unico parcheggio capace di ospitare la massa di vetture e autobus in arrivo. L'isola è scarsamente servita dai mezzi pubblici di linea sia terrestri che acquei, che non vanno oltre a un collegamento terrestre ogni 20 minuti per piazzale Roma e a una linea acquea "turistica" per San Marco nel solo periodo estivo. In quella situazione le iniziative private, regolari e abusive, hanno via libera fino a fare del Tronchetto un luogo considerato, allora come oggi, ai confini della realtà e della legalità. Nel frattempo l'enorme presenza di visitatori in transito e l'insufficienza dei mezzi pubblici incentivano l'evoluzione delle tecniche di costruzione dei motoscafi taxi. Al fine di aumentare la velocità per ridurre quanto più possibile i tempi di percorrenza, si potenzia la propulsione fino ad arrivare a motori di 180-200 cavalli, aumentando leggermente anche le misure di larghezza e lunghezza e lasciando invariato il numero massimo di passeggeri trasportabili (venti).

Ma la vera rivoluzione arriva a partire dal 1974. Il periodo di austerità dovuto alla crisi petrolifera

mondiale, la difficoltà di reperire il carburante e il suo costo sempre più elevato convincono i primi motoscafi a passare dal motore a benzina al motore diesel. Ciò implica profondi cambiamenti nelle tecniche costruttive e modifica radicalmente il profilo dei motoscafi veneziani, la loro galleggiabilità e il moto ondoso prodotto. I motori diesel d'allora sono infatti molto più pesanti e rumorosi di quelli a benzina. I classici scafi a prua lunga si rivelano subito inadeguati: l'imbarcazione risulta troppo appesantita verso prua, il che stravolge la linea di galleggiamento e provoca un continuo sormontare dell'acqua, che arriva spesso al posto di guida e alla cabina passeggeri. Si registrano



anche gravi difficoltà di governo, provocate dallo scarso pescaggio poppiero del timone.

Tutte queste difficoltà inducono i cantieri a puntare su una diversa tecnica costruttiva: motoscafi con prue corte e con motore a poppa, a vantaggio di una corretta distribuzione dei pesi e di una più coerente impostazione nautica, eliminando anche gran parte del disturbo provocato dai rumori della trasmissione. I risultati sono fortemente peggiori solo rispetto al moto ondoso: si riscontra subito che le nuove carene, con la parte poppiera più larga e di maggior pescaggio per il sostentamento del motore, provocano onde assai più grandi perché il motoscafo non “scivola” più sull’acqua.

L'affondamento dello scafo nella parte poppiera sposta un maggior volume d’acqua specialmente alle medie e alte velocità.

Tuttavia si continua sulla nuova strada, e anzi altre modifiche intervengono a migliorare l’efficienza e a diminuire i costi di costruzione e manutenzione.

Il motore posto all’estrema poppa consente di utilizzare il sistema entrofuoriborbo, che nel volgere di breve tempo sostituisce quasi totalmente la vecchia linea d’asse, mentre nella costruzione si fa sempre più strada l’uso della vetroresina.

Le costruzioni in legno diventano rare e riservate ai motoscafi di rappresentanza di enti o privati.

Questa situazione porta alla chiusura di storici cantieri che non sanno gestire il cambiamento, mentre nuove realtà imprenditoriali più dinamiche riescono a inserirsi nel difficile contesto della cantieristica veneziana, avviando sostanzialmente due diverse linee di produzione: quella più economica dei natanti in vetroresina e quella più particolare e limitata delle costruzioni in legno rivolta a una clientela più ricca e sofisticata. Il coraggio dimostrato da questi ultimi cantieri li ha premiati con commesse che arrivano da tutto il mondo.

Negli anni ottanta l’aumento del traffico acqueo motorizzato comincia a sortire i primi effetti negativi sul delicato equilibrio dell’ambiente cittadino e lagunare. Si riscontra un notevole aumento dei natanti in circolazione, sia come numero che come dimensioni. Il fenomeno, che riguarda anche le imbarcazioni da diporto e i mototopi per il rifornimento di ristoranti e alberghi, colpisce in modo particolare il trasporto di persone a scopi turistici: alcune tipologie di taxi acquei raggiungono i 10 m di lunghezza e si comincia a costruire i lancioni detti gran turismo, con portata di 140 passeggeri. In questo contesto bisogna considerare lo sviluppo dell’aeroporto Marco Polo, che necessita di

collegamenti veloci con il centro storico e soprattutto di motoscafi in grado di affrontare il lungo percorso acqueo anche con le avverse condizioni meteorologiche invernali. Vengono così costruiti motoscafi che raggiungono i 10 m di lunghezza e che sopportano motori anche oltre i 200 cavalli. Questo fortissimo sviluppo ha congestionato la situazione locale con grave danno al patrimonio artistico cittadino e alla morfologia lagunare.

Si sono tentate molte strade per arrivare a una tipologia di natante che produca meno onda, ma con scarsi risultati. Un tentativo dell’amministrazione comunale di affidare a un’apposita commissione lo studio di scafi dalle misure più contenute si è perso in un mare di lamentele da parte di aziende pubbliche e private, secondo le quali una minore portata di passeggeri o di merci significa inevitabilmente costi maggiori per l’economia della città. Sul versante positivo va considerata la recente iniziativa di alcune organizzazioni di motoscafisti, i quali (forse perché da sempre i principali accusati) hanno proposto l’introduzione di nuovi scafi che, pur in vetroresina e con motori a poppa, abbiano dimensioni e potenza inferiori e minor portata passeggeri. I risultati degli esperimenti non sono tuttavia ancora convincenti, forse a dimostrazione del fatto che le misure di costruzione non costituiscono il principale fattore di rischio ambientale.

Considerando il fatto che i moderni motori diesel pesano come i vecchi motori a benzina, sarebbe interessante riproporre oggi un motoscafo con il propulsore a prua e con la poppa stretta e piatta come i taxi di un tempo. Il moto ondoso ne risulterebbe sicuramente diminuito. Ma di fronte all’incessante incremento dell’economia turistica, del trasporto di merci e della nautica da diporto, il risultato complessivo sarebbe forse trascurabile. Forse per ridurre veramente i danni ambientali occorrono altre misure, più radicali e più coraggiose.

