





Il trasporto di turisti in arrivo a Venezia

di FABIO CARRERA

Insieme al trasporto delle merci, il trasporto persone nei rii interni e nei canali lagunari è una componente essenziale del traffico acqueo. Purtroppo, questo settore dei trasporti acquei è anche quello che storicamente ha creato più “problemi” in città, nonostante gli evidenti benefici che i servizi pubblici di trasporto persone sicuramente portano sia ai cittadini che ai visitatori. Tali problemi sono per lo più collegati al moto ondoso provocato soprattutto dai mezzi non di linea quali i taxi e i natanti gran turismo, anche se i mezzi Actv hanno senz’altro una dose di colpa in quest’ambito a causa dell’abitudine, dettata soprattutto da motivi di sicurezza, di mantenere la marcia innestata durante le operazioni di carico e scarico dei passeggeri. Quanti si avventurano in città o in laguna con piccole imbarcazioni a vela o a remi (ma anche con motori di piccola cilindrata) sono comunque ben consci della forza devastante delle onde create da “lance” e “lancioni”, ma anche da motoscafi privati sovradimensionati rispetto al fragile ambiente urbano e lagunare, soprattutto quando sono in mano a individui che non dimostrano il benché minimo rispetto dell’incolumità altrui. Oltre ai poveri diportisti che sono lasciati in balia di questi incoscienti centauri, l’altra categoria di cittadini che subisce in prima persona i soprusi del moto ondoso sono i “frontisti” che abitano lungo rii particolarmente trafficati. Purtroppo la stragrande maggioranza della popolazione conosce il problema solo per sentito dire, attraverso le pagine dei giornali che riportano con lodabile frequenza le lagnanze di coloro che più risentono di questa situazione insostenibile, anche se alla fine tutta la cittadinanza ne paga le conseguenze, attraverso i costi di restauro delle sponde che sono in gran parte a carico di tutti i cittadini che pagano le tasse. Oltre ai macroscopici problemi legati al moto ondoso, la categoria dei trasporti non di linea è anche fonte di tensioni con altri operatori del trasporto acqueo, quali i gondolieri e i trasportatori di merci, oltre che fucina di dissidi interni alla stessa

categoria che spesso sfociano in azioni violente di stampo mafioso, quali gli incendi dolosi di imbarcazioni di concorrenti e nemici. Se poi si considera anche il notevole livello di abusivismo che esiste nel settore, con i connessi loschi giri di intromettitori autorizzati e non che fanno il bello e il cattivo tempo in alcune zone della città, come il Tronchetto e San Giuliano, non c’è dubbio che l’intero settore del trasporto persone non di linea sia una piaga che va sanata al più presto con azioni che richiedono un coraggio finora sempre venuto a mancare negli amministratori della nostra città. Uno dei possibili rimedi potrebbe essere quello di sottrarre una fetta cospicua del “business” che tiene in piedi tutto il settore dei taxi e dei gran turismo inserendo mezzi di linea lungo le tratte che più alimentano il malaffare. Un’altra soluzione, più a lungo termine, sarebbe quella di educare meglio gli addetti ai lavori, attraverso una più attenta politica di assegnazione e di periodico rinnovo di patenti e licenze. Ovviamente, un altro approccio vincente sarebbe quello di interdire con decisione qualsiasi violazione delle regole civili e dei regolamenti di navigazione, con azioni repressive suffragate da leggi e ordinanze inoppugnabili e da un adeguato dispiegamento di forze dell’ordine, con poteri di intervento e di penalizzazione degni di un paese civile e non inefficienti come quelli disponibili fino a ora¹.

Nell’impossibilità di dare un apporto diretto in relazione agli aspetti politici e legali che rimangono comunque i fattori più importanti per una svolta positiva, il *Venice Project Center* (VPC) del Worcester Polytechnic Institute (WPI) ha portato il suo contributo attraverso uno studio preliminare condotto nell’estate del 2001 per conto di Vela, la società dell’Actv che gestisce il marketing e il ticketing per i mezzi pubblici di linea. Tale lavoro aveva come scopo la quantificazione dell’utenza turistica in arrivo a Venezia in relazione all’uso di

¹ C’è da dire che le sanzioni si sono inasprite proprio mentre questo articolo veniva redatto.

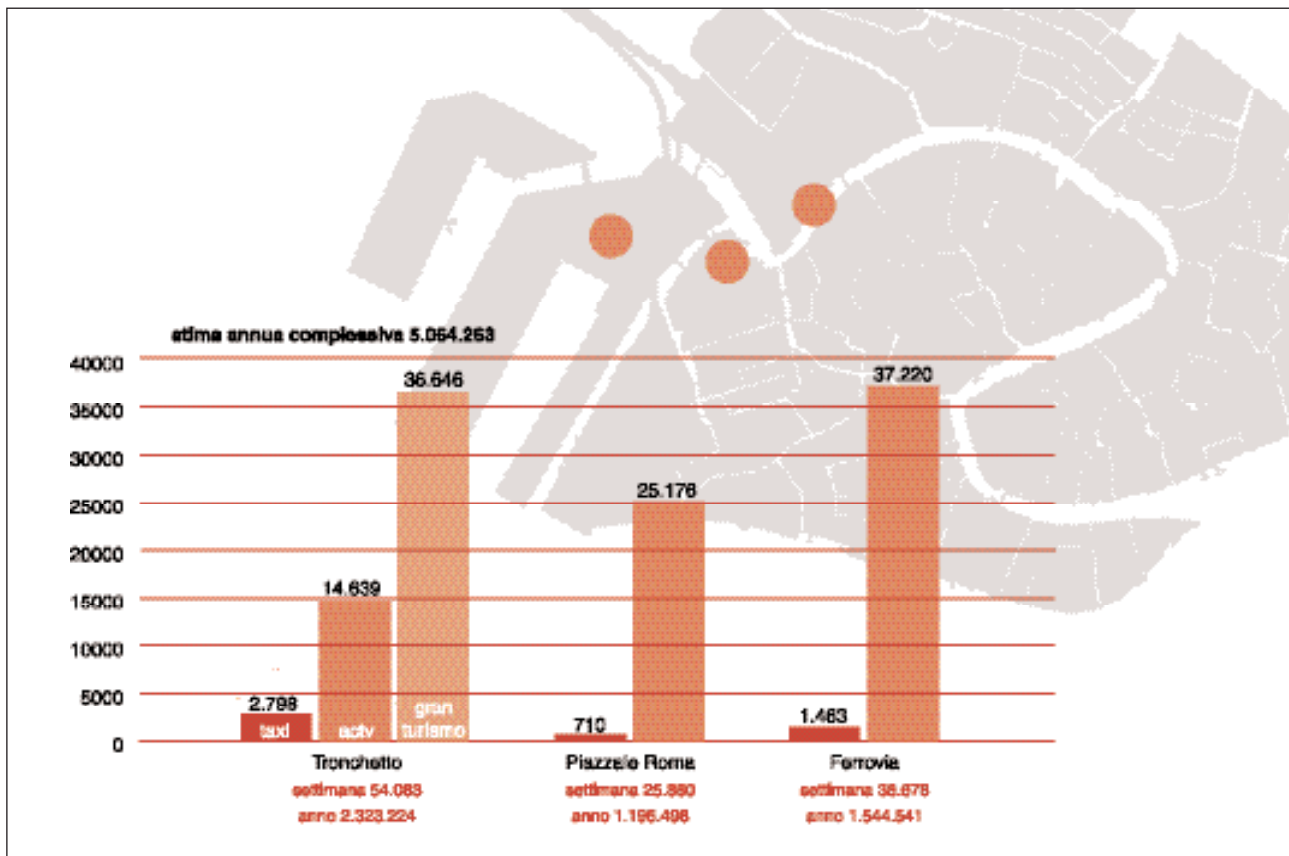


Fig. 1 - Stime degli arrivi e dei trasporti turistici a Venezia (estate 2001)

mezzi acquei di linea ed era di conseguenza focalizzata sulle tre teste di ponte della città storica: Tronchetto, piazzale Roma e ferrovia.

I dati forniti dal gruppo di quattro studenti ricercatori che ha affrontato lo studio costituiscono una base utile e necessaria per cominciare a ragionare su possibili soluzioni di mercato che potrebbero rendere meno appetibile l'uso di natanti non di linea per i milioni di turisti che si spostano in città ogni anno.

La ricerca ebbe luogo nei mesi di giugno e luglio dell'anno 2001. Gli arrivi turistici vennero quantificati dalle ore 9 alle ore 16, utilizzando una metodologia di riconoscimento visivo dei turisti già affinata negli anni precedenti durante simili studi per conto dell'Azienda di promozione turistica. In totale, presso ogni postazione, i conteggi ebbero luogo durante un completo giorno festivo e un intero giorno feriale, con otto conteggi addizionali di un'ora durante le ore di punta degli altri giorni per completare il quadro. I risultati raccolti sul campo vennero poi estrapolati a tutta la settimana e a tutto l'anno, basandosi su metodologie messe a punto nei summenzionati studi per conto dell'Apt sul turismo escursionistico.

Come si vede nella figura 1, la maggioranza degli arrivi si registra al Tronchetto, con un totale settimanale stimato in 54.000 arrivi, seguito dalla ferrovia con quasi 39.000 e da piazzale Roma con quasi 26.000.

È molto vistosa la predominanza dei mezzi Actv sia alla ferrovia che a piazzale Roma. L'Actv deve però lasciare il primato ai lancioni gran turismo al Tronchetto, proprio dove si registrano i maggiori afflussi. I taxi occupano un ruolo tutto sommato minore in tutte e tre le postazioni.

Complessivamente, gli arrivi totali stimati sulla base dei dati raccolti si attesta sui 5 milioni di turisti. Tale numero rappresenta una sottostima degli arrivi turistici totali a Venezia, precedentemente calcolati in 11 milioni (vedi WPI 1999 e WPI 2000). Ciò è dovuto in parte alla componente turistica che si muove a piedi, soprattutto da piazzale Roma e ferrovia, che non è stata monitorata in questa occasione, e in parte dall'esclusione degli arrivi aeroportuali, degli arrivi da altre direzioni (soprattutto da Punta Sabbioni), degli arrivi che raggiungono il Lido via ferry boat o degli arrivi dei croceristi via nave.

La figura 2 riassume i risultati secondo le tre tipologie di trasporto, evidenziando come due terzi del mercato sia appannaggio dei mezzi pubblici dell'Actv, e un terzo circa sia trasportato da mezzi gran turismo.

Un'inchiesta parallela, condotta sulla base di interviste e questionari in piazza San Marco, ha confermato che sono soprattutto i grandi gruppi che privilegiano l'uso dei mezzi gran turismo che fanno la spola dal Tronchetto a San Marco, com'era facile immaginare.

Questa evidente domanda di trasporto turistico al Tronchetto, attualmente soddisfatta da mezzi privati gran turismo, si potrebbe sicuramente smaltire in gran parte attraverso mezzi pubblici di linea che, funzionando a orari fissi, non avrebbero necessità di correre lungo il canale della Giudecca, notoriamente quello che più risente del moto ondoso selvaggio. L'utilizzo di grandi mezzi quali le motonavi permetterebbe una maggiore efficienza nel trasporto delle comitive turistiche, con grandi benefici per i conti dell'azienda di trasporto pubblico (Actv) e con corrispondenti visibili benefici per tutta la città, grazie alla diminuzione di traffico e moto ondoso in quella fondamentale arteria acqua di Venezia che è il canale della Giudecca e soprattutto nel "salotto buono" della città d'acqua, rappresentato dal bacino di San Marco.

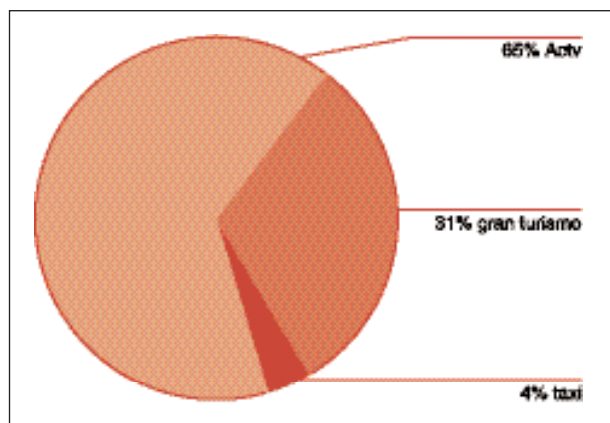


Fig. 2 - La distribuzione complessiva degli arrivi turistici secondo i mezzi di trasporto usati

Bibliografia

- Katie Gardner, Igal Massima, Jillian O'Toole, Michael Sweeney, *Evaluation of the Touristic Use of Transportation in Venice, Italy*, tesi WPI, relatori Fabio Carrera e John Zeugner, per conto di Vela spa, luglio 2001.
- Russell W. Caruso, Marc P. Cryan, Amy E. Holton, Francesco Q. Pancheri, Marianne Schady, *An Assessment of the State of Tourism in Venice*, tesi WPI, relatori Fabio Carrera e Peter Christopher per conto dell'Apt di Venezia, luglio 2000.
- Eduardo Braghin, Carlos Roberto Calvo, Ark Gozubuyuk, Mark Bartholomew Hodos, *Estimation of Excursionist Tourists in the City of Venice*, tesi WPI, relatori Fabio Carrera e Stephen Weininger, luglio 1999.
- Addi Butler, John Casill, Samuel Castello, Turgut Sarioglu, *Planning and Implementation of Campaigns for the Quantification and Analysis of Venetian Lagoon Traffic*, tesi WPI, relatori Fabio Carrera e Fred Looft, luglio 1998.

