

Il popolo delle barche





Il popolo delle barche

Indice

- 3 Venezia e le barche: problemi e strategie della lotta al moto ondoso *(Paolo Costa)*
- 5 Laguna 2002: il popolo delle barche *(Paolo Lanapoppi)*
- 7 Quante sono le barche che navigano in laguna? *(Franco Fiorin)*

TRASPORTO ACQUEO

- 11 Il trasporto pubblico non di linea *(Franco Fiorin)*
- 17 L'evoluzione dei taxi acquei lagunari *(Dario Vianello)*
- 21 Il trasporto dei turisti in arrivo a Venezia *(Fabio Carrera)*
- 25 Il trasporto di merci a Venezia: modalità e problemi *(Stefano Biondi)*
- 29 Trasporto e distribuzione di merci nel centro storico di Venezia: spontaneismo e riorganizzazione *(Fabio Carrera)*
- 35 L'asportazione dei rifiuti solidi urbani *(Maurizio Calligaro e Marino Vianello)*
- 39 Il trasporto di materiali per l'edilizia a Venezia *(Antonio Vespignani)*

DIPORTO: REMO E VELA

- 43 La gondola tra passato e presente *(Francesca Scarpa)*
- 49 Le barche tipiche della laguna di Venezia *(Gilberto Penzo)*
- 55 Le associazioni di voga: una realtà molto vitale *(Daniele De Cecco)*
- 61 La voga alla veneta: regate e regatanti *(Marino Almansi)*
- 67 La Vogalonga: una festa e una fede *(Silvio Testa)*
- 71 Il diporto velico in laguna nord *(Paolo Camurri)*
- 75 Sono tornate le vele al terzo *(Paolo Lanapoppi)*
- 77 Adola e il "parco acquico urbano" fra Mestre e Venezia *(Vittorio Resto)*

CANTIERI E DARSENE

- 81 Per un'ermeneutica del concetto di cantieristica "tipica e tradizionale" nella Veneta Laguna (*Giovanni Caniato*)
- 87 Cantieri e rimessaggi a Venezia (*Pierpaolo Favaretto*)
- 93 La cantieristica minore nella provincia di Venezia: un settore complesso (*Giuseppe Scaboro*)
- 95 Darsene, *cavane* e posti barca: la consistenza del diporto nautico in laguna (*Giannandrea Mencini*)
- 101 Due nuove darsene per il ricovero temporaneo dei natanti (*Giuliano Molon*)
- 103 Gli spazi acquei (*Luca Fontanella*)

TRAFFICO E MOTO ONDOSO

- 105 Il volume di traffico acqueo sulla laguna: monitoraggi e controlli (*a cura della sezione Polizia Lagunare del Magistrato alle Acque*)
- 109 Il traffico estivo nella laguna veneta (*Fabio Carrera*)
- 113 I movimenti di opinione e le proteste contro il moto ondosso a Venezia (*Giannandrea Mencini*)



*In copertina, immagine della Vogalonga (1975)
in controcopertina, il fero da poppe*

Venezia e le barche: problemi e strategie della lotta al moto ondoso

di PAOLO COSTA

Commissario del Governo delegato al Traffico Acqueo nella Laguna di Venezia

Il rapporto tra la nostra città e le barche è un momento centrale della relazione tra Venezia e la modernità. La nostra vita dipende in misura sempre maggiore dagli spostamenti dei beni e delle persone e sempre meno riusciamo ad immaginare un mondo dove cose e uomini non si muovano in fretta. Gli effetti collaterali della mobilità sono però ineludibili: come in terraferma il traffico soffoca le città, a Venezia e nella sua laguna il moto ondoso insidia la stabilità dei palazzi, la sicurezza della navigazione e la morfologia delle barene.

L'aggravarsi del fenomeno in questi ultimi anni può essere schematicamente attribuito alla somma di diversi fattori:

- la sovrapposizione di traffici di diversa natura e con diverse finalità in un bacino di dimensioni ridotte;
- l'inadeguatezza in termini di dimensioni, forma e propulsione delle imbarcazioni utilizzate;
- lo scarso coordinamento tra le autorità competenti alla regolamentazione ed al controllo del traffico;
- l'insufficiente informazione sulle regole vigenti;
- la difficoltà nel controllo e nell'enforcement delle regole.

La diagnosi è ormai patrimonio comune, così come è patrimonio comune la consapevolezza che dal rapporto tra velocità delle imbarcazioni e profondità dei canali nascono i problemi più rilevanti e che gli effetti del cosiddetto inquinamento idrodinamico si manifestano in maniera diversa, ma ugualmente distruttiva sia lungo i canali lagunari esterni al centro storico, sia lungo i rii interni.

A molti è chiaro inoltre che affrontiamo oggi un'emergenza accumulatasi negli anni e che governare il fenomeno è un'operazione complessa, che va compiuta agendo su più fronti, tenendo presenti orizzonti temporali multipli, con il polso fermissimo contro gli abusi, lasciando tutto lo spazio possibile a coloro che rispettano le regole, per garantire tutte le attività per le quali la mobilità è indispensabile.

Gli strumenti di azione sono tanti, alcuni studiati da tempo, altri nuovi, altri da inventare e da definire. Si possono enumerare i principali: chiarezza delle responsabilità e delle regole, informazione, enforcement, ottimizzazione dei percorsi, separazione delle funzioni, controllo

costante delle cause e degli effetti, investimenti su nuove forme di carena, limitazioni della potenza dei motori, scelte localizzative opportune.

"Chiarezza delle responsabilità" ha oggi un significato nuovo. La frammentazione delle competenze è stato a lungo uno degli ostacoli più rilevanti ad un'azione incisiva ed efficace. Riunire tutte le competenze connesse al traffico acqueo nelle mani del Commissario al Moto Ondoso ha introdotto il principio della responsabilità unica e la possibilità di prendere decisioni rapide su tutto il contesto lagunare.

"Chiarezza delle regole" significa alcune azioni ben precise: innanzitutto definire i limiti di velocità in tutto il territorio lagunare. Niente di innovativo, si tratta solo di riorganizzare quello che è già stato deciso. Per rendere credibile l'azione è indispensabile avviare un intenso programma di informazione, mai messo in atto prima d'oggi, per far conoscere a tutti, navigatori abituali ed occasionali, veneziani e non veneziani come si può circolare nelle acque lagunari. La laguna, per la prima volta, si riempie di segnali, così nessuno potrà dire che non sapeva che ci fosse un limite al suo bisogno di scorazzare per i canali.

Se c'è l'informazione si possono fare controllo e repressione con successo. Coordinando le forze di polizia esistenti si può presidiare il territorio e porre in atto una strategia di dissuasione forte ed incisiva dei comportamenti irregolari.

È opportuno però anche stabilire un sistema di deroghe per il trasporto pubblico, per far sì che i limiti di velocità non ingessino le già difficoltose comunicazioni tra le parti della laguna e per rispondere alla domanda di mobilità quotidiana dei cittadini veneziani.

L'azione di controllo e dissuasione è efficace solo se è possibile riconoscere le imbarcazioni e non sempre in laguna questo è possibile. È necessario munire tutte le barche di un contrassegno, avviando una campagna capillare che coinvolga tutti i proprietari. È necessario poi sistematizzare le regole della circolazione per le diverse tipologie di traffico nel centro storico, specificando gli orari di circolazione, i sensi di marcia, i divieti di transito in alcuni canali in funzione delle dimensioni e della stazza dei natanti, riconfermando i rii blu ed i limiti per i transiti delle imbarcazioni da diporto. Anche qui

non si stravolgono le regole, si mettono in ordine per dar loro coerenza. Per farle rispettare. Facendo questo lavoro di ricucitura si può introdurre una sola innovazione importante: la regolazione del transito dei mezzi gran turismo. Sono tanti, sono cresciuti un po' così, al limite tra l'autorizzato ed il non autorizzato. Sono importanti per la nostra economia turistica, ma devono comportarsi bene, per migliorare la qualità del servizio che offrono e la qualità della visita dei nostri ospiti. Sappiamo che i turisti sono disposti a pagare un po' di più per avere servizi di qualità ed è giunto il momento di puntare a migliorarli.

Così si pongono le basi per lavorare, da qui in avanti occorre prendere delle misure più complesse, più coraggiose ed innovative, nella piena consapevolezza che è necessario dare continuità nel tempo alle iniziative e che sarà quindi opportuno presentare subito un disegno di legge che ridefinisca il sistema delle competenze sulle acque lagunari, che mantenga il principio della responsabilità unica ed istituzionalizzi il coordinamento tra i soggetti.

Dopo aver sistematizzato l'esistente e mentre ci si assicura che vengano rispettate, le regole andranno migliorate. È necessario rendere più funzionali i limiti di velocità in tutta la laguna, mettendoli in relazione con la profondità e la larghezza dei canali. È indispensabile ricostruire il sistema di normative del traffico nelle zone blu e nei centri storici, basandosi su parametri certi e controllabili e studiando meglio gli orari di circolazione di alcune tipologie di mezzi e la stagionalità del traffico.

Contemporaneamente si deve iniziare a controllare in maniera sistematica le cause, le dimensioni e gli effetti del moto ondoso, mettendo in rete il sistema di rilevazione, costruendo il modello di simulazione del traffico che tenga conto anche delle caratteristiche morfologiche della laguna ed organizzando le conoscenze sullo stato di degrado delle rive del centro storico. Individuando in maniera scientifica i siti più sensibili si potranno anche realizzare rive che assorbono l'energia delle onde piuttosto che rifletterla, ponendo un rimedio, almeno temporaneo, alle situazioni più a rischio.

Per dare continuità alla dissuasione dei comportamenti irregolari è necessario procedere subito alla costruzione della "torre di controllo" del traffico lagunare. Non sarà un "grande fratello", ma un sistema di coordinamento. È un progetto ambizioso, che comporta investimenti in tecnologia che sono già stati in parte fatti, ma soprattutto la disponibilità di tutti coloro che, per lavoro, si muovono in laguna tutti i giorni: taxisti, gran turismo, mezzi a noleggio con conducente, mezzi di proprietà degli enti pubblici, mezzi di trasporto pubblico, natanti per lo smaltimento dei rifiuti, per

il trasporto delle merci, ecc. Per loro dovremo anche pensare di istituire "corsi di abilitazione", con la finalità di far conoscere a fondo le regole per una navigazione a basso impatto.

Dal trasporto delle merci si potranno ottenere anche prestazioni migliori. Uno studio contenuto in questo Quaderno testimonia che il traffico causato dal trasporto di beni in laguna potrebbe diminuire del 90%, pur recapitando a domicilio le stesse quantità di merci (un bel risparmio per i trasportatori che sono pagati in base alla quantità di merci e non al numero dei viaggi). Certo non è un obiettivo immediato. È necessaria un'organizzazione della logistica più moderna, l'accordo tra tutti i soggetti, la realizzazione del centro interscambio merci, la riorganizzazione del sistema delle rive pubbliche nel centro storico e il riordino degli spazi acquei lungo i canali.

È chiaro che tutto questo non basta. La tecnologia e la ricerca che in questi anni sono state messe in campo ci offrono le soluzioni innovative, che verranno recepite gradualmente, ma che ci consentiranno di rimodernare, in una decina d'anni, l'intero parco imbarcazioni della laguna di Venezia con natanti costruiti in maniera tale da ridurre il più possibile il moto ondoso, con motori a basse emissioni, a potenza contenuta, magari anche meno rumorosi e dotati di strumenti in grado di misurare l'altezza e l'intensità dell'onda prodotta assieme alla velocità. Nel frattempo dovremo istituire il "bollino blu" per tutte le barche che mano a mano si adegueranno a standard qualitativi migliori.

Dovremo affrontare infine due fenomeni che sono cresciuti molto negli ultimi anni. Il diportismo proveniente dalla terraferma ed il traffico crocieristico. Del primo sappiamo che è un fenomeno concentrato in alcuni periodi dell'anno, che si tratta di traffico di attraversamento e che, se saremo in grado di mettere in atto tutte le misure di mitigazione che ho elencato, produrrà sempre meno danno. Sarà comunque indispensabile una strategia di controllo efficace che ci consenta di salvaguardare una parte preziosa di tutta la laguna privilegiando, da una parte le imbarcazioni più adatte ad attraversarla e dall'altra le attività locali che sono il fulcro della vita dei nostri piccoli centri periferici. Per quanto riguarda il traffico crocieristico, ritengo necessario approfondire gli studi sugli effetti del transito delle grandi navi sui rii che si diramano dai canali portuali e mi auguro che troveremo a breve la modalità di dimezzare il numero dei passaggi, istituendo il senso unico "mirato" nei canali portuali.

Il quadro delle azioni è molto chiaro, sarà necessaria la volontà di tutti per portarlo avanti.