



Gazzia

CARRETTI

ZONIN

Il trasporto di merci a Venezia: modalità e problemi

di STEFANO BIONDI

Gli acquaroli o burchieri da acqua, costituitisi in arte nel 1471, avevano il privilegio di condurre acqua di Brenta con appositi burchi e barche a Venezia per versarla nei pozzi pubblici e privati e per fornirla all'ingrosso alle altre arti cittadine (tentori, laneri, lavanderi, pistori, saoneri, pestrineri, osti, verieri da Murano, barbieri, ospedali, ecc.).

Un'altra serie di norme regolava il trasporto di merci di altra natura attraverso pagamenti di un contributo annuo e il rilascio di un apposito bollettino, detto il "San Marco", recante un timbro rosso con l'immagine del leone andante. La Serenissima insomma riconosceva la rilevanza strategica del servizio di trasporto di merci e lo sottoponeva a regole precise.

Ma dopo la caduta della Repubblica il settore rimase praticamente privo di regole, dato che il trasporto di merci in conto terzi per via acqua era specifico solo dell'ambiente lagunare e non risultava facilmente inquadrabile in norme nazionali. Tale protratta carenza normativa generò una forte confusione, le cui conseguenze pesano tuttora sulla città di Venezia e sulla sua laguna.

La situazione normativa attuale

La prima normativa specifica, che ancor oggi è quella di riferimento, è la legge regionale n. 47 del 1980, con la quale si cercò di disciplinare il settore prevedendo la necessità di autorizzazioni comunali per il trasporto di merci in conto terzi a mezzo barca. L'amministrazione comunale, tuttavia, non bandì subito il concorso per il rilascio delle autorizzazioni e i trasportatori operanti nel 1980 dovettero continuare l'attività in una precaria situazione di attesa fino all'entrata in vigore di una nuova legge regionale (la n. 63 del 1993). Finalmente nel 1995 si procedette al rilascio delle prime autorizzazioni, in numero di 243. Nel 1997 venne emanato un ulteriore bando di concorso in seguito al quale vennero rilasciate ulteriori 167 autorizzazioni.

Pertanto oggi il numero totale di imbarcazioni autorizzate dal Comune di Venezia è di 410 (in realtà 393, perché 17 autorizzazioni rimangono ancora non assegnate). Contro il concorso esiste però, ed è ancora pendente presso il Consiglio di Stato, un ricorso presentato da una società di proprietà, paradossalmente, dello stesso Comune di Venezia. A tale contingente si è arrivati attraverso il lavoro di una commissione comunale incaricata di stimare la domanda complessiva di trasporto di merci e di tener conto dell'esigenza di tutelare la salvaguardia fisica della città. Pertanto il regolamento prevede una definizione annuale, da parte delle imprese autorizzate, delle tipologie di servizio svolte, mediante comunicazione al Comune da effettuarsi al momento della vidimazione annuale dell'autorizzazione. Tali dichiarazioni hanno validità statistica e di programmazione, permettendo, nel caso emergesse una necessità di trasporto non soddisfatta, l'eventuale messa a bando di altre autorizzazioni. Al Comune di Venezia rimane l'obbligo, finora mai osservato, di verificare ogni anno la congruità del contingente.

A queste difficoltà normative, solo oggi in via di lenta soluzione, vanno aggiunti altri, assai gravi condizionamenti, legati alla natura unica dell'ambiente nel quale si deve operare. Si tratta del delicato momento di passaggio delle merci dal trasporto su strada o ferrovia a quello su acqua e del complesso sistema di consegna in città, legato al transito sui canali, alla disponibilità di rive di attracco e all'ulteriore trasporto su carretti fino alla destinazione finale.

Lo scambio tra gomma e barca avviene oggi per l'80% nella zona del Tronchetto, assolutamente non idonea allo scopo. Sulla riva del Tronchetto, sprovvista di magazzini e perfino di spazi coperti, si compie ogni mattina, in una confusione forse pittoresca ma del tutto inefficiente, il passaggio delle merci in arrivo dalla terraferma, per un totale di 150.000 tonnellate annue. Vista l'esiguità dello spazio a disposizione, si assiste all'arrivo dei primi trasportatori fin dalle 3 del mattino, allo scopo di



conquistarsi uno spazio sulla riva per poter lavorare alle 6 quando sopraggiungono i camion. I quali poi, a causa delle difficili condizioni di traffico sulla tangenziale e su altre strade, difficilmente sono in grado di rispettare le ore di appuntamento, con ulteriore spreco di tempo e di efficienza per tutti. Da molti anni i trasportatori chiedono che venga istituito un moderno centro d'interscambio merci. La sua presenza, con l'inclusione dei necessari magazzini, permetterebbe anche e soprattutto di pianificare le consegne per settori della città, evitando a ogni barca di percorrere quotidianamente l'intera rete di canali. Uno studio citato in altra parte di questo Quaderno ipotizza un risparmio fino al 90% dei tratti di percorrenza (e del conseguente moto ondoso e logoramento di strutture cittadine) in presenza di un centro d'interscambio adeguato. Un altro studio, commissionato dalla Confartigianato e affidato a specialisti dell'Università di Trieste, perviene a conclusioni molto simili. Dal 1980 sono in corso faticose e deludenti trattative con il Comune di Venezia a tale scopo; varie aree sono state individuate, assegnate e poi ritirate; progetti di massima (almeno due) sono stati redatti e poi vanificati. Il Comune è tornato ora, dopo ventidue anni, a indicare come possibile sede un'area dell'isola del Tronchetto (il lotto H), a suo tempo scartata e giudicata inidonea da uno studio del Coses (oltre che estremamente costosa per il

Comune, che dovrebbe riacquistarla dagli attuali proprietari, parzialmente costruita con criteri adatti ad altra destinazione).

Un altro flusso di merci, molto minore, ha luogo lungo la direttrice che dalla terraferma di San Giuliano conduce, attraverso un canale parallelo al ponte sulla laguna, alla zona di San Giobbe. A San Giuliano operano alcune aziende dotate di piccoli magazzini, oggi a rischio di chiusura perché l'area è inserita nel costituendo parco di San Giuliano. Altri problemi sorgono in relazione alle rive di carico e scarico in città. Accade troppo spesso che le rive cittadine siano occupate da imbarcazioni all'ormeggio permanente, le quali non sono situate alla distanza minima regolamentare che permetterebbe l'ormeggio alle rive. Ciò è dovuto a una politica poco accorta di concessione di spazi acquei, a una forte dose di abusivismo nell'occupazione di tali spazi e alla mancanza di controlli regolari. Pertanto la ricerca di un luogo ove ormeggiare è divenuta l'incubo quotidiano per i trasportatori di merci, con danno in termini di tempi e costi di consegna e con la conseguenza di vedere spesso le imbarcazioni costrette a ormeggiare in due file, rendendo problematico il passaggio di altri natanti. Aggiungiamo infine la costante, e in sé del tutto lodevole, attività di escavo dei rii. Essa è stata svolta fino a pochi anni fa con gravi carenze nella programmazione e gestione: si pensi che un

importante rio di attraversamento (Sant'Antonin) è rimasto chiuso per otto anni in attesa di manutenzione.

Segnaliamo infine la piaga dell'abusivismo, legata alla carenza di controlli. Malgrado le norme affidino un notevole potere sanzionatorio al Comune di Venezia, la flotta stimata di trasportatori senza licenza consiste in almeno 200 imbarcazioni, alcune delle quali mascherate con licenze di trasporto in conto proprio o di noleggio senza conducente. Uno studio sulle prospettive del trasporto di merci a Venezia, commissionato dal Comune nel 1991 e realizzato dai proff. Lando e Zanetto, così concludeva: "Si pone il problema di giungere a un regolamento integrato e congruente alla circolazione dei natanti... Una vincolistica tradizionale basata sui sensi unici non risolve il problema... Occorre trasferire l'interscambio gomma-acqua lungo il canale della Scomenzera e all'uscita del canale stesso sul canale della Giudecca... Il Canal Grande dovrebbe riacquisire le sue caratteristiche di canale-porto, con il recupero della funzione di approdo pubblico di nuove rive oggi adibite allo stazio."

La flotta e il suo utilizzo

Le imbarcazioni operanti per il trasporto di merci in conto terzi con autorizzazione del Comune di Venezia sono oggi, come si è detto, in numero di 393. Le aziende operanti nel settore sono un centinaio con circa 1000 occupati. La gran parte delle imprese sono artigiane e vedono il titolare direttamente impegnato nell'attività di trasporto. Nel settore è in atto una riorganizzazione con la nascita di alcune società in grado di armare una flotta di natanti abbastanza consistente. Le imbarcazioni sono per la maggior parte in vetroresina, materiale che ha soppiantato il tradizionale legno com'è avvenuto in tutti i campi della nautica. Esiste anche un numero limitato di imbarcazioni in ferro, utilizzate quasi esclusivamente ove richiesto per motivi di sicurezza e di capacità di carico: l'edilizia e i trasporti eccezionali. Si è infatti dimostrato che in quei settori il ricorso alla vetroresina non era possibile perché la movimentazione del carico con la gru di bordo metteva a repentaglio la stabilità delle imbarcazioni. Oggi il 50% circa della flotta è destinata a servizi specifici (in particolare l'edilizia, l'alimentare e i trasporti eccezionali) che richiedono imbarcazioni con attrezzature speciali; il rimanente 50% è utilizzato in modo promiscuo a seconda della

domanda del mercato.

Quanto ai tempi di percorrenza, la Confartigianato ha eseguito, con l'aiuto della ditta Thetis, un monitoraggio durato oltre un anno su una piccola flotta di imbarcazioni operanti in settori diversi e dotate per l'occasione di GPS collegati a una centrale. Tra i dati verificati erano incluse le ore di moto e il numero di chilometri percorsi dai trasportatori in una giornata di lavoro. Pur nella sua assoluta limitatezza statistica, il dato emerso è significativo: la ricerca ha dimostrato che le imbarcazioni si muovono solo per quattro ore al giorno, essendo il resto del tempo impiegato nella consegna a mano dei colli trasportati.

Aspettative per il futuro

Per una gestione del settore adeguata alle esigenze di una società moderna, efficiente e rispettosa dell'ambiente, occorre procedere secondo quattro linee direttive:

- messa in opera di efficienti controlli per limitare e sanzionare le infrazioni;
- presa di coscienza da parte del Comune della funzione essenziale del trasporto di merci per la vita della città;
- creazione di un centro d'interscambio merci;
- miglioramento del sistema di rive adibite a carico e scarico nei rii e canali interni e periferici.

I trasportatori di merci continueranno nel loro delicato lavoro di rifornire una città unica al mondo per la sua bellezza ma anche per i problemi che crea. La sfida è ardua ma anche esaltante e sarebbe auspicabile che un giorno, guardando alla gestione della città nei nostri anni, i posteri potessero manifestare la stessa ammirazione che noi oggi nutriamo di fronte alla saggezza e intelligenza degli antichi reggitori della Serenissima.

materiali di costruzione delle imbarcazioni da trasporto di merci in conto terzi

<u>materiale</u>	<u>n. di barche</u>
ferro	90
legno	100
vetroresina	210
totale	400

numero di imbarcazioni per settore operativo

<u>tipologia</u>	<u>n. di barche</u>
edilizia	80
alimentari e refrigerati	50
corrieri espresso	30
trasporti eccezionali	10