

**Taxi acquei
L'INCHIESTA**

GLI AFFARI
Il costo di una licenza
si avvicina ormai
al milione di euro



LA PARALISI
Il consiglio comunale
non riesce a discutere
la delibera di riforma

Michele Fullin
VENEZIA

Un milione di euro. Il costo di una licenza di taxi acquatico si sta avvicinando sempre di più a questa soglia psicologica e si sta allontanando sempre più dalla portata di acquisto del cittadino medio. Se il valore dell'attività è questo, facendo due calcoli di matematica finanziaria attraverso l'attualizzazione delle entrate, è possibile stimare approssimativamente un reddito atteso di circa 200mila euro l'anno. Questa cifra non è lontana da quella che l'ex tassista Giorgio Manao dodici anni fa chiese al Comune come risarcimento del danno per avergli ritirato per quattro anni la licenza nell'ambito una causa civile: 10 milioni al mese di allora. Causa che si risolse prima con l'annullamento della delibera del Comune da parte del Consiglio di Stato e, due anni or sono con pronuncia della Cassazione civile che ha dato ragione all'ex motoscafista.

Quindi, anche se non è possibile conoscere esattamente il fatturato reale di ciascun operatore, fare il tassista, pur restando quotidianamente esposto al sole e alle intemperie di giorno e di notte, rimane un lavoro ben retribuito. Logica vuole che, finché il numero di licenze rimane abbastanza basso, il suo valore e il reddito individuale restino salvaguardati. È questo il motivo che spinge i titolari a fare lobby per evitare che il Comune allarghi troppo questo numero.

Dall'altra parte, ci sono le persone che sono fuori dalla torta e che vorrebbero entrarvi dopo aver compiuto un tirocinio più o meno lungo (sia al servizio



La rivoluzione affondata

L'EQUIVOCO DI FONDO

Su 265 permessi assegnati, ben 195 sono doppi

Sono 35 le licenze per noleggio, 193 quelle miste taxi e noleggio, altre 7 bivalenti di cooperative di gondolieri, 25 solo taxi, più 5 per persone con disabilità. Per un totale di 265 titolari di licenza o di autorizzazione comunale. L'elevato numero di licenze miste ha

sempre consentito ai titolari di equivocare sul significato del trasporto, evitando fino a pochi mesi fa l'uso del tassametro. Anche oggi, il turista difficilmente sa se sale a bordo di un taxi o se sta noleggiando una barca. Certi bizantinismi sono tutti veneziani.

dei titolari che lavorando in campi simili) ma senza pagare costi esorbitanti. Il Consiglio comunale (a cui spetta il rilascio di nuove autorizzazioni) si trova attualmente stretto tra questi due fuochi e non sa che pesci pigliare. La maggioranza è divisa e l'opposizione in un certo modo cavalca la protesta della categoria dicendo no ad

ogni aumento del contingente.

A questo punto si è incancrenita la situazione e la responsabilità è tutta politica, a cominciare da un'amministrazione comunale che per anni, se non decenni, non ha mai voluto regolamentare il servizio di trasporto persone non di linea e, quando lo ha fatto, è intervenuto con provvedimenti contraddittori che han-

no creato gli spazi per ogni genere di abuso e consentito a pochi operatori di correre a 25 nodi da una parte all'altra della laguna per 24 ore su 24 per accaparrarsi più lavoro possibile.

Ora che i nodi sono venuti al pettine, la situazione sta sfuggendo di mano, nel senso che non sono più solo i titolari di

TUTTO FERMO
La riforma del servizio di taxi acquatico è bloccata anche a causa dell'immobilismo della classe politica, che per anni ha fatto finta di nulla consentendo che pochi operatori autorizzati e altri non autorizzati si spartissero il mercato

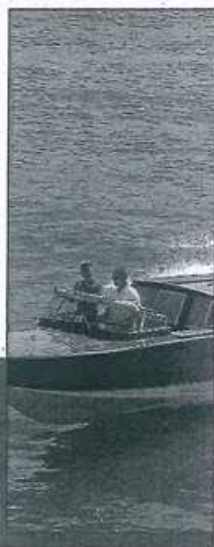
licenza o un manipolo di "abusivi" (quasi sempre legalizzati, a parte gli ultimi finiti nell'inchiesta del Tronchetto), ma tutta una serie di altri operatori: noleggio da diporto, barche di vetrerie ed alberghi, licenze rilasciate formalmente da altri comuni a società veneziane e di società collegate per azionariato all'amministrazione comunale. C'è poi un'altra questione, quella di 7 licenze taxi ancora in mano a gondolieri, che dovrebbero essere incompatibili almeno in linea teorica ed etica

con che la loro categoria ha di "guardiano" del moto ondoso.

Molti di questi equivoci, a cominciare dalle barche che portano passeggeri in conto proprio, sarebbero stati risolti alla radice se la Regione avesse preso in considerazione un progetto di riforma della Legge 63 del 1993, che invece da due anni giace in qualche cassetto non si sa perché.

E poi, chi ha detto che il taxi deve avere la forma che tutti conosciamo, uno scafo planante e un motore potente? La ricerca dei Coses commissionata dal Comune ha mostrato chiaramente che la media dei passeggeri trasportati è di 4 persone. Le barche attuali hanno una portata massima di 20 passeggeri e la riduzione della taglia porterebbe a importanti economie di gestione. I taxi potrebbero essere un'importante sperimentazione della propulsione ibrida (un motore è già montato su una barca dei vigili), ma negli atti di Comune e Regione di tutto questo non c'è traccia.

© riproduzione riservata



LA PROPOSTA
Roberta Brunetti
VENEZIA

«Moto ondoso, rive da rifare»

L'ammiraglio Stefano Vignani, della Capitaneria di Porto, suggerisce nuove banchine a dente di sega

La proposta arriva direttamente dal comandante della Capitaneria di Porto, l'ammiraglio Stefano Vignani. Basta rive a specchio, nei canali più trafficati della città. Perché riflettendo totalmente le onde non fanno altro che moltiplicare quel fenomeno del moto ondoso che sta minando le radici stesse di Venezia. Soluzioni alternative ci sarebbero - sostiene l'ammiraglio - ad esempio

banchine a dente di sega, con il profilo cioè delle palancole, studiato proprio per assorbire almeno una parte dell'onda.

Una proposta che arriva all'indomani dei dati raccolti dalla Capitaneria di Porto sul traffico nel canale della Giudecca. Grazie ad Hydra, un nuovo sistema di video sorveglianza installato dal Porto, sono stati contati i passaggi delle imbar-

cazioni su quei poco più di tre chilometri di canale. Ebbene in un'ora arrivano a passare più di mille barche. Fino a 10 mila al giorno, con effetti devastanti per le martoriare rive. «Le cause del moto ondoso sono tre. Non c'è solo la velocità, ma anche l'eccesso di traffico e il profilo stesso delle banchine che a Venezia sono a specchio - riassume Vignani -. Questo perché

erano state realizzate quando non c'erano barche a motore e il problema del moto ondoso non esisteva. Ora non è più così. E anche le rive vanno ripensate, per far sì che assorbano almeno in parte le onde. Non è una cosa che si può fare dall'oggi al domani, è un provvedimento di lungo periodo, ma a cui bisogna cominciare a lavorare».

© riproduzione riservata