Convegno
Trasporto Taxi con Natanti
La questione delle regole e della sostenibilità ambientale
25 Maggio 2012 –Venezia

CITTA' DI VENEZIA

L'esperienza di Venezia

ing. Franco Fiorin
Direttore Mobilità e Trasporti
Comune di Venezia

LA NAVIGAZIONE LAGUNARE

NAVIGAZIONE COMMERCIALE O MERCANTILE:

1. navigazione marittima (mare e acque marittime) - Stato
2. navigazione interna (fiumi e laghi) - Regioni

NAVIGAZIONE NELLA LAGUNA DI VENEZIA

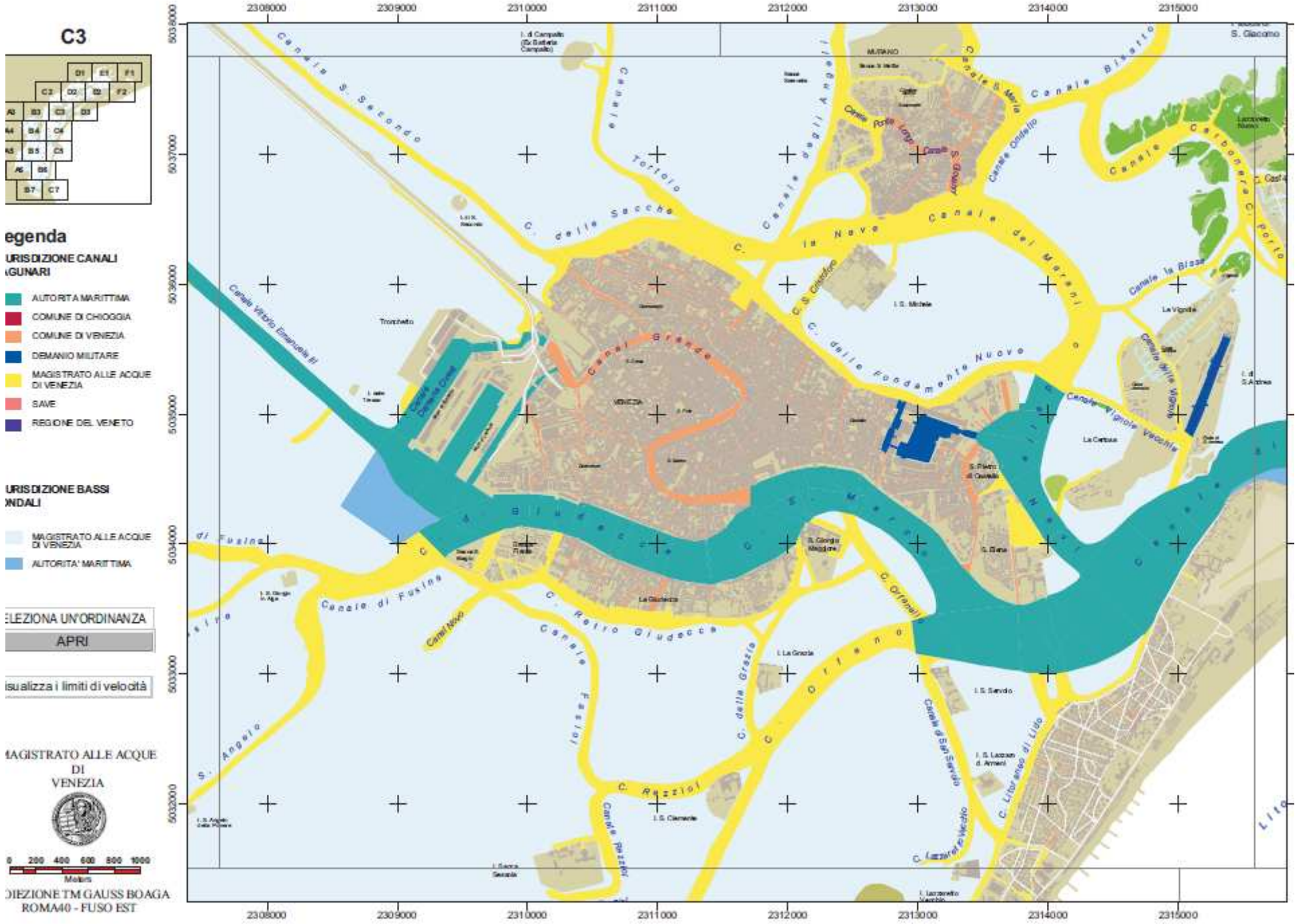
1. navigazione marittima (acque portuali)

- disciplina della navigazione e dei servizi: Capitaneria di Porto

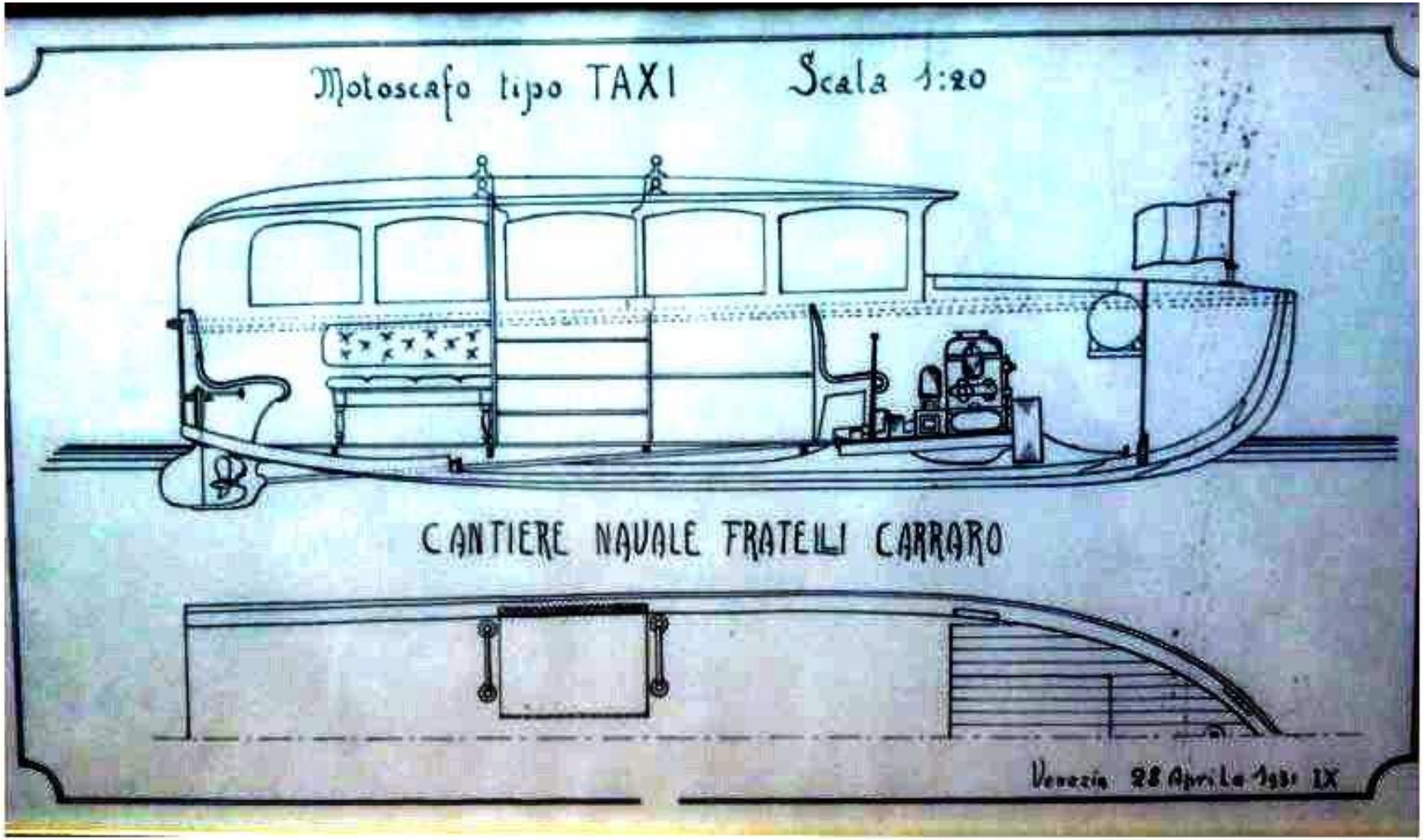
2. navigazione interna (acque non portuali)

- disciplina della navigazione: Magistrato alle Acque – Comuni di Venezia e di Chioggia
- disciplina dei servizi – Regione Veneto e Comuni lagunari

Insieme di norme speciali del codice della navigazione del 1942, del regolamento per la navigazione marittima del 1952, e legge specifica per la laguna di Venezia del 1963


C3
D1 E1 F1
C1 D2 E2 F2
A2 B3 C3 D3
A4 B4 C4
A5 B5 C5
A6 B6
B7 C7
egenda
URISDIZIONE CANALI
AGUNARI
AUTORITA MARITTIMA
COMUNE DI CHIOGGIA
COMUNE DI VENEZIA
DEMANIO MILITARE
MAGISTRATO ALLE ACQUE DI VENEZIA
SAVE
REGIONE DEL VENETO
URISDIZIONE BASSI
NDALI
MAGISTRATO ALLE ACQUE DI VENEZIA
AUTORITA' MARITTIMA
ELEZIONA UN'ORDINANZA
APRI
isualizza i limiti di velocità
AGISTRATO ALLE ACQUE
DI
VENEZIA
0 200 400 600 800 1000
Meters
IEZIONE TM GAUSS BOAGA
ROMA40 - FUSO EST
2308000
2309000
2310000
2311000
2312000
2313000
2314000
2315000
5038000
5037000
5036000
5035000
5034000
5033000
5032000
Canale S. Secondo
Canale Torcello
C. delle Saccche
Canale degli Angeli
MURANO
Canale S. Maria
Canale Bisatto
Canale Porto Longo
Canale S. Giorgio
Canale Orfetto
Canale
Carbonera C. Porto
C. Casa
C. la Nave
C. S. Claudio
I. S. Michele
Canale del Marani
Canale la Bissa
La Vignola
C. delle Fondamente Nuove
Canale Vittorio Emanuele III
Trronchetto
Canale Diversivo Ovest
Canali Grandi
VENEZIA
Canale Vigano Vecchio
Canale della Misericordia
La Certosa
S. Pietro di Castello
I. di S. Andrea
S. Giorgio Maggiore
S. Elena
La Giudecca
Canale di Fusina
Canal Nuovo
C. Retro Giudecca
Canale Fasioi
C. della Grazia
I. La Grazia
C. Orfanelli
C. Orfano
I. S. Servolo
Canale di San Servolo
I. S. Lazzaro d. Armeni
C. Litorale di Lido
C. Razzioi
I. S. Clemente
C. Lazzaretto Vecchio
Lido
S. Angelo
I. Lazzaretto Nuovo

GLI INIZI DEL TAXI ACQUEO



EVOLUZIONE NORMATIVA DEL SERVIZIO TAXI ACQUEO

Prima della legge n. 21/1992 – assimilato al servizio di noleggio da banchina in navigazione interna

Sino ai primi anni '70 - competenza statale attraverso l'Ispettorato Compartimentale MCTC di Venezia e l'Ispettorato di Porto di Venezia – rilascio autorizzazioni

Dal 1972 al 1980 - competenza regionale esercitata direttamente, rilascio autorizzazioni, portata passeggeri, minimi e massimi per le tariffe comunali

Dal 1980 al 1994 - competenza comunale delegata con controllo regionale per rilascio autorizzazioni e organizzazione del servizio

Si fissano così le caratteristiche del servizio taxi acqueo

- le autorizzazioni non sono trasferibili
- i motoscafi sono disciplinati dalle regole della navigazione marittima benché i servizi siano di navigazione interna
- i conducenti devono avere i titoli minimi della navigazione marittima (con deroga per la potenza dei motori)
- la portata massima è di 20 persone

EVOLUZIONE NORMATIVA DEL SERVIZIO TAXI ACQUEO

Legge quadro n. 21/1992 sui servizi non di linea

- si applica ai “natanti” solo quasi incidentalmente, ad esempio senza definirne la dimensione (portata passeggeri);
- prevede i servizi non di linea con “natanti” sia per la navigazione marittima, sia per la navigazione interna;
- prevede la possibilità di cumulo per licenze taxi e autorizzazioni ncc con “natanti”;
- non dà disposizioni tecniche specifiche per i “natanti”, a differenza delle “autovetture” (dispositivi antinquinamento, colore bianco uniforme, etc).
- non dà disposizioni specifiche per i conducenti di “natanti”, patenti o titoli previsti, e per la loro iscrizione al ruolo dei conducenti

EVOLUZIONE NORMATIVA DEL SERVIZIO TAXI ACQUEO

Legge regionale n. 63/1993 sui servizi non di linea per via d'acqua

- introduce il servizio taxi acqueo distinto dal noleggio con conducente (ex noleggio da banchina);
- estende la possibilità di cumulo per licenze taxi e autorizzazioni ncc anche per un medesimo natante, con ciò ponendo le premesse per una ancor più difficile distinzione dei servizi taxi e ncc, dato che i motoscafi sono praticamente identici e sostano pur sempre su area (acqua) pubblica;
- conferma l'iscrizione marittima per i conducenti e i natanti operanti nella laguna;
- successivamente (1999), se ne limita l'applicazione alle sole acque lagunari di navigazione interna, con ciò ponendo le premesse per la difficoltà o l'impossibilità di regolazione dei servizi sulle principali direttrici turistiche (es. Punta Sabbioni – San Marco – Tronchetto)

ORGANIZZAZIONE ATTUALE DEL SERVIZIO TAXI ACQUEO

Unità in servizio

Dimensioni tipo: 9,5 m x 2,2 m, 4,5 tsl, portata 16 passeggeri più il conducente

250 licenze (**225** rilasciate più **25** in corso di rilascio)

193 cumulate con autorizzazione ncc individuali

7 cumulate con autorizzazione ncc intestate a coop gondolieri

25 licenze solo taxi dal 2000

25 licenze solo taxi in corso di rilascio (con pedana per disabili)

Copertura lagunare di **250** lic / 88.000 ab = **28,3 lic /10.000 ab**

Esistono inoltre **120** licenze taxi autovettura, che danno una copertura totale di **370** lic / 270.000 ab = **13,7 lic /10.000 ab**

Esistono infine **40** autorizzazioni ncc acqueo (35 + 5 con pedana per disabili) per un totale di **290 motoscafi taxi e/o ncc**

STAZIONI PUBBLICHE DI SERVIZIO

Stazioni pubbliche

- sono previste 17 stazioni con pontili di imbarco-sbarco e aree di sosta attrezzate con pali (“cavane”) per l’ormaggio in attesa di servizio;
- sono attualmente attive 12 stazioni.

Le stazioni pubbliche sono realizzate e mantenute dal Comune, su acque comunali, ma anche su acque portuali e lagunari, e i titolari versano un canone annuo di utilizzo che varia da 1.200 € a 1.500 €

Sono state riscontrate notevoli difficoltà di realizzazione delle stazioni pubbliche all’Aeroporto (concessionario SAVE s.p.a.) e alla Stazione Marittima (concessionari VTP s.p.a. e Nethun s.p.a.) per le resistenze dei gestori, che preferiscono organizzare il servizio internamente alle aree aeroportuali e portuali con accordi diretti con gli operatori: vi si svolge di fatto solo servizio ncc in partenza, nonostante la denominazione TAXI e simili (Water Taxi, etc.), e ncc e taxi in arrivo

STAZIONI PUBBLICHE DI SERVIZIO

TARIFFE E ORARI DEL SERVIZIO TAXI ACQUEO

Tariffe 2011

- a tassametro solo a tempo (base 120 €/h) in ambito urbano (Venezia, Giudecca, Lido, Murano),
- possibilità di tariffe predeterminate tra stazioni pubbliche in ambito urbano (tra 40 € e 70 €)
- solo tariffe predeterminate su tutte le tratte extraurbane (tra 60 € e 250 €, es. Venezia – Aeroporto 110 €)
- supplementi vari (notturno, extra passeggeri e bagagli, etc.)
- sconto per residenti 20%

Orari di servizio 2011-2012

inverno 112 motoscafi/giorno (2 gg lav + 2 gg rip) 1.063 h/g

estate 135 motoscafi/giorno (3 gg lav + 2 gg rip) 1.324 h/g

totale servizio 451.940 h/anno

giorni lavorativi medi annui: 207

ore di turno medie annue: 2.000

ore di turno medie giornaliere: 9:43

PROBLEMI DEL SERVIZIO TAXI ACQUEO

- Forte presenza di turismo organizzato che richiede prenotazioni di servizi e scarsa presenza utenza locale con richiesta occasionale
- Tariffe oggettivamente elevate (anche se comparabili con tpl senza CartaVenezia) soprattutto per l'utenza locale (anche con lo sconto)
- Necessità di forte intervento regolatore da parte del Comune per garantire il servizio taxi, data la preferenza per il servizio ncc da parte degli operatori con doppio titolo (la maggior parte)
- Difficoltà di realizzare una rete efficiente di stazioni pubbliche (scarsi spazi disponibili, elevati impatti paesaggistici, costi elevati, etc.)
- Difficoltà di distinzione tra servizio taxi e ncc: i motoscafi sono praticamente quasi indistinguibili per colore (non è previsto un colore uniforme) e per contrassegni (solo bandierina gialla taxi o verde ncc in prua)
- Bassa offerta servizio taxi rispetto a ncc: i turni taxi sono più "leggeri" rispetto alla terraferma (oltre 10 ore con 11 gg lav + 1 rip), con problemi di inoperosità per operatori solo taxi (fuori turno)

PROBLEMI DEL SERVIZIO TAXI ACQUEO

Problemi per gli operatori è la “concorrenza” di fatto da parte di:

- servizi “marittimi” in ambiti portuali deregolamentati;
- servizi non di linea di noleggio con conducente del Comune di Venezia, quasi indistinguibili;
- servizi di “taxi acqueo” di altri Comuni lagunari;
- servizi non di linea di noleggio con conducente di altri Comuni lagunari o fluviali – è stato introdotto l’accesso a pagamento nelle acque comunali art. 5-bis l. n. 21/1992;
- servizi di “noleggio con unità da diporto con finalità turistiche o ricreative” (in realtà spesso trasporti abusivi) – è stata vietata la navigazione nei canali interni;
- autoproduzione dei servizi di trasporto in conto proprio da parte di operatori del mercato turistico (alberghi, vetrerie, etc.) – è stata regolamentata la navigazione nei canali interni.

DECRETO BERSANI 2006

Novità previste:

- **turnazioni integrative** con controllo circa lo svolgimento dei turni dichiarati, con facoltà di avvalersi di sostituti alla guida – *già introdotta, soprattutto per operatori con sola licenza taxi*;
- **concorsi** anche straordinari e anche in deroga alla programmazione numerica per il rilascio anche a titolo oneroso di nuove licenze – *non introdotta, ultimo concorso a titolo gratuito*;
- **titoli autorizzatori temporanei o stagionali**, non cedibili, per eventi straordinari o periodi di incremento della domanda – *non introdotta*;
- **utilizzo di veicoli sostitutivi ed aggiuntivi** per l'espletamento di servizi diretti a specifiche categorie di utenti – *non previsto*;
- **forme innovative di servizio** all'utenza, con obblighi di servizio e tariffe differenziati, con apposite autorizzazioni – *non previste*;
- **tariffe predeterminate dal comune per percorsi prestabiliti** utilizzabili dagli utenti – *già introdotta*;
- **comitato permanente di monitoraggio** del servizio di taxi – *già introdotto*.

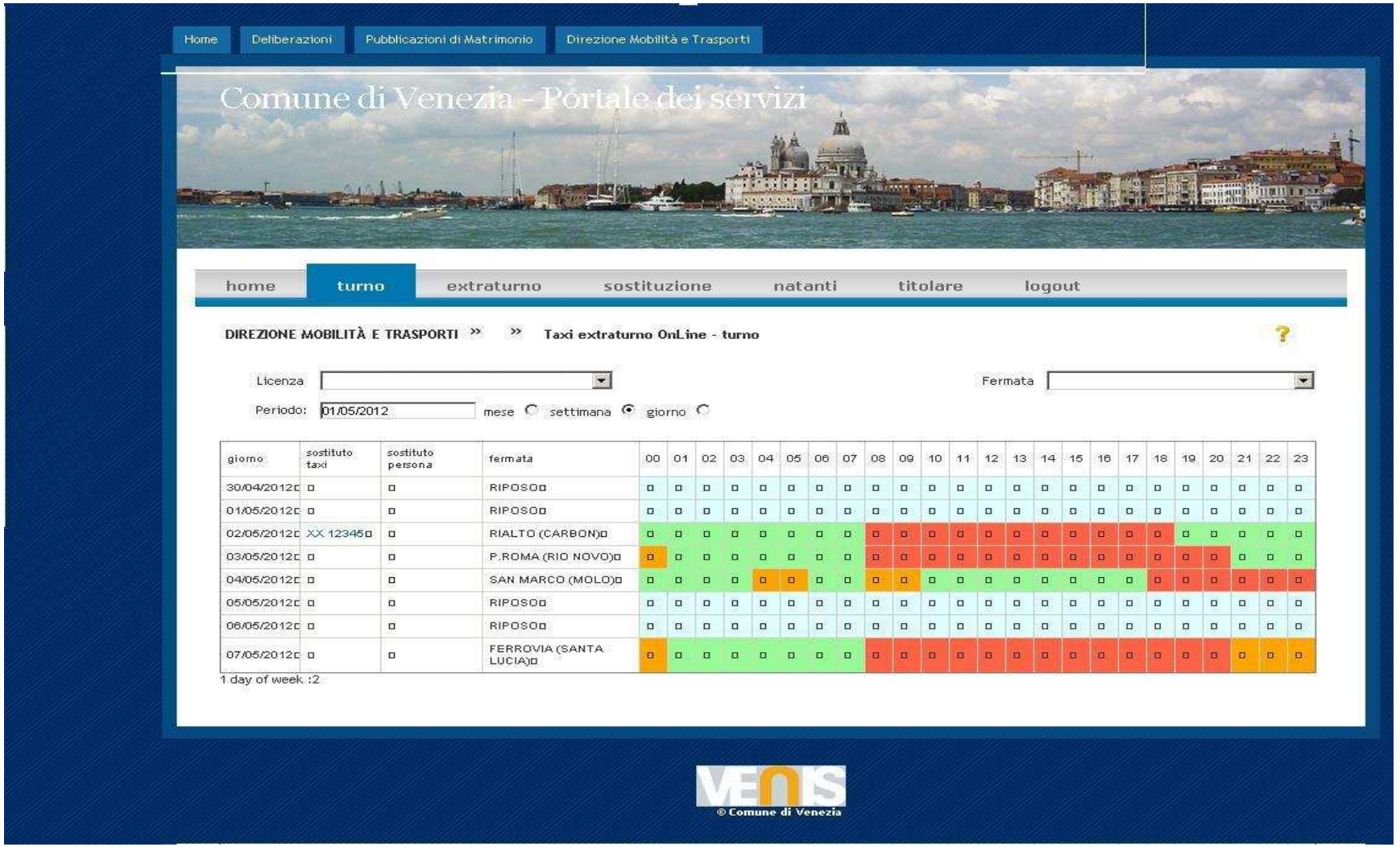
DECRETO CONCORRENZA

Novità previste:

- esclusione dalla liberalizzazione anche del servizio taxi acqueo: sostenuta dal Comune per motivi ambientali di contenimento del traffico acqueo e del moto ondoso

- possibilità di adeguamento del servizio taxi acqueo tramite:
  1. **potenziamento licenze**: non ritenuto necessario, oltre le nuove 25 licenze in corso di rilascio
  2. **flessibilità lavorativa**: già introdotta nel 2011, è in corso di attivazione una procedura telematica per la comunicazione e il controllo degli orari di lavoro
  3. **qualità**: è in corso di messa a punto la carta della qualità del servizio, sulla base di quella regionale già definita per il servizio di taxi terrestre

FLESSIBILITÀ LAVORATIVA



MODIFICHE ALLA L. N. 21/1992

Novità previste

1. possibilità di svolgimento di servizi integrativi (taxi collettivo od altro), peraltro a riconferma di quanto già sancito nel 2006 – *non risulta di interesse attuale per il Comune*;

2. extraterritorialità del servizio, concordata tra sindaci dei comuni interessati – *non risulta di interesse attuale per il Comune, non esistono praticamente servizi di taxi acqueo in altri Comuni lagunari*;

3. eliminazione delle limitazioni quantitative e motivazionali in materia di sostituzione alla guida dei titolari – *di grande interesse per gli operatori, si è in attesa di indicazioni regionali per la loro attuazione, con eventuale adeguamento della L.R. n. 63/1993*.

LA SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE

Il tema della sostenibilità ambientale del traffico motorizzato in laguna riveste molteplici aspetti:

- inquinamento atmosferico;
- inquinamento acustico;
- inquinamento idrodinamico.

A differenza del settore stradale, nel settore dei trasporti acquei non esistono normative nazionali o europee direttamente applicabili in nessuno di tali campi, o almeno non con gli obiettivi di sostenibilità tipici degli ambiti urbani.

La classificazione per legge regionale dei motoscafi addetti ai servizi di trasporto pubblico di persone non di linea, dei taxi acquei in particolare, quali navi marittime, non consente di applicare norme specifiche per le aree urbane in alcuno degli ambiti individuati.

In ambito urbano la maggior parte del traffico è commerciale.

L’INQUINAMENTO ATMOSFERICO

Le norme di sicurezza della navigazione marittima vietano l’impiego di carburanti con basso punto di infiammabilità (es. metano o gpl – solo diporto, o benzina – solo uso proprio o uso privato)

Legge speciale per Venezia del 1973

Primo tentativo, fallito, di estendere le norme antinquinamento previste per i veicoli alle unità lagunari, con delega a termine ripresa senza successo nel 1980

Regolamento provinciale per la navigazione lagunare del 1998

Secondo tentativo con norma senza termine, praticamente non applicata per mancanza di supporto tecnico e normativo (es. strumentazioni omologate per la verifica delle emissioni inquinanti come nel campo stradale – opacimetri, etc.)

L’INQUINAMENTO ATMOSFERICO

Esistono oggettive difficoltà di adozione di tecnologie e metodi derivati dalla circolazione stradale

Filtri antiparticolato sono stati sperimentati senza successo per differenti regimi di funzionamento dei motori marini (impossibile ottenere il lavaggio del filtro)

Filone promettente è la trazione elettrica o ibrida termica/elettrica

Funzionamento elettrico in ambito urbano (basse velocità) – vedi sperimentazione motoscafo Provincia di Venezia

Funzionamento termico in ambito extraurbano (medie velocità)

Nuove tecnologie per batterie consentono un esercizio efficace

Possibilità di ricaricare le batterie con motore termico o colonnine

Differenza rispetto al trasporto stradale: manca il recupero di energia da frenatura

L’INQUINAMENTO ACUSTICO

Esiste il problema del rumore prodotto dai motori dei motoscafi in transito, soprattutto nei canali interni, ma non esistono limiti di emissione e metodologie di misura standardizzate (solo recentemente sono stati introdotti per le unità da diporto dotate di marcatura CE di conformità).

Regolamento provinciale per la navigazione lagunare del 1998

È stato introdotto un limite di 72 dB(A) da misurarsi secondo norme precise, riportate in apposito allegato, senza tuttavia che esse siano mai state materialmente applicate dagli enti.

L’INQUINAMENTO IDRODINAMICO

Da sempre grande attenzione al problema del danneggiamento dell’ambiente lagunare (barene) e urbano (edifici e sponde) da parte del “moto ondoso” prodotto dal traffico motorizzato

Numerosi ed approfonditi studi per individuare la “carena perfetta” (dotata della minima “resistenza residua) ovvero quella che produce minor moto ondoso a parità di velocità, e richiede quindi minor potenza, ma senza effetto pratico

Indirettamente, sono stati determinati i limiti di potenza massima soprattutto per i motoscafi taxi, accusati di eccessive velocità e di eccessivo moto ondoso soprattutto in ambito lagunare

Regolamento comunale del 1994

- limite di potenza taxi 100 CV
- obbligo immediato di rispetto del limite per i nuovi motoscafi
- obbligo di rispettare una “curva di resistenza residua” (velocità/potenza dispersa in moto ondoso) da definire entro un anno (mai definita e forse mai definibile)

L’INQUINAMENTO IDRODINAMICO

Problemi immediatamente insorti

- fortissime resistenze degli operatori a ridurre le potenze, e quindi le velocità massime raggiungibili in laguna aperta
- successive deroghe alla potenza massima di 100 CV
- difficoltà oggettiva di verificare la potenza effettiva emessa dal motore (detarature più o meno reali) in assenza di certificazioni tecniche e controlli non obbligatori per legge

Situazione attuale

- limite massimo individuale di potenza: base 100 CV, maggiorato in proporzione al dislocamento massimo a pieno carico del motoscafo, fino a un massimo di 150 CV
- adozione di una precisa regolamentazione delle “detarature” dei motori sotto il controllo tecnico del RINA s.p.a.
- non è risolto il problema del moto ondoso prodotto
- non è stata definita la “curva di resistenza residua” ideale

SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE – PROBLEMI APPLICATIVI

Mancanza di metodi standardizzati utili per la misurazione delle emissioni dei motori marini in cicli urbani

Incompatibilità tra norme tecniche generali, nazionali e internazionali, e limitazioni locali

Difficoltà di verifica delle manomissioni e delle modifiche dei motori

Necessità di intervento legislativo per l'applicazione anche da parte degli enti tecnici delle regolamentazioni locali

Cessazione degli studi sulla "carena perfetta"

SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE - LA SITUAZIONE ATTUALE

Gli strumenti attualmente a disposizione degli enti locali per garantire la sostenibilità ambientale sono per ora solo normativi

- **contingentamento delle licenze**: norme regionali e nazionali consentono la limitazione numerica delle unità per motivi ambientali, e non protezionistici nei confronti degli operatori
- **limitazioni all'immissione in laguna di nuove unità**: è stata introdotta una disciplina locale che vieta il rilascio di licenze di navigazione a unità lagunari senza nulla-osta dell'ente competente ad autorizzare il servizio
- **rigorosi limiti di velocità**: massimo 20-14-11 km/h in tutta la laguna, 5 e 7 km/h in ambito urbano
- **controlli penetranti**: sistema ARGOS tipo videosorveglianza nel Canal Grande, progressivamente esteso ai canali urbani e marittimi, con decine di postazioni
- **sanzioni gravose**: sospensione della licenza taxi per almeno 7 giorni per superamento del 50% del limite di velocità

SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE - LA PROSPETTIVA

Il Comune di Venezia punta sulla motorizzazione elettrica o ibrida delle unità lagunari, secondo gli ambiti operativi e le potenze richieste (sperimentazioni volontarie in corso su servizi passeggeri di linea e trasporto di merci)

Il Sindaco ha richiesto al Ministero dell'Ambiente di attivare una linea di finanziamento per interventi di sostituzione delle motorizzazioni termiche con motorizzazione elettriche o ibride, e per la realizzazione di una rete di colonnine di ricarica in ambito urbano, ottenendo una disponibilità ad esaminare il tema, pur nella limitatezza delle risorse statali in questo momento