

«Blocchi come per le auto» Ma il regolamento è ignorato

► Nel 2001 la Provincia approvò un codice ancora valido ► Le norme prevedono la possibilità, in emergenza, di agire come in terraferma e l'obbligo del gps a bordo

IL REGOLAMENTO

VENEZIA (r.v.) C'era una volta un regolamento provinciale, di coordinamento della navigazione locale della Laguna Veneta, che è frutto di deliberazioni di consiglio che si sono succedute dal 1998 al 2001. In molte persone e in molti uffici ci hanno lavorato per un anno e mezzo. In una ventina di sedute, studiando le varie possibilità di come disciplinare un fenomeno che si avvertiva in rapida e pericolosa ascesa, e dopo una lunga gestazione il documento vide la luce. Ma tuttora rimane inapplicato quasi completamente. Eppure l'impianto affronta tutte le criticità che hanno determinato la drammatica situazione con cui oggi Venezia deve fare i conti.

COME LE AUTO

All'articolo 16 si dice che «alle unità lagunari si applica la stessa disciplina prevista per il contenimento delle emissioni dei gas di scarico degli autoveicoli e il rumore non deve superare i 72 db(A)». Dunque in linea teorica in caso di provvedimento di targa allecne in terraferma, la stessa disciplina potrebbe essere applicata anche alla nautica.

All'articolo 21, invece, si stabiliva che le imbarcazioni non potessero avere motori superiori a 20 cavalli per i diportisti, 100 per i taxi e noleggi, 150 per i giatourismo. Ma anche per le carene, si stabiliva il rispetto di precisi limiti di resistenza residua, che detto in parole semplici rappresentavano il tipo di onda prodotta. Mentre per gli scafisti e le emissioni inquinanti si stabilivano dei limiti di contenuto da zolfo, piombo e olio nei combustibili. Ma poi c'era una commissione che avrebbe dovuto stabilire questi

IL RILEVATORE SATELLITARE SAREBBE DOVUTO ESSERE INSTALLATO CON SPESE A CARICO DEI PROPRIETARI

LA RIFLESSIONE

VENEZIA «Mi chiedo quanto è costato al Provveditorato alle Opere pubbliche ricostruire le rive, costantemente danneggiate dal moto ondoso? Quanto è costato ad Actv rifare i pontili con questa frequenza per colpa di crisi che si ripresentano? Le fronde e fanno crollare le passerelle? Perché questi enti non hanno chiesto alla Capitaneria di Porto e al Comune di vigilare più assiduamente, in modo da ridurre il fenomeno? Questo potrebbe configurarsi come un danno ereditario. Non si è fatto tutto quello che si poteva fare per evitare il moto ondoso. E non da ieri».

È violenta e appassionata la presa di posizione di Giulio Gidoni, che per una vita è stato "l'avvocato" del Comune. Da qualche anno, in pensione, è la questurista storica di tutti i tentativi di arginare un fenomeno di cui, fin nel 1973, si percepiva il pericolo. Tanto che fu inventata la Vogalonga, per sensibilizzare l'amministrazione al problema che si stava creando, quando la flotta circolante a motore era di poco superiore alle 10 mila unità e quando il numero di turisti era ridotte rispetto a quelli di oggi.

Una manifestazione in com-



TURISTICO AQUINO Carovane di taxi in rio Nova. Nel fondo, l'ex assessore Provinciale Leandro De Rossi

La manifestazione del 17 novembre

I regatanti: «Siamo con le remiere: annunceremo le nostre iniziative»

IL SOSTEGNO

VENEZIA Nei giorni scorsi un gruppo costituito da 33 associazioni rappresentative della voga alla veneta e del mondo della vela avevano presentato un documento che rappresenta un grido d'allarme per la salvaguardia della città. Contro il moto ondoso, che torna a imporsi come emergenza da affrontare, come fu il gruppo da 46 anni, da quando fu avviata la Vogalonga per sensibilizzare le istituzioni sul tema. Ma già le remiere, nel



Claudio Carrettin

giorno della Regata storica, si erano presentate in Canal Grande con un simbolico lutto al braccio, proprio per l'assenza di risposte. Una posizione che non era placata, fatta così, all'Associazione Regatanti in uno giornata che avrebbe dovuto rappresentare la festa della voga. Ma ora che si è creata questa specie di comitato che ha iniziato a fare delle proposte concrete, come quella di una nuova legislazione di respiro nazionale per il traffico aereo veneziano, i regatanti hanno deciso di sostenere questa lotta.

Condividendo dunque le richieste avanzate al Prefetto e Sindaco con la lettera del 23 ottobre. «La situazione, ormai insostenibile, non consente ulteriori indagini» scrive il presidente Claudio Carrettin. «Saremo al fianco delle società remiere alla manifestazione contro il moto ondoso il prossimo 17 novembre e valuteremo inoltre nel corso della prossima assemblea generale dei regatanti quali forme di protesta siano qualora la situazione non dovesse migliorare».

valori).

IL GPS

Infine all'articolo 66 era previsto il sistema integrato di rilevamento, controllo e gestione della gestione lagunare, basato sull'installazione del gps con trasmissione continua dei dati in centrale operativa e ripetizione a bordo, «eventualmente integrati da una rete fissa di marker e di telecamere». A spese proprie avrebbero dovuto provvedere il trasporto pubblico di linea, i mezzi di soccorso, di trasporto rifiuti e anche il trasporto non di linea e di merce le unità per la pesca professionale.

«VINCONO LE LOBBY»

«Nonostante siano passati vent'anni siamo ancora qui a portarne», commenta con amarezza l'ex assessore alla Mobilità della Provincia, Leandro De Rossi, uno dei "padri" del regolamento - perché non si è voluto dar corso a questo strumento per non dar fastidio a certe lobby. Eppure è ancora altissimo e valido, salvo qualche piccolo aggiustamento. Resta il mio rammarico, da veneziano, di vedere ancora la città in preda a questa emergenza diffusa. Il 17 ci sarà la manifestazione delle remiere: semi invitato alla manifestazione sarò presente, come papà del regolamento, ad illustrare per rapporto i magari supportivo al vicese Roma con l'aiuto di qualche parlamentare locale (e ad ancor prima in consiglio comunale».

L'EX ASSESSORE LEANDRO DE ROSSI: «NON SI È APPLICATO PER NON DARE FASTIDIO ALLE LOBBY PRONTO A RIPROPORLO»

«L'intervista Giulio Gidoni, ex avvocato del Comune

«Moto ondoso, troppi tentativi a vuoto e in questi anni la situazione è esplosa»

convitanza di quella prima Legge speciale per Venezia, che rinvia a un provvedimento successivo la regolamentazione del traffico aereo.

«È un'idea straordinaria, la Vogalonga, ma è fallita negli anni. Alla Legge speciale del '73, non seguì la legge nazionale, ma per delega fu affidato alla Provincia il compito di stilare un regolamento secondo gli usi locali. Che però prevedeva delle sanzioni in base al caso di inottemperanza. Stabiliva dei limiti di velocità e le potenze dei motori. Ma i trasportatori, di tutte le categorie, replicarono che in caso di maltempo occasionale non avrebbero consentito la sicurezza della navigazione», ricorda Gidoni, che non manca di sottolineare che in caso di maltempo occasionale, però, ci si potrebbe anche fermare.

Avvocato, al tempo dell'amministrazione Cacciari si pen-

sò a una nuova Legge speciale, in cui ci fosse la possibilità di inserire delle sanzioni esemplari.

«Certò non rispetti le regole? Il sequestro per una settimana in caso di recidiva in terraferma. Ma la proposta si perse nei meandri parlamentari. Con la successiva Legge speciale ci si rese conto che non c'era soluzione se le sanzioni non fossero state inasprite. Ma paradossalmente in quel periodo fu introdotta una novità i cui effetti, oggi, si sono amplificati a dismisura: la possibilità di cedere le licenze di taxi a privati. Fino ad allora venivano restituite al Comune. All'epoca la vendita della licenza era vista come una sorta di Tir per l'artigiano che andava in pensione, un valore diverso da oggi. E ci fu la duplicazione delle licenze con l'aggiunta delle possibilità, nella stessa barca, di far



«IL PUNTO DI ROTTURA FU LA POSSIBILITÀ DI CEDERE A PRIVATI LE LICENZE DEI TAXI E DI NON RESTITUIRE PIÙ AL COMUNE»

operare la licenza di taxi e di noleggio. Circonanza che non avviene sui mezzi di terra. Il che ha vanificato qualsiasi tipo di controllo».

Seguì un altro tentativo... «Quello di modificare l'articolo 1213 del codice di navigazione, a cui, oltre alle sanzioni previste, si sarebbe dovuto aggiungere il sequestro dell'imbarcazione da una settimana a un mese per la prima violazione, la confisca dell'imbarcazione e dei titoli in caso di recidiva e la restituzione della licenza. Non se ne fece nulla».

Poi fu eletto sindaco Paolo Costa, primo commissario al moto ondoso... «Era un commissario anziano, di solito i commissari hanno una finalità che si esprime in un obiettivo come il caso della ricostruzione della Fenice e cessano al suo raggiungimento, in questo caso era un commissario

«giuridico», tanto che si pose il dubbio se le ordinanze varate durante la gestione commissariale fossero valide anche dopo. La situazione per un periodo migliorò un po'».

Ma lo Stato non rinnovò più il commissario, e l'emergenza non fu più tale. Si arrivò ad Argo».

«Sarebbe bastato omologarlo fin dall'inizio al Ministero, non si sarebbe perso tutto questo tempo».

Capitologica...

«Ci fu una levata di scudi degli artigiani, preoccupati che lo strumento si trasformasse in un controllo finanziario delle carenze. Sarebbe bello andare a vedere le denunce dei redditi per capire se si scoprirebbe un malcosto. Possibile ad esempio che il Psi non prenda mai la linea ed esista ancora solo il contante?».

L'intercambio al Tronchetto? «Se ne parla dal '93. Nella notte del 1993 c'è la rete di Armi si era pensato a dei magazzini in cui si sarebbero potute stoccare le merci degli operatori del centro storico, in modo da distribuirle per zona. A fronte di un canone. Non ci fu la convenzione per l'amministrazione e per gli esercenti a proseguire» (r.v.it)

LA RIFLESSIONE

VENEZIA «Mi chiedo: quanto è costato al Provveditorato alle Opere pubbliche ricostruire le rive, costantemente danneggiate dal moto ondoso?

Quanto è costato ad Actv rifare i pontili con questa frequenza per colpa di onde che strappano le briccole e fanno crollare le passerelle? Perché questi enti non hanno chiesto alla Capitaneria di Porto e al Comune di vigilare più assiduamente, in modo da ridurre il fenomeno? Questo potrebbe configurarsi come un danno erariale.

Non si è fatto tutto quello che si poteva fare per evitare il moto ondoso. E non da ieri».

È violenta e appassionata la presa di posizione di Giulio Gidoni, che per una vita è stato l'avvocato del Comune. Da qualche anno in pensione, è la memoria storica di tutti i tentativi di arginare un fenomeno di cui, fin nel 1973, si percepiva il pericolo. Tanto che fu inventata la Vogalonga, per sensibilizzare l'amministrazione al problema che si stava creando, quando la flotta circolante a motore era di poco superiore alle 10 mila unità e quando il numero di turisti era risibile rispetto a quelli di oggi.

Una manifestazione in concomitanza di quella prima Legge speciale per Venezia, che rinviava a un provvedimento successivo la regolamentazione del traffico acqueo.

«Era un'idea straordinaria, la Vogalonga, ma è fallita negli anni. Alla Legge speciale del '73, non seguì la legge nazionale, ma per delega fu affidato alla Provincia il compito di stilare un regolamento secondo gli usi locali. Che però prevedeva delle sanzioni irrisorie in caso di inottemperanza. Stabiliva dei limiti di velocità e le potenze dei motori. Ma i trasportatori, di tutte le categorie, replicarono che in caso di maltempo eccezionale non avrebbero consentito la sicurezza della navigazione» ricorda Gidoni, che non manca di sottolineare che in caso di maltempo eccezionale, però, ci si potrebbe anche fermare.

Avvocato, al tempo dell'amministrazione Cacciari si pensò a una nuova Legge speciale, in cui ci fosse la possibilità di inserire delle sanzioni esemplari.

«Certo: non rispetti le regole? Ti sequestro per una settimana i titoli di abilitazione marittima. In caso di recidiva te li confisco. Ma la proposta si perse nei meandri parlamentari.

Con la successiva Legge speciale ci si rese conto che non c'era soluzione se le sanzioni non fossero state inasprite. Ma paradossalmente in quel periodo fu introdotta una novità i cui effetti, oggi, si sono amplificati a dismisura: la possibilità di cedere le licenze di taxi a privati. Fino ad allora venivano restituite al Comune. All'epoca la vendita della licenza era vista come una sorta di Tfr per l'artigiano che andava in pensione, un valore diverso da oggi. E ci fu la duplicazione delle licenze con l'aggiunta della possibilità, nella stessa barca, di far operare la licenza di taxi e di noleggio. Circostanza che non avviene sui mezzi di terra. Il che ha vanificato qualsiasi tipo di controllo».

Seguì un altro tentativo...

«Quello di modificare l'articolo 1213 del codice della navigazione, a cui, oltre alle sanzioni previste, si sarebbe dovuto aggiungere il sequestro dell'imbarcazione da una settimana a un mese per la prima violazione, la confisca dell'imbarcazione e dei titoli in caso di recidiva e la restituzione della licenza. Non se ne fece nulla».

Poi fu eletto sindaco Paolo Costa, primo commissario al moto ondoso...

«Era un commissario anomalo, di solito i commissari hanno una finalità che si esprime in un obiettivo come il caso della ricostruzione della Fenice e cessano al suo raggiungimento, in questo caso era un commissario giuridico, tanto che si pose il dubbio se le ordinanze varate durante la gestione commissariale fossero valide anche dopo. La situazione per un periodo migliorò un po'».

Ma lo Stato non rinnovò più il commissario, e l'emergenza non fu più tale. Si arriva ad Argos.

«Sarebbe bastato omologarlo fin dall'inizio al Ministero, non si sarebbe perso tutto questo tempo».

Capitolo gps ...

«Ci fu una levata di scudi degli artigiani, preoccupati che lo strumento si trasformasse in un controllo finanziario delle corse. Sarebbe bello andare a vedere le denunce dei redditi per categoria e si scoprirebbero molte cose. Possibile ad esempio che il Pos non prenda mai la linea ed esista ancora solo il contante?»

L'interscambio al Tronchetto?

«Se ne parla dal '93. Nella zona in cui oggi c'è la sede di Avm si era pensato a dei magazzini in cui si sarebbero potute stoccare le merci degli operatori del centro storico, in modo da distribuirle per zona. A fronte di un canone. Non ci fu la convenienza per l'amministrazione e per gli esercenti a proseguire» (r.vitt.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LA RIFLESSIONE

VENEZIA «Mi chiedo: quanto è costato al Provveditorato alle Opere pubbliche ricostruire le rive, costantemente danneggiate dal moto ondoso? Quanto è costato ad Act rifare i pontili con questa frequenza per colpa di onde che strappano le bricole e fanno crollare le passerelle? Perché questi enti non hanno chiesto alla Capitaneria di Porto e al Comune di vigilare più assiduamente, in modo da ridurre il fenomeno? Questo potrebbe configurarsi come un danno erariale. Non si è fatto tutto quello che si poteva fare per evitare il moto ondoso. E non da ieri».

È violenta e appassionata la presa di posizione di Giulio Gidoni, che per una vita è stato "l'avvocato" del Comune. Da qualche anno in pensione, è la memoria storica di tutti i tentativi di arginare un fenomeno di cui, fin nel 1973, si percepiva il pericolo. Tanto che fu inventata la Vogalonga, per sensibilizzare l'amministrazione al problema che si stava creando, quando la flotta circolante a motore era di poco superiore alle 10 mila unità e quando il numero di turisti era risibile rispetto a quelli di oggi.

Una manifestazione in con-

«L'intervista Giulio Gidoni, ex avvocato del Comune

«Moto ondoso, troppi tentativi a vuoto e in questi anni la situazione è esplosa»

comitanza di quella prima Legge speciale per Venezia, che rinvitava a un provvedimento successivo la regolamentazione del traffico acqueo.

«Era un'idea straordinaria, la Vogalonga, ma è fallita negli anni. Alla Legge speciale del '73, non segui la legge nazionale, ma per delega fu affidato alla Provincia il compito di stilare un regolamento secondo gli usi locali. Che però prevedeva delle sanzioni irrisorie in caso di inottemperanza. Stabiliva dei limiti di velocità e le potenze dei motori. Ma i trasportatori, di tutte le categorie, replicarono che in caso di maltempo eccezionale non avrebbero consentito la sicurezza della navigazione» ricorda Gidoni, che non manca di sottolineare che in caso di maltempo eccezionale, però, ci si potrebbe anche fermare.

Avvocato, al tempo dell'amministrazione Cacciari si pen-

sò a una nuova Legge speciale, in cui ci fosse la possibilità di inserire delle sanzioni esemplari.

«Certo: non rispetti le regole? Ti sequestro per una settimana i titoli di abilitazione marittima. In caso di recidiva te li confisco. Ma la proposta si perse nei meandri parlamentari. Con la successiva Legge speciale ci si rese conto che non c'era soluzione se le sanzioni non fossero state inasprite. Ma paradossalmente in quel periodo fu introdotta una novità i cui effetti, oggi, si sono amplificati a dismisura: la possibilità di cedere le licenze di taxi a privati. Fino ad allora venivano restituite al Comune. All'epoca la vendita della licenza era vista come una sorta di Tfr per l'artigiano che andava in pensione, un valore diverso da oggi. E ci fu la duplicazione delle licenze con l'aggiunta della possibilità, nella stessa barca, di far



«IL PUNTO DI ROTTURA FU LA POSSIBILITA' DI CEDERE A PRIVATI LE LICENZE DEI TAXI E DI NON RESTITUIRE PIU' AL COMUNE»

operare la licenza di taxi e di noleggio. Circostanza che non avviene sui mezzi di terra. Il che ha vanificato qualsiasi tipo di controllo».

Segui un altro tentativo...

«Quello di modificare l'articolo 1213 del codice della navigazione, a cui, oltre alle sanzioni previste, si sarebbe dovuto aggiungere il sequestro dell'imbarcazione da una settimana a un mese per la prima violazione, la confisca dell'imbarcazione e dei titoli in caso di recidiva e la restituzione della licenza. Non se ne fece nulla».

Poi fu eletto sindaco Paolo Costa, primo commissario al moto ondoso...

«Era un commissario anomalo, di solito i commissari hanno una finalità che si esprime in un obiettivo come il caso della ricostruzione della Fenice e cessano al suo raggiungimento, in questo caso era un commissario

"giuridico", tanto che si pose il dubbio se le ordinanze varate durante la gestione commissariale fossero valide anche dopo. La situazione per un periodo migliorò un po'».

Ma lo Stato non rinnovò il commissario, e l'emergenza non fu più tale. Si arriva ad Argos.

«Sarebbe bastato omologarlo fin dall'inizio al Ministero, non si sarebbe perso tutto questo tempo».

Capitolo gps...

«Ci fu una levata di scudi degli artigiani, preoccupati che lo strumento si trasformasse in un controllo finanziario delle corse. Sarebbe bello andare a vedere le denunce dei redditi per categoria e si scoprirebbero molte cose. Possibile ad esempio che il Pos non prenda mai la linea ed esista ancora solo il contante?».

L'interscambio al Tronchetto?

«Se ne parla dal '93. Nella zona in cui oggi c'è la sede di Avm si era pensato a dei magazzini in cui si sarebbero potute stoccare le merci degli operatori del centro storico, in modo da distribuirle per zona. A fronte di un canone. Non ci fu la convenienza per l'amministrazione e per gli esercenti a proseguire» (r.vitt.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA