

IL FOGLIO

quotidiano

Il regolatore in barca

Sul fiume Cam si sfidano da decenni alcune gondole. Una parabola del mercato e dei suoi nemici

di [Alessandro De Nicola](#) | 02 Gennaio 2016 ore 06:27



Molti lettori avranno visitato Cambridge e quindi già conoscono la nobile arte del punting. Per chi non ne avesse ancora avuto l'opportunità, la descrizione è semplice. Una punt boat è una specie di gondola con la prua quadrata che originariamente veniva utilizzata per caccia e pesca sportive ma oggidi solo per brevi gite di piacere. La tecnica di navigazione è simile a quella delle cugine veneziane e, svolgendosi in acque ancor più placide e meno profonde del Canal Grande, non occorre una grande tecnica per diventare un punter e usare la pertica che funge da remo. Attenzione però, come ammoniva Jerome K. Jerome nel suo spassoso "Tre uomini in barca", uno dei capolavori della letteratura umoristica inglese: "Il punting non è semplice come sembra. Come nel canottaggio, impari presto ad andare e maneggiare lo scafo, ma è necessaria una lunga pratica prima che tu possa farlo con dignità e senza infradiciarti fin sopra le maniche".

Sia come sia, il punting è stato introdotto a Cambridge all'inizio del secolo scorso (anche se, come per ogni tradizione britannica, un forestiero è portato a pensare che già ci facessero le loro gite romantiche Robin Hood e Lady Marian) e da allora è diventato popolarissimo.

Ogni college ha barche di proprietà riservate ai suoi membri (solo il Trinity le noleggia al pubblico) e in più sono nati vari consorzi e società che, utilizzando spesso gli studenti come barcaioli, scorrazzando alla velocità di 3 km orari per il tranquillo fiume Cam turisti e allegre brigate di universitari che organizzano picnic e qualche bevuta.

Il punting può essere praticato affittando la barca, oppure facendosi trasportare da una compagnia di navigazione, autorizzata dall'apposita autorità, i Conservators, che si occupano del fiume dal 1702, oppure indipendente o da un singolo punter. Si tratta di un business che vale milioni e milioni di sterline e quindi fa gola a molti. Altra circostanza importante è che il passatempo è piuttosto innocuo. L'incidente più frequente consiste nello schiacciamento di dita tra una barca e l'altra, qualche occasionale tuffo (la punt boat è stabilissima e naviga in acque calme), talvolta una beccata di un cigno e poco altro.

Ma laddove c'è un'attività economica ecco che arriva il regolatore, impersonato dal Consiglio comunale di Cambridge e dai Conservators. Tre sono le preoccupazioni principali: che i residenti vengano molestati dai locali gondolieri privi di licenza che si fanno pubblicità sia per strada che vicino ai pochi moli disponibili, il sovraffollamento soprattutto estivo del fiume e che la sicurezza dei passeggeri sia a rischio. E così, prima di iniziare la gita, i barcaioli dovranno leggere le safety instructions come negli aerei e mettere a disposizione dei gitanti i giubbotti di salvataggio che dovranno essere conservati in un apposito locale. I conduttori non potranno essere ubriachi né tenere la musica a tutto volume e saranno obbligati ad applicare adesivi sulla barca con le istruzioni di sicurezza. Inoltre, il "touting" (il sollecitare i clienti) in posti non autorizzati (in primis la celebre King's Parade dove si affacciano alcuni tra i più prestigiosi e bei college) potrà essere considerato un reato penale. Ultimo provvedimento dei Conservators che ha scatenato vibranti polemiche su Cambridge News, è stato il blocco di un approdo non autorizzato ostruendo il passaggio con una chiatta.

Un elemento piuttosto curioso della vicenda è che il principale operatore di punting, Scudamore, ha circa il 60% del mercato, gode di una posizione di semi-monopolista, ha avuto in affitto per 100 anni e a prezzi bassi il pontile di approdo più importante e siede nel Board dei Conservators! Peraltro, benché a fronte di 250 barche autorizzate, ce ne siano solo 20 "pirata", è pur vero che una licenza costa 2.000 sterline l'anno e i commercianti in King's Parade si lamentano della presenza dei barcaioli indipendenti che a loro dire infastidiscono i turisti.

In breve: siamo di fronte alla classica situazione in cui un regolatore si trova in presenza di un mercato oligopolistico, dove le essential facilities (gli approdi delle barche e le strade dove farsi pubblicità) sono limitate; l'operatore dominante siede tra i regolatori che concedono licenze col contagocce e le nuove misure di sicurezza innalzano una barriera all'entrata a favore di chi è già presente, nonostante che nel passato non ci siano stati veri problemi e senza che vengano diminuiti i (pochi) incidenti che capitano soprattutto ai dilettanti che affittano la punt boat per le proprie gite.

Come suole accadere in queste situazioni, ci sono diritti legittimi ma contrastanti, tipo quello dei negozianti di avere King's Parade libera e quella dei punter di farsi pubblicità. Ma quando ci sono dei settori economici in cui predominano delle corporazioni, peggio ancora se composte da pochi oligopolisti, si assiste al solito copione: si invocano ragioni di sicurezza o di salute, si restringe la concessione di autorizzazioni o l'apertura di nuovi spazi fisici dove esercitare il mestiere, il tutto con lo scopo di ostacolare l'ingresso dei nuovi concorrenti, che certamente non devono godere di privilegi, ma la cui esistenza, assenza di incidenti e gradimento del pubblico

dimostrano l'inutilità di buona parte delle regolamentazioni cui sono sottoposte le attività ufficiali.

E' una lotta continua tra chi è dentro e chi è fuori, che si tratti di lavoratori sindacalizzati e protetti nei confronti di quelli flessibili, dei tassisti con licenza rispetto a quelli dilettanti, dei farmacisti con i parafarmacisti, delle gondolette sul Cam e di quelle sul Canal Grande.