
Una "scossa" per Venezia

Autore: Lorenzo Russo

Nella città lagunare arriva il primo vaporetto a emissioni zero

La città di Venezia, come molte altre grandi città italiane, ha il problema dello sfioramento dei parametri delle polveri sottili. Senza pioggia e vento il Pm10 e il Pm2,5 tornano a salire. E così anche il capoluogo Veneto deve trovare valide soluzioni per rendere più pura l'aria che respiriamo. Un piccola ma interessante iniziativa *green* in realtà è già in atto da un paio di mesi, grazie all'aiuto della tecnologia: per la prima volta infatti è in navigazione un vaporetto elettrico, con zero emissioni, fatta eccezione di un piccolo generatore a gasolio per ricaricare le batterie. Si chiama **Scossa** e naviga già da metà dicembre nel Canal Grande, nella rotta pubblica denominata Arancio che va tra l'Aeroporto Marco Polo e Piazza San Marco. In quel tratto di navigazione il 45% delle polveri sottili provengono proprio dalle emissioni delle barche. L'imbarcazione, lunga 15 metri e larga 3 metri e 20, permette di trasportare 40 passeggeri (con un posto per disabili). Costata circa 700 mila euro, è stata realizzata grazie alla collaborazione tra Comune, Alilaguna, la società che gestisce il servizio di trasporto, Siemens, che ha sviluppato la tecnologia, e il cantiere nautico Vizianello, che produce lo scafo e che ha lavorato all'allestimento. La potenza del motore elettrico è di 180 kw. La velocità massima è di circa 28 chilometri l'ora, in linea con le regole in quel tratto di navigazione. Inoltre, grazie all'azzeramento delle emissioni acustiche, i passeggeri possono godersi quel canale nel centro storico tra i più amati e invidiati al mondo. Il sindaco di Venezia **Luigi Brugnaro** si augura che questa sia solo la prima di una serie di imbarcazioni elettriche, perché «la sostenibilità non ci si può limitare a pretenderla, bisogna fare delle scelte per ottenerla». «'Scossa' è stata testata per sette mesi - aggiunge **Moreno Vizianello**, amministratore delegato dell'omonimo cantiere nautico - ma se si vorranno fare imbarcazioni di tipo diverso bisognerà testarle, perché a seconda degli spazi interni si possono inserire più o meno batterie». Sì, perché il problema principale è proprio quello legato alle batterie, «aspetto tecnicamente più complesso che riguardava il loro inserimento nello scafo e la distribuzione dei pesi», spiega **Giuliano Bassetto**, responsabile di Siemens. «Questa è una barca piccola perché deve passare per il Canale Grande, ma ci saranno imbarcazioni più spaziose che possono avere più spazio per motore e batterie», conclude **Fabio Sacco**, presidente di Alilaguna, ricordando che nel frattempo sta avanzando anche il progetto Hepic, che prevede la costruzione di un'imbarcazione dotata di un motore elettrico alimentato da un sistema ibrido tra batterie tradizionali e celle a combustibile di idrogeno. «Questo risultato è l'esempio di una città che crede nelle tecnologie e nella modernità - ha sintetizzato il primo cittadino -. È la strada del futuro, che stiamo percorrendo anche con Toyota con le auto a idrogeno. Così si combatte il Pm10, con la tecnologia».