

La storia *Canali alternativi*

Barche storiche e motori hi-tech

“La nostra idea salverà Venezia”

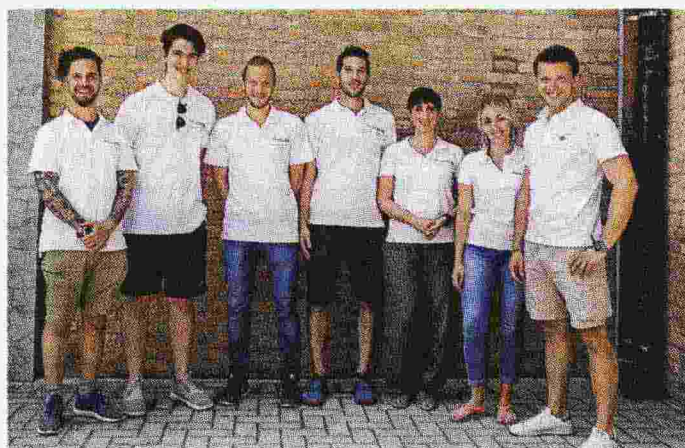
GIACOMO TALIGNANI, VENEZIA

Appena salpati da un piccolo molo dell'incantevole Certosa di Venezia, una gigantesca nave da crociera ci passa davanti e oscura completamente il Lido. A ovest, nelle acque di fronte a Castello, ragazzini a bordo di scintillanti motoscafi sfrecciano alzando onde fastidiose. Ma a Libertà, così si chiama una delle antiche “tope veneziane” in legno, sembra non importare: continua a navigare lenta, lieve come un aquilone, senza inquinare, e silenziosa attraversa l'intera Laguna. È una delle “elettriche” della piccola flotta di “Classic Boat Venice”, un sogno tutto under 30 nato da appena sei settimane. La neo startup è composta da otto ragazzi, metà stranieri metà veneziani, che promuovendo l'uso di antiche imbarcazioni della Venezia primi Novecento, a cui è stato applicato un motore elettrico, provano a salvare la Laguna, martoriata dall'inquinamento da diesel, e gli antichi mestieri della tradizione ormai perduti, come il maestro d'ascia o i lavoratori dello “squero”, antico cantiere navale. «Un azzardo», dice Giuseppe Baldini, 28 anni, uno degli italiani del gruppo, «perché ormai tutti usano barche veloci, in vetroresina, economiche. E invece noi uniamo la passione per il passato alla speranza per il futuro». Ma il futuro, come lo immaginano loro, sembra lontano. Secondo Legambiente e Arpav, Venezia è infatti una delle città più inquinate di Italia proprio a causa delle navi: la metà dello smog locale (il 45%) deriva dai motori a gasolio delle barche. Una sola delle tante contestate “Grandi navi” che transitano nella Serenissima inquina, si stima, come 5 milioni di auto. Emergenza che finora ha trovato

solo qualche tenue soluzione con i primi vaporette elettrici per turisti, le barche a noleggio a energie rinnovabili di Laguniamo, Sestante, VeniceSolar e altre realtà, che però per quantità sembrano irrisorie rispetto alla selva di mezzi inquinanti.

Anni fa, nel tentativo di migliorare l'ambiente, fu promossa l'idea di una Venezia 2030 con sole barche elettriche, poi il sindaco Luigi Brugnaro ipotizzò un Canal Grande navigato solo da mezzi green e altri politici parlarono di Ztl a

favore di imbarcazioni sostenibili: tutte idee che al momento galleggiano ancora in alto mare. «In Germania lavoravo per Torqeedo, azienda che fa motori elettrici piccoli e innovativi», racconta Benjamin Zwerenz, tedesco, ideatore di Classic Boat. «Arrivato a Venezia mi sono rivolto a un amico maestro d'ascia e gli ho chiesto se poteva realizzare delle vecchie “topette” in legno su cui applicarli». Mesi di intaglio di rovere e larice per ottenere scafi piatti come un tempo: niente plastiche e pezzi commerciali, solo tante ore di vecchie abilità artigianali per restaurare anche due “sanpiero” della tradizione, perfetti per navigare in laguna. Tutte viaggiano a media a 10 km orari, sono dotate di un navigatore gps che traccia le rotte e qualche comodità per i clienti, come asciugamani e acqua in bottiglie. Le mettono in carica la sera al molo della Certosa e durante il giorno, lente e affidabili, chiunque può noleggiarle dato che per guidarle non serve la patente nautica. «Invitiamo a usarle per esplorare la Laguna da soli, da Murano a Le Vignole, piano piano, godendosi il panorama». Affittarle costa un po' (85 euro l'ora, quasi trecento per l'intera giornata) ma ogni barca può ospitare sei persone. «Non so se ci riusciremo, ma vogliamo aiutare un mestiere antico, oggi ucciso dalla concorrenza delle barche di plastica, e salvare una Laguna fragile che soffre. La cosa bella», conclude Baldini, «è che sono proprio i giovani i primi ad aver risposto: stanno riscoprendo la tradizione. Speriamo lo capisca anche quella Venezia che, esasperata da traffico e masse, ormai odia tutti i servizi turistici. Noi lo facciamo slow, andiamo piano, salviamo l'ambiente e garantiamo un futuro ai lavori del passato».



Startup in Laguna
Sopra, i fondatori di Classic Boat Venice. A sinistra, in primo piano il motore elettrico di fabbricazione tedesca usato per spingere le imbarcazioni. Sotto, una delle barche in legno realizzata in un laboratorio veneziano



© RIPRODUZIONE RISERVATA

Otto under 30 italiani e stranieri affittano ai turisti imbarcazioni realizzate da maestri d'ascia ma spinte dall'elettricità
"Preserviamo l'aria e le tradizioni"

Il progetto

Inversione di rotta

Le barche

5

le barche elettriche della flotta Classic Boat, tutte in legno tradizionale

7 metri

la lunghezza per le "Tope" e le "Sanpiero"

2-3 mesi

il lavoro necessario dei maestri d'ascia per realizzarne un esemplare

XIX secolo il periodo in cui sono state ideate queste barche tradizionali veneziane, diventate comuni dai primi del Novecento

10 chilometri orari

la velocità media delle barche elettriche in Laguna. Alcuni modelli sfiorano i 15 km/h

6

i cavalli ai quali equivale la potenza dei motori elettrici

8 ore

l'autonomia delle batterie al litio ricaricate durante la notte

L'inquinamento a Venezia



Il 45% dello smog deriva dalle emissioni nocive delle barche a motore classico (diesel)

94

i giorni di sfioramento dei limiti delle polveri sottili rivelati nel 2017

9° posto

quello occupato da Venezia nella classifica delle città italiane più inquinate

