

La mobilità sostenibile a Venezia ora è possibile

In tutte le città la mobilità eco-sostenibile è al centro di dibattiti: il traffico veicolare è diventato un problema che causa inquinamento acustico e atmosferico, condiziona la



Da sinistra: Roberto Perocchio AD Venezia Terminal Passeggeri e Mariano Negri AD CMD spa

vita dei cittadini che, dipendenti dalle vetture, devono essere stimolati ed incentivati con decisioni legislative a limitarne l'uso, soprattutto di quelle maggiormente inquinanti.

Da tempo FNM Marine e Archimede Energia sono attente a quanto avviene a Venezia. Sicuramente una sempre maggior sensibilità si percepisce nei cittadini del capoluogo lagunare e nelle istituzioni verso il problema dell'inquinamento acustico ed atmosferico e verso il fenomeno del moto ondoso. In particolare ASSONAUTICA di Venezia da anni promuove la mobilità sostenibile, sensibilizzando amministrazioni e aziende sull'utilizzo di motori ibridi e pertanto supporta questa iniziativa.

Tuttavia ora occorre un vero slancio per iniziare a parlare apertamente delle possibili soluzioni, a nostro avviso oggi disponibili sul mercato, collaudate ed affidabili, che possono limitare i problemi dovuti alla navigazione nel centro



Da sinistra: Salvatore Antonio De Biasio Presidente CMD spa, Sandro Schiavi Vice Presidente ASSONAUTICA, Vittorio Pozzo Consigliere ASDEC, Alberto Villa Vice Presidente ARCHIMEDE ENERGIA, Giorgio Negri Responsabile Commerciale FNM MARINE (seminascosto), Mariano Negri: Amministratore Delegato CMD spa

storico. Una zona a traffico limitato nei canali veneziani riservata ai soli motori ibridi: è quanto ha proposto Roberto Magliocco, presidente di Assonautica Venezia, cogliendo l'occasione del convegno "La mobilità sostenibile a Venezia ora è possibile" al Venezia Terminal Passeggeri. "Oltre a chiedere alle Amministrazioni, pur in un momento di crisi come questo, un contributo con bonus per andare incontro alle aziende - ha detto Magliocco - andiamo anche oltre, con l'obiettivo di far sì che venga istituita, nei canali del centro storico lagunare, una ZTL per soli motori ibridi". Fin dal 2002, l'impegno di Assonautica è stato infatti quello di organizzare incontri con le principali ditte produttrici di motori marini per stimolarle ad investire nella progettazione, similmente a quanto accade nel comparto automobilistico, di gruppi ibridi diesel-elettrici. E, nel Veneziano, sono già un paio i cantieri che realizzano imbarcazioni con motori elettrici. Il passo successivo, quello dei motori ibridi, è stato ora compiuto applicando la propulsione diesel-elettrica a un taxi storico restaurato, che verrà ora promosso tra le amministrazioni pubbliche e i cantieri per sensibilizzare la città ad un uso compatibile dei mezzi. La presenza al convegno sul tema delle imbarcazioni a motori ibridi, di tutti

i cantieri del Veneziano, oltre ad alcuni provenienti anche da fuori provincia, per gli organizzatori, ha dato in tal senso un segnale incoraggiante.

"Il nostro sistema - spiega Francesco Iantorno, direttore tecnico di FNM Marine, produttrice di un motore ibrido - consente non solo di ridurre a zero le emissioni nell'area abitativa, ma anche di ridurre il moto ondoso, essendo specificamente tarato sulla propulsione elettrica fino a dieci nodi. E' l'applicazione al settore nautico della tecnologia automobilistica 'common rail', con il vantaggio derivante dal fatto che, grazie alla collaborazione con Archimede Energia, possiamo fornire un pacchetto chiuso con batterie integrate". Il sistema, che prevede anche la possibilità di ricaricare il motore con il funzionamento endotermico, è già in vendita.

Blue Hybrid System, questo il nome del sistema, è collaudato e risponde alle esigenze che devono essere rispettate per consentirne l'impiego nel vasto sistema di navigazione presente a Venezia. Questo sistema, infatti, permette di navigare fuori dalla zona ZTL con il motore diesel, ovviamente di nuova generazione per il contenimento delle emissioni, mentre nella zona ZTL con il motore elettrico che consente una navigazione a ZERO EMISSIONI nell'asso-

luta tutela dell'ambiente e del comfort dei cittadini. Inoltre il motore elettrico consente il pieno controllo della velocità massima e, quindi, il contenimento del fenomeno del moto ondoso.

In più la presenza di due motori tra loro indipendenti costituisce motivo di sicurezza, perché consente ad uno dei due di operare come motore di riserva in caso di avaria.

Le caratteristiche di *Blue Hybrid System* si possono sintetizzare in pochi numeri: una tensione di esercizio di 48 V che garantisce la massima sicurezza, un motore con potenza elettrica di 13 kW che permette una navigazione confortevole ed una adeguata manovrabilità, una autonomia sufficiente per un normale utilizzo (più di un'ora in modalità solo elettrica) con le batterie di ultima generazione al polimeri di litio, collaudate e certificate da enti specia-



Alessandro Ricci Presidente UIR

lizzati.

Il sistema *Blue Hybrid System* nasce per essere utilizzato sia con il gruppo poppiere che con la linea d'asse e ha un ingombro contenuto che lo rende applicabile a tutte le imbarcazioni, anche a quelle esistenti, con la possibilità di aggiornare il sistema di propulsione con le nuove tecnologie senza dover modificare la struttura della barca. Queste caratteristiche lo rendono particolarmente efficace per l'attuazione di una specifica normativa sulla navigazione nella ZTL in tempi brevi.

Al termine della conferenza è stato possibile provare "Alvaro de Campos", taxi storico veneziano che coniuga la tradizione del legno con l'innovazione di *Blue Hybrid System* che consente di navigare con zero emissioni.

Cosimo Brudetti