



Lagunamare

rivista di Assonautica Venezia





Vaporetti, un secolo di storia veneziana

di Sebastiano Giorgi

I vaporetti sono forse il simbolo dell'ultima sfida che Venezia ha vinto con la modernità.

Nel secolo scorso la nostra città, icona di una grandezza ormai declinabile solo al passato, ha saputo confrontarsi poche volte con quella che era la modernità del tempo. Piroscafi, motobattelli e poi vaporetti, motoscafi e motonavi hanno al contrario simboleggiato, almeno nel settore del trasporto pubblico, la volontà e la capacità di rinnovamento. Quella capacità di fare sinergia tra le conoscenze disponibili per ideare e realizzare il prodotto migliore, che fu la grande lezione lasciataci dalla Serenissima. E' anche per questo che noi veneziani dei vaporetti andiamo e fieri e non sappiamo farne a meno. Certo, senza, non riusciremmo nemmeno a raggiungere la Giudecca o il Lido. Ma la valenza di questo mezzo pubblico va ben oltre la sua necessaria e utilissima esistenza. In qualche modo i vaporetti sono la dimostrazione che Venezia può e

ha diritto di vivere confrontandosi senza complessi con le altre città sottoposte all'opera di costante, moderna e poi contemporanea, trasformazione. Così, nella stasi contemplativa a volte determinata dall'eccezionale qualità architettonica di Venezia, il vaporetto o il più filante motoscafo rappresentano la necessaria e possibile coesistenza di questo straordinario scenario medioevale con la nostra quotidianità. Di più, il vaporetto per chi è nato o ha frequentato la Laguna è spesso parte integrante dell'immaginario veneziano. Ancora oggi quando si passa al Ponte della Paglia per tanti veneziani il primo vivido ricordo è quello dell'attesa in quel grande pontile della motonave che portava tutti al Lido. Il pontile pieno, l'arrivo con inversione di rotta davanti al molo di S.Marco della motonave, di cui da piccoli si giocava ad indovinare il nome tra Altino, Aquileia, Concordia o Eraclea, e poi il tragitto nel più affascinante specchio d'acqua del mondo, hanno scandito la vita dei veneziani. I grandi andavano al bar, sì per chi non ricorda c'era il bar a prora del secondo ponte, mentre i bambini giocavano sulla scaletta che porta alla cabina del capitano, ed i ragazzi e le ragazze azzardavano forse lì in motonave, magari seduti sulle panchine all'aperto o su quelle al buio della stiva, i primi sguardi complici.

Esistono poche città al mondo che obbligano ad

una socialità così spinta. Si esce di casa, si cammina in mezzo la gente, si sale in vaporetto e si incontrano altre persone che dividono una parte del tragitto, poi si scende insieme ad altri. Il vaporetto non comporta nessuna interruzione di comunicazione e socializzazione, anzi il contrario.

Merito dell'Actv è quello di aver voluto festeggiare con un volume che ne raccogliesse storia ed immagini, un secolo di vita di questa antica azienda di trasporto pubblico nata nel 1904 come Azienda Comunale Navigazione Interna (Acnil),

ma preceduta dall'arrivo in laguna nel 1881, direttamente da Nantes via acqua, del vaporetto Regina Margherita. Un mezzo già maturo nelle linee d'acqua che è stato riprodotto per un secolo fino ad arrivare, con mutamenti più estetici che di sostanza, fino ai giorni nostri.

"Vaporetti" ripercorre la storia del servizio di trasporto pubblico veneziano toccando, con la competenza e la passione che contraddistinguono i lavori dell'autore Gilberto Penzo, molti temi legati alla vita lagunare. Penzo, con l'aiuto delle elaborazioni grafiche e tridimensionali create da Andrea Bocchin, parte dall'analisi dell'architettura navale di questi mezzi dimostrando come in fin dei conti studi, esperimenti, modelli non abbiano portato in un secolo di navigazione significativi stravolgimenti della tipologia vaporetto che comunque oggi sembra ▶





4



5

giunto ad una forma matura. "I primi vaporetti", racconta Penzo nelle pagine di Vaporetti "a dispetto dell'acciaio impiegato erano copie perfette di barche a vela in legno. Avevano chiglia dritta e aggettante, sezioni a calice, asta di prua verticale con la sommità sagomata, poppa ellittica con notevole slancio. E proprio per essere derivazione di barche che dovevano sfruttare bassissime potenze avevano forme raffinate, molto fini, adatte alle basse velocità tipiche dei velieri e delle prime deboli macchine a vapore. Le loro sovrastrutture prediligevano le linee verticali che scandivano con regolarità gli spazi delle cabine e dei finestrini. Il tutto era molto leggero, arioso, con profusione di coperture in tela e tende che proteggevano i passeggeri dalle intemperie, vento ma anche dal sole che allora



6

si riteneva facesse male. Progressivamente tutto si è inclinato aerodinamicamente all'indietro pur rimanendo identiche rotte, velocità e impiego. Il materiale si è impadronito finalmente delle forme, sono sparite le chiglie e le poppe distese e lo scafo è diventato più rotondo. Attualmente assistiamo ad un nuovo cambio, i finestrini e le cabine si stanno inclinando in avanti forse per esprimere una maggiore, aggressiva, sensazione di velocità. ...Il mio modesto parere è che battelli, motoscafi e motonavi abbiano una forma ormai matura e si possa solo limare i dettagli e prima di cercare soluzioni avveniristiche bisogna tenere presente che un battello è soprattutto un mulo che deve macinare migliaia di miglia e accumulare milioni di manovre - eseguite da mani a volte molto pesanti - senza mai rompersi; e se succede deve poter



7



N. 172

8



9

essere riparato in modo veloce e da personale non troppo specialistico." Si può ancora cambiare qualcosa? "I miei desiderata di utente" spiega Penzo nella sezione Architetture navali di Vaporetti "sono di puntare su quello che in inglese si dice: customer satisfaction cioè aumentare il comfort e il gradimento del passeggero, quindi nei motoscafi ridurre il più possibile il rumore, vibrazioni e ritorno di gas di scarico nel giardinetto, poi ridurre l'insellatura di prua in modo che i finestrini così abbassati permettano una visuale su dove si stia andando; per i motobattelli (vaporetti) ridurre il rollio tornando al sistema elica-timone e rimettere e aumentare i posti a prua". Approfondite disquisizioni tecniche e storiche su carene e propulsioni, suddivise per tipologia di battello, che l'autore sposa alle rotte, ai sistemi d'ormeggio, agli approdi, alla vita del personale, ed alla necessaria conservazione della memoria di questi mezzi molti dei quali possiamo già considerare scafi storici.

Vaporetti, edito per i tipi de Il Leggio, è una pubblicazione che si avvale anche di uno straordinario supporto fotografico. Immagini che riassumono un secolo di storia della nostra città, mostrando ad esempio un Bacino di San Marco totalmente privo di moto ondoso, o decine di figli dei dipendenti dell'Acnil che a bordo del vaporetto con sedie di vimini si avviano tutti con la medesima

divisa alla Colonia estiva. Interessantissima naturalmente la sequenza di immagini che documentano l'evoluzione dei mezzi. Foto che inevitabilmente riportano alla mente di noi veneziani spaccati della nostra vita, come quando siedevamo in quella splendida panchina a semicerchio a prua dei vaporetti di un tempo. Affascinanti e curiose anche le immagini dell'evoluzione estetica dei motoscafi, quella linea 2 che oggi chiamiamo

51/52 e 61/62. Mezzi che nacquero alla fine degli anni '30 studiati appositamente per attraversare quel Rio Nuovo che all'epoca tagliò il sestiere di Dorsoduro

per velocizzare i tempi di percorrenza tra Piazzale Roma e Lido.

Actv



vela

Gruppo Actv

Didascalie foto:

1. 1935, il primo vaporetto della serie 20 VA, l'Annibale Foscari il giorno del varo. Arch. ACTV;
2. Il marchio dell'ACNIL usato durante il periodo fascista;
3. Il piroscalo Adriatico in una giornata di festa. Coll. Righetti;
4. I figli dei dipendenti ACNIL in partenza per la colonia estiva a bordo di una "giardiniera", uno dei battelli completamente aperti;
5. Il comandante del vaporetto n° 26 Antonio Scarpa. Arch. Actv;
6. La targa con il leone di S. Marco in "moleca", posta sul foraneo Treviso;
7. I motoscafi Ca' I serie inaugurano la linea in Rio Novo;
8. Vaporetto n° 12 della Società Vaporetti Veneziani, poi rinumerato dal 1904, con il n° 10;
9. Ricostruzione digitale tridimensionale del motobattello serie "90", realizzata da Gilberto Penzo e Andrea Bocchin;
10. Plancia del motobattello LIUTO. Arch. ACTV;
11. Motoscafo serie "80" in navigazione.



10



11