

# Ceresio dal cuore verde

**Sostenibilità - L'inaugurazione della motonave eco-vintage è la prima tappa del piano di elettrificazione della flotta della Società di Navigazione del Lago di Lugano**

/ 13.09.2021  
di Matilde Fontana

A guardarlo dai pontili del cantiere della Società di Navigazione del Lago di Lugano, il Ceresio è una prateria a perdita d'occhio. Il verde acceso delle sue acque, che lo scorso anno aveva fatto il giro del mondo sui social, in questi giorni si è ripresentato quasi a voler tenere a battesimo l'omonimo battello dal cuore green: l'*E-Ceresio*, prima motonave a propulsione totalmente elettrica sui laghi svizzeri capace di garantire un servizio quotidiano a emissioni zero.

L'inaugurazione di domani, martedì 14 settembre, della *E-Ceresio* è il primo passo di un progetto ben più ambizioso. La visione ultradecennale del presidente della Società Navigazione Lago di Lugano Agostino Ferrazzini è quella di un lago elettrico entro il 2035.

Il progetto «Venti-35», sostenuto dalla Città di Lugano, prevede infatti l'elettrificazione dell'intera flotta di battelli in 15 anni, mirando allo stesso tempo a trasformare il cantiere e l'azienda in un centro di competenza tecnologico e formativo nella navigazione verde.

L'operazione di «lifting tecnologico» sul battello datato 1931 è stata curata da due giovani progettisti, Gabriel Ramos, ingegnere aeronautico, e Francesco Musto, ingegnere navale, che hanno trasformato l'antico cantiere aziendale di Cassarate in un laboratorio di *refitting*, letteralmente rimontaggio di un'imbarcazione.

Negli ultimi mesi, le maestranze della SNL e i tecnici del gruppo tedesco Baumüller, specializzato nell'elettrificazione dei sistemi di propulsione navale, hanno lavorato gomito a gomito con i due progettisti alla ricerca delle soluzioni adatte al delicato intervento di trapianto del motore nuovo, adeguando la motonave a tutte le più moderne normative di sicurezza e di comfort.

«Il progetto "Venti-35" - spiega l'ingegnere Ramos - prevede la progressiva rimotorizzazione di tutti i battelli della flotta. Gli attuali motori a gasolio saranno sostituiti da motori elettrici alimentati da batterie, in modo tale da ridurre a zero le emissioni inquinanti che derivano dalla combustione del gasolio. Il rimpiazzo dei motori a combustione interna eliminerà anche la necessità di utilizzare lubrificanti derivati dal petrolio, con un'ulteriore riduzione dell'impatto ambientale».

«Con la Ceresio elettrificata - continua l'ingegnere Musto - il Lago di Lugano si dota del primo battello di linea *full-electric* a ricarica rapida della Svizzera, capace di operare alla medesima

velocità di esercizio dei battelli a gasolio ossia fino a 24km/h in funzione del carico e con il medesimo range operativo giornaliero».

Praticamente, nella sostituzione della propulsione diesel della motonave *Ceresio* con quella elettrica, si è trattato di risolvere il problema di alloggiare nella pancia del battello non tanto il motore, quanto le relative 6,5 tonnellate di batterie. Per dare un'idea è come se sul «nuovo» battello ci fossero le batterie di 1700 e-bike!

«Anche gli impianti ausiliari - aggiunge Ramos - costituiscono un punto di sfida, in quanto tutti i componenti devono lavorare all'unisono con un obiettivo comune: la massima riduzione dei consumi elettrici, mantenendo contemporaneamente alti livelli di comfort e sicurezza a bordo per passeggeri ed equipaggio».

Chiuso con la «pompa» di gasolio, si è trattato di approntare una rete di ricarica. Così come le auto o le biciclette elettriche necessitano di un «distributore per fare il pieno», anche i battelli elettrici hanno bisogno di ricaricare le loro tonnellate di batterie. Per la *E-Ceresio* è già pronta una colonnina al pontile del cantiere per la ricarica lenta (notturna, per evitare picchi di tensione), mentre al debarcadere centrale sarà realizzata un'infrastruttura per la ricarica rapida (mezz'ora circa).

È un mondo nuovo che si è aperto anche per i piloti dei battelli, istruiti a gestire la propulsione elettrica in tutti i suoi aspetti, dalla ricarica alla cabina di guida computerizzata, dove di storico è rimasto solo il timone.

«Per quanto riguarda il restauro della *E-Ceresio* 1931 - spiega Musto - si è cercato di mantenere quanto più possibile gli aspetti originali degli anni Trenta del Novecento, apportando in maniera non invasiva tutte le modifiche necessarie al rispetto delle moderne normative di sicurezza».

Un esercizio di equilibrismo non indifferente. Di fatto l'acquisto di un battello elettrico nuovo sarebbe stato meno laborioso e forse anche meno dispendioso, ma la filosofia aziendale promossa dal presidente Agostino Ferrazzini mira a coniugare l'innovazione con la tradizione: un'avventura navale lunga oltre 170 anni è uno straordinario valore aggiunto.

È il fascino di una storia da raccontare, come quella della *Ceresio*, che nel 1931 lasciava il cantiere di Cassarate con un moderno motore diesel alimentato a nafta: allora tramontava l'era del vapore, con i mucchi di carbone e gli alti comignoli, neri di fuliggine.

Dal medesimo cantiere esce dopo 90 anni la *Ceresio* elettrica: oggi tramonta l'era del motore rumoroso e della puzza di gasolio.

Una storia elettrica della navigazione sul Lago di Lugano che avevamo iniziato a raccontare su queste pagine con la *Vedetta 1908*, il primo battellino eco-vintage della SNL che scivola a emissioni zero sulle acque estive del Golfo di Lugano dal 2016, collegando silenziosamente il centro città con Cassarate e Castagnola.

