



LAGUNA D'ACQUE AMICHE

Roberto Soldà



Al comando dei ferryboat, i 'transatlantici della laguna'. Roberto Soldà, capitano della flotta Actv, al servizio della routine dei viaggiatori.

Massimo Favaro

Foto di / Photo by Irina Mattioli

Non solcherà gli oceani, come i capitani delle grandi navi ancorate al porto di Venezia, alle quali guarda in verità con una punta di invidia, ma nella sua laguna è in grado di navigare di giorno e di notte, con ogni condizione meteo. Per

Roberto Soldà, comandante 'di lungo corso' del trasporto pubblico veneziano, ogni viaggio da Venezia al Lido è una piccola crociera in acque amiche.

Una carriera tutta veneziana, sin dal diploma all'Istituto nautico "Sebastiano Venier": dopo gli studi, pochi anni di navigazione e la patente nautica è già in tasca. Così, nel 1979, Roberto tenta il concorso per entrare nell'azienda veneziana di trasporto pubblico, l'Actv. Due anni dopo il comandante era già al timone dei battelli della Linea 1, sfidando il traffico del Canal Grande, e pochi anni dopo, dei grandi 'ferryboat' della Linea 17 per il Lido.

Per navigare nel cuore di Venezia, spiega Roberto, serve soprattutto "pazienza e spirito tollerante", perché durante alcune ore del giorno il traffico "è pari al centro di una grande città". I mezzi pubblici dovrebbero avere sempre la precedenza, infatti il limite di velocità, undici chilometri orari, è superiore a quello imposto agli altri natanti. "Ma bisogna fare attenzione alle piccole imbarcazioni, come le gondole, che tal-

volta intralciano la rotta e possono facilmente capovolgersi. La linea 1 veniva definita ‘la linea dei veneziani’: il problema maggiore – continua il comandante Actv – è l’insofferenza nei confronti dei turisti, che non dovendo timbrare alcun cartellino vogliono assaporare il viaggio sino in fondo”. “Per il marinaio il problema è riempire la cabina, perché i passeggeri tendono a fermarsi all’esterno per ammirare la città”.

Il nome ‘vaporetto’ deriva dai battelli a vapore in funzione a Venezia alla fine dell’Ottocento. Il primo fu il Regina Margherita, alimentato a carbone, in servizio di linea dal 1881. Dal 1904 è attiva la prima società per il trasporto pubblico, l’Acni, Azienda comunale di navigazione interna, mentre nel 2000 è nata l’Actv spa.

“Il servizio svolto è simile a quello garantito da autobus e tram in qualsiasi città, la differenza principale è – assicura Roberto – che i nostri battelli rispondono al codice della navi-

gazione, che assegna ai comandanti una maggiore autorità, per garantire la sicurezza a bordo”. Non vi sono pericoli reali a bordo di un vaporetto. “Se però un autobus si rompe il mezzo si ferma, se invece un battello è in avaria questo continua a muoversi e quando neppure il timone funziona si è in balia delle onde e non resta che chiedere soccorso via radio: è la situazione peggiore”.

La carriera di un comandante del trasporto pubblico veneziano inizia con i motoscafi di minori dimensioni, in servizio nei canali cittadini; si passa poi ai più capienti battelli delle linee foranee che collegano le isole. Ultimo grado di responsabilità è la conduzione dei traghetti della flotta Actv, il ‘Metamauco’ e il ‘San Nicolò’, dai nomi di località della laguna. Come quello scelto per il battesimo della nuova ammiraglia, in grado di trasportare 80-90 autoveicoli, che si chiamerà ‘Lido di Venezia’.

A LAGOON OF FRIENDLY WATERS

Navigating the ferryboats, the ‘Lagoon’ liners’. Roberto Soldà, captain of the Actv fleet at the service of the travellers daily routines.

He may not be sailing the oceans like the captains of the large ships anchored in the harbor of Venice do, to whom, honestly, he looks with a hint of envy, but in his Lagoon he’s capable of navigating night and day, under any weather conditions. For Roberto Soldà, ‘master’ sea-captain for the Venetian lagoon public transportation, each trip from Venice to the Lido is a small cruise in friendly waters.





Per essere il comandante di un ferryboat di oltre 500 tonnellate di stazza sono necessarie, spiega Roberto, “esperienza e capacità decisionale”: l’equipaggio è composto da sei o sette persone ed a bordo vi sono decine di veicoli e centinaia di passeggeri. I collegamenti garantiti hanno un’importanza determinante per la vita sociale ed economica delle isole lagunari. Ciò emerge anche dagli aneddoti di Roberto. “C’è persino chi ci

ha chiesto di trasportare, con urgenza, la moglie in procinto di partorire”. Per assicurare la continuità del fondamentale servizio i ferryboat sono dotati di sofisticati radar e di radio ‘Vhf nautico’, in costante collegamento sia con la centrale operativa di Actv che con i piloti del porto di Venezia, così come le grandi navi commerciali. Nessuna sindrome di inferiorità: il sogno di navigazione di Roberto si è avverato. ▸

An all-Venetian career that of Roberto Soldà, since his diploma obtained at the nautical College “Sebastiano Venier”: after the studies, few years of navigation and the nautical license secured. So, in 1979 Roberto tries in the public competition to be hired in the Venetian public transportation company, the Actv. Two years later the captain is already at the helm of the Line 1 boats, facing the traffic on the Canal Grande and, few years later, of the large ‘ferryboats’ of Line 17 for the Lido.

To navigate inside the heart of Venice, explains Roberto, it’s necessary above all to have “patience and spirit of tolerance”, because during some hours of the day the traffic “is equal to that of some large city centers”. Public means of transport should always have the priority of space, in fact the speed limit of eleven kilometers per hour, is higher than the one imposed to other crafts. “But it is necessary to watch-out for the small crafts, like gondolas, which

sometime hinder the routes and can easily turn over. Line 1 was defined as the ‘Venetians’ line’: the major problem – continues the Actv captain – is the intolerance toward tourists who, not having to stamp any card, want to savor and enjoy the trip all the way up to the end”. “For the sailor the problem is to fill the cabin, because passengers tend to stand and lean toward the outer-sides to admire the city”.

The name ‘vaporetto’ derives from the steam boats operating in Venice toward the end of the Nineteenth century. The first one was the Regina Margherita, fueled by coal, in scheduled service from 1881. From 1904, the first public transportation company operational was the Acni, a City’s navigation Company, but in 2000 the Actv spa, was established.

“The service supplied is very much similar to that provided by buses and trams of any city, the main difference is – states Roberto – that our boats comply with the navigation code, which

assigns to the captains a higher authority, in order to guarantee safety on board”. There aren’t real dangers on board a vaporetto. “If a bus though breaks down, the vehicle stops, if a boat instead breaks down it continues to move and when not even the rudder works, we are at mercy of the waves and there is nothing else left to do than call for help via radio: it is the worst situation”.

The career for a captain of public transportation starts on smaller size motorboats servicing the city’s canals; then he is moved to larger offshore boats connecting the islands. The last level of reasonability is the piloting of the ferryboats of the Actv’s fleet, the ‘Metamauco’ and the ‘San Nicolò’, named after places in the lagoon. Like the one chosen for the launching of the new flagship capable of carrying 80-90 vehicles and which will be called ‘Lido di Venezia’. To be a captain of a ferryboat of over 500 tons is necessary, explains Roberto, “expertise and decision-making ability”: the crew is made up by six or seven members and on board there are tens of vehicles and hundreds of passengers.

For the social and economic life of the Lagoon islands, guaranteed connections are of decisive importance. Emerging also from the anecdotes of Roberto. “There is even who has asked us to transport, with urgency, the wife on the point of giving birth”. To insure the continuity of the basic service, the ferryboats are equipped with sophisticated radars and ‘VHF nautical’ radio, constantly connected either to the operating center of Actv as well as with the harbor pilots of Venice, just like the large commercial ships. Thus no complex of inferiority: Roberto’s dream of navigating has come true. ▸

