

1222·2022
800
ANNI



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI PADOVA

Università degli Studi di Padova

Dipartimento di Scienze Storiche, Geografiche e dell'Antichità

Corso di Laurea Magistrale in
Scienze per il Paesaggio

Una guida per il turismo fluviale lungo il canale
Vigenzone: uno studio preliminare

Relatrice:
Prof.ssa Benedetta Castiglioni

Laureanda:
Laura Zanovello
Matricola:
2020392

ANNO ACCADEMICO 2021/22

«Wissen öffnet Welten!»

-Karl Baedeker

Indice

Introduzione	p. 9
Parte prima	p.13
1. Il turismo fluviale	p. 13
1.1. Il quadro generale	p. 13
<i>1.1.1. Definizioni</i>	<i>p. 13</i>
<i>1.1.2. Perché il turismo fluviale suscita interesse?</i>	<i>p. 14</i>
<i>1.1.3. Gli attori, le attività e gli strumenti</i>	<i>p. 16</i>
<i>1.1.4. Il turismo fluviale come turismo sostenibile: potenzialità e criticità</i>	<i>p. 18</i>
1.2. Il turismo fluviale in Europa e in Italia	p. 23
<i>1.2.1. Il caso francese</i>	<i>p. 24</i>
<i>1.2.2. Il caso inglese</i>	<i>p. 25</i>
<i>1.2.3. Il caso italiano e norditaliano</i>	<i>p. 27</i>
1.3. Il turismo fluviale in Veneto	p. 29
<i>1.3.1. Alcuni esempi di fruizione</i>	<i>p. 30</i>
1.4. Considerazioni sul caso veneto e italiano	p. 35
2. La guida turistica	p. 38
2.1. Definizione, storia e caratteristiche generali	p. 38
2.2. Destinatari, contenuti e linguaggi	p. 40
2.3. Uno sguardo critico	p. 43
2.4. Gli sviluppi recenti	p. 45
2.5. Le guide di settore	p. 47
2.6. Le componenti della guida: analisi di casi studio	p. 48
<i>2.6.1. Metodologia d'analisi</i>	<i>p. 48</i>
<i>2.6.2. Veneto (esclusa Venezia), 6 ed., Touring Club Italiano (1992)</i>	<i>p. 49</i>

2.6.3. <i>Vie d'acqua del Veneto (1983)</i>	p. 51
2.6.4. <i>Andar per acque da Padova ai Colli Euganei lungo i navigli. Itinerario in barca e in bicicletta (2002)</i>	p. 52
2.6.5. <i>Il Portolano delle Vie d'acqua del Nord Italia (2008)</i>	p. 54
2.6.6. <i>Viaggiare a remi tra Venezia e le idrovie del Nord Italia. Una guida pratica, un diario di bordo (2021)</i>	p. 57
2.6.7. <i>Rotta su Venezia. In barca e in bici lungo la Litoranea Veneta da Chioggia a Trieste (2021)</i>	p. 58
2.7. I contenuti di una guida per il turismo fluviale	p. 60

Parte seconda **p. 64**

3. La guida per la navigazione del Canale Vigenzone: progetto di studio preliminare **p. 64**

3.1. La scelta del caso di studio	p. 64
3.2. Le potenzialità dell'itinerario	p. 65
3.3. Limiti e criticità dello studio preliminare e dell'itinerario	p. 67
3.4. Obiettivi, metodologia e struttura ipotetica della guida	p. 70

4. Il quadro istituzionale e le iniziative **p. 72**

4.1. Il Museo della Navigazione Fluviale di Battaglia Terme (PD)	p. 72
4.2. Infrastrutture Venete s.r.l.	p. 75
4.3. Il Piano della Portualità Turistica della Regione Veneto e la collaborazione con il DiSSGeA	p. 76

5. Il contesto storico-geografico e la navigazione interna **p. 79**

5.1. La bassa pianura veneta e i suoi caratteri geomorfologici	p. 79
5.2. L'età paleoveneta e romana	p. 80
5.3. L'età medievale	p. 81
5.4. L'amministrazione della Serenissima	p. 84

5.5. Il governo napoleonico e la dominazione austriaca	p. 88
5.6. L'Unità d'Italia e il Novecento	p. 90
5.7. Il fiume Bacchiglione	p. 93
5.8. Il canale Vigenzone	p. 96
6. La struttura ipotetica della guida	p. 99
6.1. L'indice	p. 99
6.2. La suddivisione in tappe	p. 102
6.3. Il contenuto tecnico	p. 105
Conclusioni	p. 108
Bibliografia	p. 114
Guide turistiche analizzate	p. 120
Sitografia	p. 121

Introduzione

La navigazione fluviale ha svolto, in passato, un ruolo cruciale nello sviluppo economico, sociale, culturale e urbanistico dell'area compresa tra la città di Padova, il fiume Adige, i Colli Euganei e la Laguna di Venezia.

Nell'ambito del mio tirocinio curricolare, svoltosi presso il Museo Civico della Navigazione Fluviale di Battaglia Terme (PD), ho potuto avvicinarmi alle tematiche legate al mondo della navigazione delle acque interne e, in particolare, alla peculiare storia del cosiddetto *"paese dei barcari"*: crocevia di canali artificiali, Battaglia Terme è stata uno dei principali porti del Triveneto e parte di una fitta rete di rotte commerciali, nonché casa di molti naviganti che, per generazioni, hanno percorso i fiumi del Nord Italia e custodito e condiviso saperi e modi di vivere che hanno costituito la storia e la cultura del luogo.

Ho potuto tuttavia constatare anche che questo ricco patrimonio di vie d'acqua, in particolare il canale Vigenzone su cui si affaccia il museo, si trova oggi in uno stato di scarsa considerazione, valorizzazione e di preoccupante degrado. Il tramonto della navigazione ha avuto come conseguenza una crescente incuria dei paesaggi d'acque: i fondali sono cresciuti a causa del mancato dragaggio e dei rifiuti che vi vengono gettati abitualmente e anche gli argini necessiterebbero di maggior manutenzione e pulizia. Vengono tuttora volte loro le spalle, con gravi conseguenze per la salute ambientale e la sicurezza idraulica dell'area circostante, ma non solo: l'abbandono di queste aste fluviali comporta anche, potenzialmente, l'oblio di parte della storia di queste terre e il rischio che il patrimonio culturale locale si impoverisca progressivamente.

Considerato che gli obiettivi del museo civico battagliense includono anche lo svolgimento di attività pratiche indirizzate alla diffusione della cultura della navigazione interna e che la mia collaborazione con l'istituzione è da considerarsi tuttora operativa, questa tesi si pone l'obiettivo di condurre uno studio preliminare volto ad indagare la fattibilità della stesura di una guida al turismo fluviale per il canale Vigenzone che, a partire dalla confluenza dei canali Battaglia e Bisatto a Battaglia Terme, percorre la bassa pianura fino a sfociare in mare nei pressi di Chioggia, dopo essersi immesso nel Bacchiglione prima e nel Brenta poi, e che in passato è stato un'importante via di comunicazione che ha permesso alle comunità rivierasche di prosperare e intessere relazioni interterritoriali. La realizzazione di questo strumento può infatti contribuire alla

riscoperta e valorizzazione turistica della via d'acqua e del contesto territoriale interessato, essere motore di un nuovo interesse verso il suo patrimonio storico e paesaggistico, anche da parte delle comunità locali, e generare maggior frequentazione e cura dello stesso, nonché una pianificazione territoriale più efficace e inclusiva dei contesti anfibi.

Nella prima parte del presente elaborato, dopo aver presentato brevemente il turismo fluviale, le sue caratteristiche e le sue potenzialità, aver illustrato la sua condizione in Veneto e aver proposto alcuni casi virtuosi internazionali, ci si occuperà dell'inquadramento necessario a spiegare le ragioni che spingono alla creazione di una guida turistica, di definire gli elementi che la costituiscono e quelli che ne contraddistinguono una dedicata alla navigazione interna; verranno inoltre individuati ed analizzati alcuni esempi di guide per il turismo fluviale, utili a comprenderne i contenuti indispensabili e come impostarne la struttura. Questi capitoli saranno propedeutici ad avere ben chiaro l'utilizzo e lo scopo della guida e lo stato attuale del settore turistico in cui intende inserirsi.

Nella seconda parte ci si dedicherà invece più propriamente allo studio preliminare: verrà presentato in dettaglio il caso di studio, le sue potenzialità ed i suoi limiti, e verranno ipotizzati i contenuti della guida per il Vigenzone. In seguito, si procederà con la presentazione degli enti istituzionali che si occupano direttamente della fruizione di questo contesto e delle iniziative in atto per riconfigurarne il profilo come destinazione turistica o luogo di frequentazione nel tempo libero. Si proseguirà con l'inquadramento storico-geografico dell'area interessata, che approfondirà anche le vicende del territorio legate alla navigazione interna, e con una breve descrizione dei contesti fluviali interessati dall'itinerario proposto nel progetto di guida: questa sezione permetterà di comprendere più a fondo l'importanza culturale del contesto e i caratteri di prestigio che ne giustificano la valorizzazione. L'ultimo capitolo affronterà invece in modo più analitico l'ossatura e la composizione che si propone per la guida in questione, nonché le possibili tappe in cui suddividere l'itinerario, ma soprattutto indagherà la questione delle informazioni tecniche e dei servizi necessari alla navigazione fluviale, cercando di comprendere le difficoltà della loro reperibilità e le mancanze che attualmente rendono più difficoltosa l'attuazione di un progetto di valorizzazione dell'idrovia, che abbia degli effettivi e concreti risvolti positivi.

Nelle conclusioni si chiariranno le motivazioni che hanno spinto all'inserimento nella tesi di questi contenuti; si rifletterà sulle relazioni del turismo fluviale con il paesaggio in cui si inserisce e si presenteranno alcune considerazioni conclusive sul caso di studio; si riassumeranno infine le potenzialità e criticità emerse durante il lavoro di analisi, i limiti del progetto e i suoi possibili sviluppi futuri.

Ci tengo a ringraziare brevemente Maurizio Ulliana, attuale gestore del museo di Battaglia Terme, per l'incredibile entusiasmo dimostrato nei confronti del mio progetto di tesi e per il supporto nella sua realizzazione.

Parte prima

1. Il turismo fluviale

1.1. Il quadro generale

1.1.1. Definizioni

È importante, come prima cosa, presentare in modo chiaro le definizioni che permettono di inquadrare il fenomeno al centro di questo primo capitolo.

Con il termine *turismo* si fa in genere riferimento a un insieme variegato di attività ed esperienze, svolte in un luogo diverso da quello di residenza e secondo tempistiche che esulano dalle proprie abitudini quotidiane, che costituiscono motivo di accrescimento culturale, relax o semplice svago. Il *turismo fluviale* è quindi una sua sottocategoria, circoscritta a un particolare contesto geografico, legata a una consuetudine molto diffusa in passato e che ha cominciato a strutturarsi e diffondersi soprattutto a partire dalla seconda metà del Novecento.¹

Secondo la definizione proposta da *Voies Navigables de France (VNF)*², ente amministrativo che si occupa della gestione della navigazione nelle acque interne francesi, il turismo fluviale riguarda non solamente ogni tipologia di navigazione, a bordo delle più variegata imbarcazioni, ma anche attività più o meno sportive e altre che si svolgono in diretta prossimità dei corsi d'acqua; le sue vaste potenzialità permettono agli operatori di formulare proposte estremamente diversificate tra loro, sia per quanto riguarda la tipologia di attività che viene proposta, che per la stagionalità o durata dell'esperienza, pur dovendo rispettare la conformazione della via d'acqua, che limita ma allo stesso tempo dà specificità alle tipologie di offerta ricreativa che vi si possono sviluppare. Queste possono includere: escursionismo a piedi o in bici, visite a parchi e riserve, osservazioni di flora, fauna e paesaggio locale; attività sportive, quali ad esempio rafting, canottaggio o ciclismo; attività educative, come corsi che riguardano lo studio di specie vegetali e animali o l'apprendimento di tradizioni locali; visite a monumenti, edifici,

¹ Vallerani F., *Vie d'acqua del Veneto. Itinerari tra natura e arte*, La Galiverna, Battaglia Terme, 1983, pp.20-21

² <https://www.vnf.fr/vnf/> (ultima visita: 20/09/22)

luoghi caratteristici; eventi musicali, teatrali o in genere culturali; eventi o itinerari enogastronomici.³ È forse più appropriato dunque parlare di *turismo fluviale*, in quanto i corsi d'acqua offrono possibilità di fruizione anche nell'ambiente terreno che li circonda.⁴ Le forme più conosciute e numericamente più rilevanti riguardano tuttavia il diportismo, praticato anche con imbarcazioni abitabili, e l'attività croceristica:⁵ si distinguono le crociere a lungo raggio, che hanno generalmente come fulcro del loro itinerario le città d'arte, e le crociere a breve raggio, che possono essere legate a un turismo storico-artistico, enogastronomico o sportivo. Queste ultime si prestano inoltre molto bene al turismo scolastico e al turismo sociale di gruppo.⁶

1.1.2. Perché il turismo fluviale suscita interesse?

La crescente popolarità di questo insieme di attività si deve, come prima cosa, all'innata idrofilia dell'uomo, da sempre attratto da aree ricche d'acqua: questo concetto, formulato nell'ambito della psicologia ambientale, individua nella strategia di sopravvivenza dell'essere umano la ragione del suo legame con le aree umide, in quanto riconosce in esse un ambiente di sostentamento.⁷ A ciò si aggiunge: la domanda pressante, da parte degli abitanti di un territorio intensamente infrastrutturato, di aree naturali o seminaturali in quanto recanti benefici psicofisici alla loro condizione di stress; una nuova rilevanza che le questioni ambientali ed ecologiche hanno assunto negli ultimi decenni, con l'emergere dei numerosi danni causati da una forte industrializzazione; il ruolo più significativo attribuito al tempo libero nella vita di tutti i giorni.⁸ Grazie a questo i corsi d'acqua hanno cominciato nuovamente a ricevere cure e attenzioni e a veder riconosciuto il proprio valore, beneficiando quindi di nuovi processi di rigenerazione, soprattutto in contesti urbani.⁹

³ Ridella P., Bonato L., *Il turismo fluviale in Italia: definizioni e caratteristiche*, in GAL Venezia Orientale, Centro Itard (a cura di), *Il Turismo Fluviale in Italia*, Mazzanti Editori, Portogruaro, 2008, p. 51

⁴ <https://www.vnf.fr/vnf/accueil/tourisme-fluvial/vivre-et-bouger-au-bord-de-leau/le-tourisme-fluvestre/> (ultima visita: 11/10/22)

⁵ Ridella P., Bonato L., *op. cit.*, p. 58

⁶ Ridella P., *Offerta turistica*, in GAL Venezia Orientale, Centro Itard (a cura di), *Il Turismo Fluviale in Italia*, Mazzanti Editori, Portogruaro, 2008, p. 90

⁷ Favaro C., Vallerani F., *Paesaggi d'acqua e idrofilia. Luoghi, letteratura, percezioni tra geografia letteraria e coscienza ecologica*, in «Bollettino della Società Geografica Italiana», serie 14, 2(1), 2019, p. 63

⁸ Vallerani F., *Il fiume quale elemento di rigenerazione urbana e territoriale*, in Reho M., Lancerini E., Magni F. (a cura di), *Paesaggi delle acque. Un percorso formativo*, Il Poligrafo, Padova, 2016, p. 130

⁹ Giovinnazzi O., Moretti M., *Waterway e sviluppo del territorio: nuova mobilità e turismo sostenibile*, in «TeMA. Trimestrale del Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente», Vol. 3, No. 3, settembre 2010, p. 59

Le specificità e le risorse del turismo fluviale sono connesse al ruolo peculiare ed essenziale che le vie d'acqua hanno svolto per la società. Queste sono state in passato elementi prediletti in prossimità dei quali l'uomo si è stanziato e ha potuto prosperare, incisioni che si insinuano nei territori e li plasmano, mettendoli contemporaneamente in relazione tra loro. Un altro motivo che spiega il fascino del turismo fluviale è sicuramente il carattere estetico dei corsi d'acqua, che sin dall'antichità ha alimentato il desiderio umano di una ruralità rigogliosa e idealizzata, perpetuato da un immaginario di cui si hanno ampissime testimonianze nella storia dell'arte e in particolare nella pittura paesaggista.¹⁰

Risulta calzante l'interpretazione delle vie d'acqua come *corridoio culturale*¹¹, poiché sono costellate di centri, architetture e infrastrutture di riconosciuto interesse, che derivano il loro significato proprio dal legame che tessono con gli altri elementi territoriali: una consapevolezza questa che consente anche di attuare una pianificazione degli interventi non circoscritta a una sua singola porzione, ma integrata tra tutti i contesti attraversati e sensibile agli impatti dell'urbanizzazione diffusa. Questi valori istruttivi si colgono in particolare attraverso la navigazione: essa si presta a una interazione non superficiale e passiva, ma coinvolgente e intensa con questi paesaggi in continuo divenire. La prospettiva dall'acqua, oggi inusuale, facilita una maggior comprensione dell'importanza delle pertinenze fluviali per i territori in cui si snodano e permette di godere ancora di ambiti naturali semi integri, sopravvissuti alle più selvagge forme di urbanizzazione, e di conoscere peculiarità e caratteri delle civiltà che grazie ai corsi d'acqua stessi hanno potuto fiorire. Esplorare una regione attraverso le vie d'acqua stimola quindi la partecipazione e aiuta a capire meglio la rete di legami storici, economici, sociali, passati e presenti, che interconnettono i luoghi.¹² Inoltre, percorrere i corsi d'acqua, ad esempio a bordo di una piccola imbarcazione non motorizzata o sfruttando altre forme di mobilità lenta, consente di vivere un'esperienza percettiva più ricca, di

¹⁰ Vallerani F., *Recreational countryside and the riverscape aesthetic. Northwest Croatia hydrography as a sustainable tourism destination*, in Vallerani F., Visentin F. (a cura di), *Waterways and the Cultural Landscape*, Routledge, New York, 2018, p. 163

¹¹ Vallerani F., *Paesaggi fluviali e orizzonti d'acqua*, in GAL Venezia Orientale, Centro Itard (a cura di), *Il Turismo Fluviale in Italia*, Mazzanti Editori, Portogruaro, 2008, p. 35

¹² Nyka L., *Experiencing historic waterways and water landscapes of the Vistula Delta*, in Vallerani F., Visentin F. (a cura di), *Waterways and the Cultural Landscape*, Routledge, New York, 2018, p. 188

godere di odori, suoni e rumori del luogo e di un incontro col paesaggio senza intercessioni, più meditato e dilatato nel tempo.¹³

1.1.3 Gli attori, le attività e gli strumenti

Dietro alla gestione e organizzazione dell'utilizzo dei corsi d'acqua a scopo turistico vi è il coinvolgimento di molteplici soggetti che si occupano di aspetti vari e distinti. Innanzitutto, si ha un ente, generalmente ma non necessariamente pubblico¹⁴, che gestisce praticamente e garantisce la fruibilità del corso d'acqua: si occupa di attività quali, tra le altre, la difesa, regolazione e sistemazione della via d'acqua, la razionale utilizzazione della risorsa idrica e la manutenzione delle infrastrutture fluviali per garantire la navigazione interna. La sua scala varia a seconda del contesto amministrativo in cui ci si situa: in Italia, secondo la legge 183/89, il territorio è suddiviso in bacini idrografici, gestiti da Autorità di bacino di rilievo nazionale, interregionale e regionale¹⁵; vi sono poi degli enti ad esse subordinati, quali ad esempio i Consorzi di bonifica istituiti dalle Regioni, che hanno il compito di far funzionare e mantenere gli impianti idrici e di progettare interventi per la salvaguardia del corso d'acqua e del territorio, nonché di organizzare e supportare attività culturali inerenti ai temi idrografici.¹⁶ In casi particolari, per bacini idrici particolarmente importanti, possono esservi ulteriori enti strumentali: ne è un esempio l'Agenzia Interregionale per il Fiume Po (AIPo), creata nel 2003 con l'approvazione di leggi da parte delle quattro Regioni attraversate dal fiume, con il compito, tra gli altri, di occuparsi di navigazione fluviale.¹⁷ In determinati contesti anche la gestione delle infrastrutture fluviali, volte a garantire la navigazione, è affidata a organismi differenti.¹⁸

¹³ Vallerani F., *Flowing consciousness and the becoming of waterscapes*, cit., p. 5

¹⁴ Questo è vero soprattutto all'estero dove, in alcuni casi, vi sono associazioni o comitati incaricati dell'amministrazione dei corsi d'acqua, come vedremo in seguito.

¹⁵ <http://www.adbve.it/Documenti/legge18389.htm#:~:text=La%20presente%20legge%20ha%20per%20petti%20ambientali%20ad%20essi%20connessi> (ultima visita: 05/10/22)

¹⁶ <https://www.consorziobacchiglione.it/il-consorzio/chi-siamo.html> (ultima visita: 05/10/22)

¹⁷ <https://www.agenziapo.it/content/mission> (ultima visita: 05/10/22)

¹⁸ In Veneto, ad esempio, possono essere in parte gestiti dal Genio Civile, in parte da Infrastrutture Venete srl: quest'ultima è una società che, per conto della Regione Veneto, gestisce la rete, le infrastrutture e gli impianti funzionali al trasporto ferroviario e alla gestione delle vie navigabili; tra le altre cose, è anche responsabile del rilascio delle targhe per la navigazione nella Laguna di Venezia. (<https://www.infrastrutturevenete.it/>, ultima visita: 11/10/22)

Vi sono poi gli operatori del settore della navigazione turistica, che si occupano della costruzione dell'offerta in partenariato con altri operatori turistici, quali attività ricettive, musei e luoghi di interesse, guide e accompagnatori turistici, associazioni locali, tour operator; forniscono anche il servizio effettivo di navigazione, grazie al parco natanti di cui dispongono, o un servizio di noleggio, spesso suggerendo dei possibili itinerari che il navigante può esplorare in piena autonomia. Questi operatori possono occuparsi della promozione e vendita dei propri pacchetti autonomamente, attraverso il proprio sito o i canali social, oppure affidarsi ad agenzie turistiche.

Poiché le vie d'acqua sono portate anche a una fruizione da parte di un escursionismo giornaliero, esse non necessitano di grossi adattamenti dal punto di vista infrastrutturale: questa modalità di utilizzazione, infatti, generalmente svolta a piedi, in bicicletta o a bordo di canoe e piccoli natanti, è in grado di adeguarsi a strutture e percorribilità già presenti (attracchi e vie alzaie, ad esempio) dando loro una nuova finalità e garantendo l'integrità di un paesaggio consolidato: ne favorisce di conseguenza il recupero, manutenzione e valorizzazione in quanto testimonianza della complessa storia evolutiva di un dato contesto.¹⁹

Gli itinerari fluviali, per il loro carattere di linearità, si addicono ottimamente all'utilizzo di servizi e app digitali, basati su tecnologie geo-spaziali che forniscono database integrati di informazioni utili alla fruizione.²⁰ Questi strumenti possono presentare mappe interattive e tracciati di itinerari percorribili sia in barca, che a piedi o in bici, ma possono anche contribuire a mantenere vivi e far conoscere beni intangibili e tradizioni rivierasche di un territorio che si è costituito a stretto contatto con l'acqua e di popolazioni la cui identità è fortemente radicata nei contesti fluviali, attraverso la digitalizzazione e messa a disposizione delle loro testimonianze.²¹ Un esempio è la piattaforma *Waterways Explorer*, frutto del progetto *EUWATHER (European Waterways Heritage: Re-evaluating European Minor Rivers and Canals as Cultural Landscapes)*, che promuove la conoscenza del patrimonio culturale delle vie d'acqua minori europee attraverso itinerari co-

¹⁹ Vallerani F., *La scoperta dell'entroterra. Nuovi turismi tra Veneto orientale e Pordenonese*, Ediciclo, Portogruaro, 1994, p. 25

²⁰ Vallerani F., *Introduction: flowing consciousness and the becoming of waterscapes*, in Vallerani F., Visentin F. (a cura di), *Waterways and the Cultural Landscape*, Routledge, New York, 2018, p. 14

²¹ Eulisse E., Visentin F., *Digital applications and river heritage. The inherited landscape of Venice's historic waterways*, in Vallerani F., Visentin F. (a cura di), *Waterways and the Cultural Landscape*, Routledge, New York, 2018, p. 229

pianificati con le popolazioni locali, con i portatori di interesse e con gli enti pubblici.²² Questi sono resi disponibili e scaricabili sulla piattaforma izi.TRAVEL e presentano al loro interno audioguide, foto storiche e video che introducono il fruitore alla storia e al patrimonio culturale del percorso fluviale scelto.²³

1.1.4. Il turismo fluviale come turismo sostenibile: potenzialità e criticità

Affinché le tipologie di fruizione dei contesti fluviali indicate nel primo sottoparagrafo abbiano effettivamente delle ricadute positive sui contesti fluviali e sulle popolazioni locali, esse devono essere approcciate secondo il principio di sostenibilità e seguendo il quadro decisionale *Triple Bottom Line*, che ha al centro il raggiungimento di obiettivi ambientali, sociali ed economici e non solo di profitto in senso stretto.²⁴

Poiché infatti il turismo fluviale si svolge per definizione a stretto contatto con un ambiente naturale, pur plasmato da dinamiche culturali, esso richiede un buono stato di salute del contesto fluviale e pertanto può e deve rientrare all'interno di una modalità di fruizione poco impattante, che si presti anche alla tutela e ripristino della sua qualità paesaggistica, con riferimento quindi ai concetti di *turismo sostenibile* ed *ecoturismo*.

Nel primo caso, si richiama la presa di consapevolezza degli impatti negativi sulla cultura, l'ambiente, le risorse e il contesto socio-economico delle destinazioni interessate da intensi flussi turistici e la conseguente necessità di cambiare rotta, come riportato nel *Documento strategico sul turismo sostenibile*, frutto della Conferenza Mondiale del Turismo svoltasi a Manila nel 1980; concetto questo ampliato alla Conferenza delle Nazioni Unite di Rio de Janeiro del 1992, quando venne chiamato in causa anche il diritto delle generazioni future di godere di queste risorse a rischio.²⁵ Esito della prima Conferenza Mondiale sul Turismo Sostenibile è la *Carta di Lanzarote* del 1995, nella quale i partecipanti, riconoscendo la possibilità che il turismo abbia anche impatti negativi sulle destinazioni e la sempre più sentita necessità di qualità ambientale delle popolazioni locali, si impegnarono a perseguire la sostenibilità economica, etica, sociale e nel lungo

²² <http://www.waterwaysexplorer.org/> (ultima visita: 28/09/22)

²³ <https://izi.travel/it/58bc-waterways-explorer/en> (ultima visita: 28/09/22)

²⁴ Prideaux B., *An old form of transport transformed into a new form of heritage tourism experience*, in Vallerani F., Visentin F. (a cura di), *Waterways and the Cultural Landscape*, Routledge, New York, 2018, p. 148

²⁵ Ridella P., Bonato L., *op. cit.*, p. 52

periodo dello sviluppo turistico, che deve integrare e non recare danno ai contesti in cui si situa, ma anche avere a cuore il rispetto delle tradizioni e identità culturali delle comunità: queste non devono subire, ma devono essere parte attiva cooperante nei processi di progettazione turistica, affinché vengano soddisfatte le loro esigenze e il loro sviluppo economico e qualità della vita ne possano beneficiare. Nel Piano d'Azione correlato alla Carta, si propone concretamente di valutare la domanda turistica in modo tale da indirizzarla verso alternative più in linea con i propositi sopracitati e di sostenere le comunità locali affinché siano in grado di fornire i servizi necessari alla creazione di un'offerta turistica di qualità e integrata nella propria economia.²⁶ Negli anni successivi altri documenti sono stati redatti a ribadire e rielaborare gli obiettivi di sostenibilità già fissati in precedenza, senza particolari aggiunte.²⁷

Con il termine *ecoturismo* invece, il riferimento è più specificatamente indirizzato al contesto naturale incontaminato o semi-incontaminato come destinazione turistica e alla necessità, attraverso la sua fruizione, di promuoverne la tutela, la conoscenza approfondita e di generare vantaggi per le popolazioni locali, rispettandone l'integrità.²⁸

Per far sì che si vada sempre più in direzione di una fruizione turistica orientata alla sostenibilità, occorre pertanto strutturarla in collaborazione con le comunità locali e in modo integrato con le altre dinamiche territoriali preesistenti, prediligere i siti da riqualificare rispetto a quelli incontaminati o che presentano una maggior integrità, diversificare l'offerta e renderla accessibile a livello infrastrutturale, privilegiare la ristrutturazione alla nuova edificazione, non trascurare il carattere didattico dell'esperienza fluviale, proporre attività in grado di stagionalizzare e decongestionare i flussi e valorizzare l'intermodalità tra le diverse forme di mobilità.²⁹

Negli ultimi cinquant'anni, la riscoperta turistica delle pertinenze fluviali ha alimentato l'interesse per i propri canali da parte delle comunità rivierasche nei paesi occidentali più industrializzati: esse si sono operate nel generare un settore economico legato ai corsi d'acqua, creando o riattivando attività ricettive, enogastronomiche, artigianali, culturali,

²⁶ Conferenza Mondiale sul Turismo Sostenibile, Carta per un Turismo Sostenibile, Lanzarote, 27-28 aprile 1995 (<http://progettoegadi.enea.it/it/turismo-sostenibile-1/carta-di-lanzarote.pdf>, ultima visita: 21/11/22)

²⁷ Il riferimento è all'*Agenda 21 per l'industria dei viaggi e del turismo* del 1996, al *Global code of ethics for tourism* del 1999, alla *Carta Europea del Turismo Sostenibile* del 2000 e alla *Carta di Rimini* del 2001.

²⁸ Ridella P., Bonato L., *op. cit.*, pp. 54-55

²⁹ Nardini A., Sansoni G. (a cura di), *La riqualificazione fluviale in Italia*, Mazzanti Editori, Venezia, 2006, pp. 270-271

commerciali, di trasporto fluviale: questo, oltre a rivitalizzare il fiume e le infrastrutture legate (spesso rimosse o in stato di decadenza per il loro mancato utilizzo), assicura agli autoctoni nuove fonti di impiego e di reddito e nuove risorse turistiche.³⁰ Un'altra possibilità loro offerta dal turismo fluviale è la valorizzazione dei natanti tradizionali, generalmente di piccole dimensioni e strutturati appositamente per il contesto in cui venivano utilizzati, grazie anche al supporto degli enti museali che già da anni si adoperano per la loro conservazione e conoscenza: questo può portare a una riscoperta di antiche tecniche di navigazione, quali ad esempio la pertica, la voga alla veneta o la vela al terzo.³¹

Uno studio accurato delle relazioni tra popolazioni locali e la rete idrografica può fare da punto di partenza per la rigenerazione dei paesaggi fluviali, favorendo la nascita di un «*umanesimo idraulico*»³² che può condurre allo sviluppo di una coscienza partecipata, in grado di riportare alla luce memorie fluviali troppo a lungo dimenticate.³³ La riqualificazione dei contesti fluviali passa dunque anche attraverso queste forme di fruizione, che sono in grado di generare un'economia per i territori e spingere gli abitanti stessi a una riscoperta, a una maggior cura e a nuovo uso dei corsi d'acqua, nonché a un miglioramento della loro qualità di vita.³⁴

Non è da trascurare nemmeno l'incredibile potenziale educativo dei contesti idrici: la frequentazione del fiume da parte di gruppi scolastici aiuterebbe infatti nel formare cittadini più consapevoli, più interessati ai tanto trascurati fiumi e canali e quindi più propensi a sostenere forme di fruizione, non solo turistica, in grado di mantenerli in un buono stato di salute e di garantirne la sopravvivenza anche per le generazioni a venire. Non si deve però dimenticare che il turismo didattico non si limita a rivolgersi ai più giovani, ma ha ragion d'essere anche nei confronti del visitatore adulto, che può essere interessato a sviluppare una maggior contezza dei propri contesti di vita quotidiani.³⁵

La valorizzazione turistica delle vie d'acqua interne, contribuendo alla loro manutenzione e recupero, può stimolare un ritorno alla navigazione a scopo commerciale, come già

³⁰ Prideaux B., *op. cit.*, pp. 145-146

³¹ Vallerani F., *Tra lagune e entroterra: alla ricerca di piccole barche e di storie d'acqua*, in Vallerani F., Sanga G. (a cura di), *Piccole barche e culture d'acqua*, «La Ricerca Folklorica», 59, aprile 2009, p. 9

³² Favaro C., Vallerani F., *op. cit.*, p. 63

³³ Vallerani F., *Introduction: flowing consciousness and the becoming of waterscapes*, cit., p. 10

³⁴ Nardini A., Sansoni G. (a cura di), *op. cit.*, p. 28

³⁵ Vallerani F., *La scoperta dell'entroterra. Nuovi turismi tra Veneto orientale e Pordenonese*, cit., p. 158

accaduto in diversi paesi europei, recuperandone la tradizione, in passato molto radicata, in nome di un minor impatto ambientale della mobilità di beni oltre che persone.³⁶ Così facendo, essa può aprire la strada a una pianificazione più accorta degli spazi, a un potenziamento dei trasporti pubblici, a un miglioramento dei servizi ai cittadini³⁷ e a uno sviluppo più strutturato dell'offerta culturale dei territori.³⁸

Sinteticamente, tra le potenzialità del turismo fluviale vi sono: la generazione di nuove economie; il riavvicinamento delle popolazioni ai beni culturali; la presa di consapevolezza da parte di cittadini ed enti locali sullo stato di salute dei corsi d'acqua; la creazione di benefici attraverso lo sviluppo di nuovi servizi e lo sviluppo di rapporti di scambio tra visitatori e locali.³⁹ Questo può essere sostenibile perché si basa su risorse ambientali di cui i territori sono già in possesso e una fruizione a lungo termine implica la necessità di svolgere attività poco impattanti, se non addirittura in grado di migliorare lo stato di salute del fiume; perché può andare ad integrare le economie locali senza il bisogno di sviluppare progettualità troppo complesse; perché per funzionare correttamente richiede una partecipazione a tutto tondo dei portatori di interesse, che quindi non subiscono ma decidono in prima persona cosa fare in base alle proprie capacità, in modo tale che la fruizione porti loro vantaggio e non danno.

I corsi d'acqua, per la loro commistione di caratteri naturalistici e storico-culturali, sono in grado di offrire paesaggi estremamente articolati e complessi, ricchi di valori e significati, che possono andare a costituire una risorsa economica importante per i territori attraversati; tuttavia le ricadute positive delle loro potenzialità sono assoggettate alla capacità delle amministrazioni locali e degli operatori del settore non solo di riconoscerle, ma anche di pianificare interventi in grado di riscattarle dai contesti di degrado o di disinteresse in cui si trovano e di creare una nuova realtà turistica in aree tradizionalmente non associate a questo settore;⁴⁰ saper mettere in atto una sapiente

³⁶ Ridella P., Bonato L., *op. cit.*, p. 72

³⁷ Essi stessi infatti potranno beneficiare nel proprio tempo libero delle stesse opportunità ricreative, che devono quindi essere pensate non solo in ottica di un turista proveniente dall'esterno, ma anche prendendo in considerazione desideri e aspirazioni del fruitore locale.

³⁸ Giovinazzi O., Moretti M., *op. cit.*, p. 60

³⁹ Nardini A., Sansoni G. (a cura di), *op. cit.*, p. 258

⁴⁰ Vallerani F., *Vie d'acqua del Veneto. Itinerari tra natura e arte*, cit., p. 29

costruzione dell'offerta turistica vuol dire anche valutare tutte le variabili temporali, percettive e tecnologiche che possono condizionare l'attrattività di un dato luogo.⁴¹

Per sfruttare al meglio le potenzialità turistico-ricreative delle vie navigabili occorre che vi sia una forte leadership o supporto del settore pubblico nella gestione delle diverse funzioni che il corso d'acqua è chiamato a svolgere, sia da un punto di vista turistico che energetico. Inoltre, occorre saper fronteggiare un pericolo al continuo sviluppo di questa branca del turismo, e cioè la crisi climatica, che fa aumentare la richiesta della risorsa idrica a scopi irrigui e riduce la portata dell'alveo, compromettendo l'effettiva navigabilità delle reti idrografiche.⁴²

Alcune altre criticità possono presentarsi quando la fruizione del corso d'acqua non è adeguatamente ragionata e guidata e non è presa in considerazione la capacità di carico⁴³ del contesto idrografico: il danneggiamento di habitat particolarmente fragili, in quanto la presenza turistica comporta sempre un impatto sulla destinazione, che può essere più o meno degradante nei confronti del paesaggio; l'aumento del rischio idraulico, a causa del maggior numero di attività che agiscono sull'ambiente fluviale; la competizione tra turisti e locali nell'utilizzo di servizi e risorse; il possibile appiattimento e successiva perdita di tradizioni e identità culturali quando tenute in vita solo per un guadagno economico e per il consumo da parte del turista esterno.⁴⁴ Brevemente dunque, questa forma di fruizione può non essere sostenibile perché le logiche del settore turistico, anche quando vi sono propositi di rispetto dell'ambiente, tendono concretamente a ragionare soprattutto in ottica di profitto economico a breve termine; perché l'impatto sulle economie locali può non essere soddisfacente e quindi non valere lo sforzo messo in campo; perché non tutti i territori, specialmente se in aree rurali, dispongono delle risorse umane con le competenze necessarie a valutare correttamente lo sviluppo di un'offerta che abbia effettiva utilità per i gruppi sociali interessati; perché le dinamiche della crisi climatica stanno riducendo periodi e modalità di fruibilità dei corsi d'acqua e le risposte

⁴¹ Vallerani F., *I luoghi, i viaggi, la folla. Spazi turistici e sostenibilità*, Dipartimento di Geografia, Università di Padova, Padova, 1997, p. 39

⁴² Prideaux B., *op. cit.*, p. 155

⁴³ Secondo la World Tourism Organization (WTO), per capacità di carico si intende "il numero massimo di persone che possono visitare un luogo in un determinato periodo, senza che le caratteristiche ambientali, fisiche, economiche e socio-culturali locali vengano compromesse e senza ridurre il grado di soddisfazione del turista". (WTO, Global code of ethics for tourism. Proc. of Thirteenth session of General Assembly: Santiago, Chile, 1999)

⁴⁴ Nardini A., Sansoni G. (a cura di), *op. cit.*, p. 258

a questo sono in genere prodotte a scala sovraordinata, non nei piccoli contesti locali, che non verrebbero quindi chiamati in causa.

1.2. Il turismo fluviale in Europa e in Italia

In paesi europei come Regno Unito, Francia, Paesi Bassi e Germania, il turismo fluviale ha già avuto uno sviluppo consistente ed è già stato in grado di stimolare il recupero e ristrutturazione delle infrastrutture necessarie alla navigazione, nonché delle attività ricettive in passato legate ai viaggi e ai trasporti fluviali.⁴⁵ Questo perché da decenni i fiumi e le vie d'acqua interne sono stati messi al centro degli strumenti di pianificazione territoriale, con il chiaro e definito obiettivo di tutelarli, ristrutturarli e rifunzionalizzarli a scopo ricreativo.⁴⁶

In questi paesi, la navigazione fluviale è una pratica che ha origine in un passato molto remoto e che ha potuto crescere e continuare ad essere praticata ancora oggi grazie alla morfologia pianeggiante dei territori attraversati e alla capillarità dei sistemi idrografici: questo ha permesso di dare continuità al trasporto fluviale a scopo commerciale e quindi di continuare ad effettuare interventi di manutenzione alle infrastrutture atti a favorire la navigazione.⁴⁷ Oltre alle più consolidate e conosciute destinazioni, abbiamo in Europa il tentativo di valorizzare anche i contesti idrici più remoti e marginali: il già citato progetto EUWATHER mira a sviluppare un utilizzo multifunzionale equilibrato e sostenibile, e quindi non solo ricreativo, dei corsi d'acqua minori, grazie a un lavoro di catalogazione degli elementi tangibili e intangibili di interesse patrimoniale delle vie d'acqua.⁴⁸

Si esplorano a titolo esemplificativo il caso francese e il caso inglese in quanto, a confronto con le altre reti fluviali europee, sono quelli maggiormente interessati da un utilizzo

⁴⁵ Vallerani F., *Inland Waterways as Modern Landscapes in Northeast Italy: Recovering a Cultural Heritage for Sustainable Governance*, in Koller M., Lichtenberger A., Bernhardt J. (a cura di), *Mediterranean Rivers in Global Perspective*, Ferdinand Schöningh, München, 2019, p. 199

⁴⁶ Vallerani F., *Italian Minor Rivers in a Bio-Regionalist Vision: the case of the Low Plain between the Euganean Hills and the Venetian Lagoon*, in Pinton S., Zagato L. (a cura di), *Cultural Heritage. Scenarios 2015-2017*, «Sapere l'Europa», Edizioni Ca' Foscari – Digital Publishing, 2017, pp. 739

⁴⁷ Vallerani F., *La scoperta dell'entroterra. Nuovi turismi tra Veneto orientale e Pordenonese*, cit., p. 52

⁴⁸ Vallerani F., *Paesaggi e memoria dei luoghi: il patrimonio dei piccoli fiumi nel progetto EuWatHer (CH JPI 2015-2017)*, in Castiglioni B., Santacroce C.P., Quaglia C., Dal Pozzo A. (a cura di), *Il paesaggio tra conflittualità e integrazione. Materiali da un'esperienza formativa*, Cleup, Padova, 2018, pp. 84-85

turistico e non commerciale delle vie d'acqua⁴⁹, per poi concludere con un inquadramento del caso italiano.

1.2.1. Il caso francese

In Francia i corsi d'acqua hanno sempre costituito la via prediletta per il trasporto di merci e persone. La rete fluviale ben consolidata ha permesso un precoce primo utilizzo a scopo turistico a partire da fine Settecento, soprattutto da parte di facoltosi viaggiatori stranieri; le imprese che si occupavano di navigazione hanno offerto servizi turistici già a partire da inizio Ottocento, in particolare lungo l'asse che collega Orleans, Nantes e Nevers. Ciononostante, fino agli anni Sessanta del secolo scorso, questo fenomeno è rimasto tutto sommato marginale e circoscritto, oltre ai territori già citati, alla sezione parigina della Senna. La riscoperta dei contesti idrici a scopo ricreativo, dopo la decadenza novecentesca della navigazione commerciale, si deve all'iniziativa del Touring Club francese, che è riuscito a indirizzare l'attenzione dei cittadini ai corsi d'acqua e a stimolare la propositività delle autorità nazionali nel formulare nuove modalità di fruizione.

Le vie navigabili francesi constano di circa 8500 km, 6700 dei quali sono gestiti dalla già citata *Voies navigables de France (VNF)* e i rimanenti da comunità locali, Regioni e Dipartimenti.⁵⁰ Il successo del turismo fluviale francese è legato ai seguenti fattori: efficienza della gestione della rete idrografica e dei servizi turistici correlati; presenza di una tradizione enogastronomica e di un patrimonio culturale e naturale di straordinario interesse; grande capacità nello sviluppo di strategie mirate di comunicazione, rivolte sia a un target locale che internazionale.⁵¹ Ad oggi, i principali hotspot per la navigazione fluviale sono il Canal du Midi, di cui si discuterà brevemente di seguito, i canali del centro della Francia e della Borgogna, il bacino di Bretagna e Paesi della Loira.⁵²

Il *Canal du Midi*, in passato noto come *Canal Royal de Languedoc*, scorre nel Sud della Francia per 240 km, mettendo in relazione le città di Tolosa e Sète; grazie al suo collegamento con il *Canal de Garonne*, permette di navigare ininterrottamente tra Mar Mediterraneo e Oceano Atlantico. I lavori della sua costruzione sono iniziati tra il 1667 e

⁴⁹ Ridella P., Bonato L., *Altri sistemi fluviali europei*, in GAL Venezia Orientale, Centro Itard (a cura di), *Il Turismo Fluviale in Italia*, Mazzanti Editori, Portogruaro, 2008, p. 149

⁵⁰ *Ivi*, p. 158

⁵¹ *Ivi*, p. 160

⁵² *Ivi*, p. 156

il 1681 e sono stati terminati nel 1693: esso è stato concepito sia come dimostrazione del potere statale nel riplasmare le proprietà terriere, che come via navigabile per i trasporti commerciali. Il suo innesto ha dato nuova forma al paesaggio, anche grazie alla vegetazione che è stata piantata lungo i suoi argini. Dalla seconda metà del XIX secolo il trasporto lungo il canale ha cominciato a subire la concorrenza del sistema ferroviario, per poi vedersi ulteriormente ridimensionato durante le due guerre mondiali fino a scomparire gradualmente come rotta commerciale negli anni Sessanta, a causa del sempre più diffuso trasporto su gomma. Le cose hanno iniziato a prendere una nuova piega a partire dagli anni Ottanta, quando comincia ad essere considerato un bene patrimoniale storico, tecnico, infrastrutturale, fino a culminare nel 1997 con il riconoscimento a patrimonio dell'umanità da parte dell'UNESCO, in quanto elemento territoriale integrato di eccezionale valore che ha plasmato il paesaggio che attraversa. Anche le chiuse del canale sono parte di processi di patrimonializzazione e riconoscimento del loro potenziale turistico: particolare menzione meritano quelle di Fonsérannes, diventate icona ed elemento di attrazione per oltre 450000 turisti ogni anno⁵³, dopo una lunga fase di cattiva manutenzione e abbandono.⁵⁴

Nello stesso periodo comincia anche a essere considerato una destinazione turistica, prima da una piccolissima nicchia di fruitori, soprattutto anglosassoni, e successivamente anche dai locali, con l'ente *Vois Navigables de France (VNF)* sempre più impegnato a favorirne l'utilizzo ricreativo.⁵⁵ Il Canal du Midi è attualmente la principale destinazione del turismo fluviale (anzi, fluviestre) francese, con circa 10000 noleggi di natanti l'anno, e attraversa importanti centri di interesse come Tolosa, Narbonne e Carcassonne, che il turista può esplorare anche seguendo itinerari a piedi o in bicicletta.⁵⁶

1.2.2. Il caso inglese

I canali inglesi, pur avendo avuto origine in età romana ed essendo stati utilizzati intensamente nel Medioevo per il passaggio delle barche, supportato dal traino da riva di

⁵³ Cavallo F., Crozat D., *The Fonsérannes lock on the Canal du Midi. Representation, reality and renovation of a heritage site*, in Vallerani F., Visentin F. (a cura di), *Waterways and the Cultural Landscape*, Routledge, New York, 2018, p. 220

⁵⁴ Vallerani F., *Introduction: flowing consciousness and the becoming of waterscapes*, cit., p. 13

⁵⁵ Cavallo F., Crozat D., *op. cit.*, pp. 216-217

⁵⁶ *Ivi*, p. 226

cavalli, devono il più forte impulso alla loro conformazione al periodo tra le due rivoluzioni industriali, quando cominciano infatti a svilupparsi infrastrutture e natanti in grado di garantire il trasporto di merci e materie prime a costi contenuti. L'apice della popolarità del trasporto fluviale si ha tra il 1770 e il 1830, anno in cui lo sviluppo della rete ferroviaria si appresterà a costituire una forte concorrenza, in quanto consente trasporti più consistenti e rapidi. Ne è conseguito dunque un graduale e costante declino delle condizioni di salute dei corsi d'acqua.⁵⁷

I canali inglesi, anche dopo aver ripreso le attività per sostenere lo sforzo bellico e l'economia del paese, cadono in disuso e stato di abbandono nel Secondo Dopoguerra, ma sin da subito vedono fiorire iniziative volte a sovvertirne il destino: nel 1946, per volontà di alcuni appassionati, viene creata la *Inland Waterways Association*, con lo scopo di assicurare le condizioni di navigabilità delle vie interne e stimolarne un utilizzo turistico. Essa fa da apripista a una serie di comitati e associazioni nati nei decenni successivi, e avvia una stagione di restauri che riceverà ulteriore propulsione nel 1968 con il *Transport Act*, il quale riconosce ufficialmente l'uso turistico di fiumi e canali.⁵⁸ Nel 1962 nasce anche la *British Waterways*, ente pubblico responsabile della gestione multifunzionale di canali e fiumi, cosa che sancisce finalmente il riconoscimento statale dell'importanza di questi segmenti territoriali e delle loro pertinenze, nonché della tutela e valorizzazione dei loro caratteri antropici e naturalistici.⁵⁹ Negli anni successivi si dà inizio anche agli interventi sui corsi d'acqua nei contesti urbani, in particolare negli insediamenti di storica e più antica industrializzazione, con lo scopo di favorire nuovi sviluppi commerciali e residenziali e ricucire il rapporto delle città con il proprio *waterfront*.⁶⁰

Nel Regno Unito, la gestione della maggior parte dei canali di Inghilterra e Galles è in mano dal 2012 al *Canal and River Trust*, un'associazione benefica supportata dal governo che ha assunto il controllo di quanto prima era prerogativa della *British Waterways*: amministra più di 3500 km di canali, fiumi e chiuse e più di 2500 strutture correlate, inclusi

⁵⁷ Ridella P., Bonato L., *Altri sistemi fluviali europei*, cit., pp. 150-152

⁵⁸ Vallerani F., *I canali artificiali inglesi dal declino modernista alla valorizzazione turistica*, in Pasinato A. (a cura di), *Oltreconfine. Lingue e culture tra Europa e mondo*, Meridiana Libri, Corigliano Calabro, 2000, pp. 238-239

⁵⁹ *Ivi*, pp. 241-242

⁶⁰ Ridella P., Bonato L., *Altri sistemi fluviali europei*, cit., p. 153

monumenti e luoghi di interesse culturale e ambientale; questo ente, che di fatto funziona anche come operatore turistico, offre lavoro a più di 1600 addetti.⁶¹

Si è sviluppato intensamente, grazie alla conformazione e al fascino storico e naturalistico delle vie d'acqua britanniche, il cosiddetto *houseboat tourism*, basato sull'affitto di natanti dai caratteri tradizionali che possono sfruttare la vastità di ormeggi precedentemente ad uso delle attività commerciali.⁶² I canali si prestano anche alla pratica della pesca sportiva, alle escursioni a piedi, a cavallo o in bici lungo gli argini, con il supporto spesso di servizi ferroviari che facilitano l'accessibilità a questi itinerari immersi nella ruralità. Il turismo fluviale in Inghilterra, oltre a garantire l'utilizzo e la manutenzione delle chiuse, ha anche spinto verso una rivitalizzazione di cottage e pub rivieraschi.⁶³ La sua affermazione si deve a diversi fattori: innanzitutto una gestione efficiente delle idrovie e dei servizi turistici che permettono di fruirle; l'utilizzo di strategie di promozione mirate, innovative e gestite a livello nazionale; la presenza di elementi di interesse sia naturalistico che monumentale; la presenza di consolidate attività ricettive.⁶⁴

1.2.3. Il caso italiano e norditaliano

Rispetto al contesto europeo appena discusso, in Italia il turismo fluviale si presenta come un settore in fase non troppo avanzata di sviluppo e dalle potenzialità ancora in gran parte inesprese, nonostante la ricchezza idrografica: la domanda, infatti, non è altrettanto significativa numericamente, né lo è la qualità dell'offerta a causa della scarsità di interventi e progettualità di miglioramento dello stato in cui versano le nostre vie d'acqua.⁶⁵

Nel nostro paese, si possono distinguere quattro principali sistemi di vie d'acqua: quello padano-veneto, quello toscano, quello laziale e quello campano. L'unico che permette una navigazione a lunga percorrenza è però il primo, che consente di collegare tra loro località alle estremità opposte come Trieste e Locarno: il dato stimato è di 1127 km navigabili a scopi turistici.⁶⁶ In quest'area vi sono due principali progetti di funzionalizzazione

⁶¹ Prideaux B., *op. cit.*, p. 146

⁶² Vallerani F., *I canali artificiali inglesi dal declino modernista alla valorizzazione turistica*, cit., p. 243

⁶³ *Ivi*, pp. 244, 246

⁶⁴ Ridella P., Bonato L., *Altri sistemi fluviali europei*, cit., p. 155

⁶⁵ Furlan M.C., *Turismo e navigazione fluviale "minore" in Veneto*, p. 58 (http://retedigital.com/wp-content/themes/rete/pdfs/portus/Portus_7/Turismo_e_navigazione_fluviale_minore_in_Veneto.pdf)

⁶⁶ Ridella P., Bonato L., *Il turismo fluviale in Italia: definizioni e caratteristiche*, cit., p. 67

turistica delle acque interne: il primo riguarda l'itinerario Locarno-Milano-Venezia⁶⁷ che, sviluppatosi a partire dalla fine degli anni '90, connette il Lago Maggiore e la Laguna Veneta sfruttando i collegamenti tra il Ticino, i navigli milanesi e pavesi e il Po; questo itinerario è percorribile in barca, a piedi o in bici e offre la possibilità di scoprire parchi naturali di grande interesse e la storia di un vasto territorio fortemente legato alla regimentazione e gestione delle acque. Il secondo invece è l'idrovia Fissero-Tartaro-Canalbianco, attiva dal 2002, che lega Mantova a Venezia attraversando la provincia veronese e rodigina: ciò che la distingue è che ad oggi essa è l'unica ad essere sia utilizzata dal punto di vista commerciale per i trasporti eccezionali che dal punto di vista turistico: numerose sono le proposte crocieristiche formulate dagli operatori del settore, che offrono la possibilità ai passeggeri di scoprire, grazie a viaggi di più giorni, i luoghi ricchi d'arte e di cultura enogastronomica della bassa Pianura Padana.⁶⁸

Questi percorsi, oltre a quelli presenti nel territorio veneto, di cui si discuterà in dettaglio, sono stati coinvolti in un progetto, finanziato dal programma europeo LEADER+⁶⁹, intitolato *Le vie d'acqua del Nord Italia*, intenzionato a coordinare le proposte di fruizione (e a crearne di nuove) e ad avvicinarle alle ben più note e compiute controparti europee. È stato concepito nel 2003 su iniziativa del GAL Venezia Orientale, capofila di 5 altri gruppi di azione locale del Nord-Est italiano⁷⁰, con l'ulteriore obiettivo di riportare la dovuta attenzione alle acque interne e renderle accessibili, navigabili e quindi fruibili, in modo da creare un sistema interconnesso e integrato ad altre forme di mobilità lenta; ha preso concretamente avvio nel 2005 per giungere al termine nel 2008. Il fine ultimo è stato quello di rendere la valorizzazione dei contesti fluviali la priorità per le amministrazioni, per far sì che l'offerta turistica diventasse più attraente, innovativa e rilevante e che coinvolgesse maggiormente le aree più remote dai principali *hub* turistici: le attività previste hanno riguardato sia azioni molto localizzate, per far conoscere il progetto e le tematiche legate agli ambienti fluviali, che su ampia scala con il coordinamento dei diversi GAL, costituite principalmente da interventi infrastrutturali per favorire l'utilizzo dei corsi d'acqua. Il programma ha visto, oltre alla pubblicazione dei

⁶⁷ <https://www.locarnomilanovenezia.ch/> (ultima visita: 27/09/22)

⁶⁸ Giovinazzi O., Moretti M., *op. cit.*, pp. 61-62

⁶⁹ Parte del ben più ampio progetto L.E.A.D.E.R., avviato nel 1990, che ha a cuore lo sviluppo delle aree rurali da un punto di vista economico.

⁷⁰ Punto di forza del progetto europeo è proprio il coinvolgimento dei diversi GAL, in quanto soggetti capaci di raggruppare e coordinare gli enti più rappresentativi delle singole comunità locali e di pianificare azioni tese allo sviluppo dei propri territori.

risultati degli studi portati avanti nel corso dei tre anni, anche la realizzazione del *Portolano delle vie d'acqua del Nord Italia*, vera e propria guida alla navigazione, con indicazioni pratiche e suggerimenti sui luoghi di interesse da visitare.⁷¹

Il progetto, che doveva essere una sorta di apripista a nuove considerazioni e modalità di rapportarsi alle vie navigabili, sembra tuttavia aver esaurito la sua forza propulsoria senza aver davvero avuto l'ambizioso impatto desiderato: questa nuova centralità proposta per le vie d'acqua in ambito ricreativo deve ancora subire il processo di espansione auspicato e rimane tuttora un'opzione praticata da un numero ridotto di fruitori, se considerata nel vasto ambito dell'offerta turistica norditaliana.

1.3. Il turismo fluviale in Veneto

Il Veneto è una regione ricca di corsi d'acqua alpini, prealpini e di risorgiva che ne hanno plasmato, sin dalla formazione della Pianura Padana, i variegati paesaggi. Questa pianura alluvionale si è costituita proprio grazie ai detriti che ha trasportato il suo complesso sistema idrografico, i quali sono andati a costituire tre fasce di suolo dalla struttura geologica differente: si distingue l'alta pianura, costituita da conoidi di materiale ghiaioso grossolano e pesante, che sono caratterizzati da grande permeabilità e che si sono creati nel punto dove i fiumi più grossi sboccano a valle; la media pianura, composta da depositi più fini, ovvero ghiaie e sabbie, con presenza crescente di argille e limi man mano che si scende in piano, dove quindi abbiamo falde sovrapposte in corrispondenza delle quali nascono i corsi d'acqua di risorgiva; la bassa pianura, composta principalmente da argilla, sabbie e limo e di conseguenza caratterizzata da terreni impermeabili.⁷² I corsi d'acqua si snodano tra i suggestivi rilievi dei Colli Euganei e dei Monti Berici e, sfociando nel Mare Adriatico, consentono un collegamento con gli ambienti costieri. La Pianura Veneta deve alla loro presenza la ricchezza della propria storia e la conformazione della propria identità culturale e socioeconomica, in quanto strettamente legata al desiderio dell'uomo di controllare le acque, cosa che ha arricchito il sistema idrografico regionale di canali artificiali e di opere infrastrutturali che connotano profondamente la complessità del

⁷¹ Pegoraro G., *Il progetto "Vie d'acqua del Nord Italia"*, in GAL Venezia Orientale, Centro Itard (a cura di), *Il Turismo Fluviale in Italia*, Mazzanti Editori, Portogruaro, 2008, pp. 15-20

⁷²<https://www.arpa.veneto.it/temi-ambientali/acqua/acque-interne/acque-sotteranee/approfondimenti/idrogeologia-della-pianura-padana> (ultima visita: 13/10/22)

contesto.⁷³ Non solo: il fatto che questi corsi d'acqua e i terreni da loro costituiti presentino caratteristiche morfologiche differenti ha come conseguenza la possibilità di creare forme di fruizione turistica molto diversificate tra di loro.

I fiumi veneti sono in grado di raccontare una storia locale avvincente e significativa, ricca di emergenze naturalistiche, artistiche e architettoniche e sono fonte di un immaginario paesaggistico rivierasco perpetuato da rappresentazioni pittoriche e letterarie iconiche.⁷⁴ Tuttavia, sono diventati di più difficile leggibilità a causa delle condizioni di incuria e degrado dovute soprattutto alle trasformazioni socioeconomiche avvenute dal Secondo Dopoguerra in poi, che hanno incluso anche il declino della navigazione commerciale e l'eccessiva regimentazione dovuta a un desiderio di totale controllo dei fenomeni idraulici, sancendo di fatto un distacco profondo degli abitanti dei territori dai fiumi e dalle loro pertinenze e facendo cadere nell'oblio le tradizioni che legavano le comunità ai corsi d'acqua.⁷⁵ Il loro recupero per restituirli alla fruizione della popolazione ha avuto inizio solamente alla fine degli anni Settanta su proposta di piccoli gruppi locali e senza il supporto istituzionale di cui avrebbe sicuramente beneficiato: se si aggiunge che ad oggi le amministrazioni si stanno ancora adoperando poco per questo scopo, si può meglio comprendere perché qui il turismo fluviale sia meno sviluppato rispetto ai già citati contesti europei.⁷⁶

1.3.1. Alcuni esempi di fruizione

I corsi d'acqua del Veneto vantano non solo di una ricchezza di beni artistici e architettonici, in grado di attirare i visitatori interessati a scoprire la storia e la cultura del luogo, ma anche di una morfologia tale da soddisfare i desideri di chi pratica con passione sport come la voga, sia alla veneta che all'inglese, e il canottaggio.⁷⁷

⁷³ Vallerani F., *Vie d'acqua del Veneto. Itinerari tra natura e arte*, cit., pp. 15-17

⁷⁴ Il rimando per la pittura non è solamente al paesaggio di villa sviluppatosi a partire dalla seconda metà del XV secolo, grazie ai nuovi interessi veneziani sulla terraferma, ma anche alle variegata pertinenze architettoniche e infrastrutturali, quali ad esempio ponti, mulini, chiese, che caratterizzano anche i più piccoli centri sviluppatosi lungo i fiumi. (Vallerani F., *Acque a nordest. Da paesaggio moderno ai luoghi del tempo libero*, cit., pp. 29, 31) In letteratura, sono diversi gli autori legati biograficamente ai fiumi veneti o che hanno fatto di questi paesaggi veri e propri personaggi delle loro produzioni: a titolo esemplificativo, si citano Ippolito Nievo e Pietro Bembo (Vallerani F., *I luoghi, i viaggi, la folla. Spazi turistici e sostenibilità*, cit., pp. 55, 60)

⁷⁵ Vallerani F., *Paesaggi fluviali e orizzonti d'acqua*, cit., p. 41

⁷⁶ Vallerani F., *Acque a nordest. Da paesaggio moderno ai luoghi del tempo libero*, cit., p. 250

⁷⁷ Vallerani F., *Vie d'acqua del Veneto. Itinerari tra natura e arte*, cit., p. 28

Il caso della Riviera del Brenta, che collega Padova e Venezia, è forse il più rilevante e consolidato, poiché costituisce un'ormai iconica offerta turistica che connota fortemente l'immagine del territorio ed è in grado di attrarre cospicui flussi, anche internazionali.⁷⁸ Il Burchiello offre, dal 1960, nel periodo tra primavera e autunno, un servizio di navigazione lungo il Piovego e il Naviglio del Brenta che permette di godere dall'acqua della vista di alcune delle più importanti ville venete, come Villa Pisani a Stra (VE) e Villa Malcontenta a Mira (VE), nonché di apprezzare gli affacci rivieraschi dal sentore veneziano degli insediamenti formatisi lungo le sponde del fiume⁷⁹; le minicrociere si svolgono a bordo di una moderna motonave che riprende il nome dell'imbarcazione tradizionale veneziana.⁸⁰ I tour lungo la Riviera prevedono la durata di mezza giornata o giornata intera, con la possibilità di abbinare alla navigazione la visita alle ville e l'escursione in bicicletta nei pressi di Oriago (VE), e si rivolgono sia a gruppi organizzati che singoli viaggiatori.⁸¹ Occasionalmente vengono organizzate anche escursioni in notturna lungo i navigli padovani, che consentono di prendere parte a degustazioni enogastronomiche dei prodotti della zona o festival musicali a bordo; la motonave è disponibile anche per eventi privati.⁸²

A Padova le società di navigazione sono organizzate nel Consorzio Battellieri di Padova e Riviera del Brenta e, oltre a offrire la percorrenza di diversi itinerari, forniscono ai turisti la possibilità di prenotare servizi accessori come ristorazione e pernottamenti.⁸³ Non tutti i percorsi sono tuttavia attualmente prenotabili: nonostante il sito proponga ad esempio la percorrenza del Canale Pontelongo e del Canale Brentella, l'unico servizio effettivamente utilizzabile risulta la navigazione del Naviglio del Brenta.

Il Brenta offre però altre possibilità ricreative, soprattutto nel tratto prealpino del proprio corso, dove ha accesso alla pianura attraversando aspri versanti dagli interessanti caratteri naturalistici.

⁷⁸ Vallerani F., *Acque a Nordest. Da paesaggio moderno ai luoghi del tempo libero*, cit., p. 172

⁷⁹ Vallerani F., *Vie d'acqua del Veneto. Itinerari tra natura e arte*, cit., pp. 26-27

⁸⁰ Questa era caratterizzata dalla presenza di una cabina di legno sfarzosamente decorata ed era utilizzata dalla nobiltà per recarsi nelle proprie residenze di campagna.

⁸¹ <https://www.ilburchiello.it/> (ultima visita: 26/09/22)

⁸² <https://www.padovanavigli.it/> (ultima visita: 26/09/22)

⁸³ <https://www.padovanavigazione.it/it/home.htm> (ultima visita: 26/09/22)



Fig. 1.1: Turismo fluviale nei pressi di Villa Foscari "La Malcontenta" - Mira (VE) (Fonte: deltatour.it)

Nel comune di Valbrenta (VI) sono numerose le proposte formulate per fruire del fiume e delle sue pertinenze: c'è la possibilità di fare escursioni in battello⁸⁴ o attività più avventurose come il rafting o lo Stand Up Paddle⁸⁵; la visita alle Grotte di Oliero e ai musei presenti all'interno del loro complesso naturalistico; di percorrere la ciclabile Valsugana che collega Bassano del Grappa (VI) al Lago di Caldonazzo (TN); di fare trekking lungo le sponde del fiume.⁸⁶

La Litoranea Veneta è invece un itinerario fluviale che ha avuto origine alla fine del XVI secolo con l'intento di collegare Venezia a Palmanova e che è stato ristrutturato per supportare l'azione bellica sul fronte orientale durante il primo conflitto mondiale.⁸⁷ È uno dei principali itinerari fluviali italiani, poiché mette in comunicazione la Laguna di Venezia con quella di Grado e il contesto fluviale dell'entroterra⁸⁸ con quello costiero, fornendo quindi ai naviganti un ampissimo scenario fruibile e un'incredibile varietà di

⁸⁴ Ci si riferisce a battelli pneumatici non motorizzati, che possono trasportare al massimo circa venti persone.

⁸⁵ Pratica simile al surf, che prevede la discesa lungo il fiume in piedi su una tavola, con l'ausilio di una pagaia. (<https://www.ivanteam.com/attivita-fluviali/altre-attivita-fluviali/sup-stand-up-paddle/> ultima visita: 26/09/22)

⁸⁶ <https://www.ivanteam.com/> (ultima visita: 11/10/22)

⁸⁷ Vallerani F., *Acque a nordest. Da paesaggio moderno ai luoghi del tempo libero*, cit., p. 142

⁸⁸ La Litoranea Veneta è direttamente collegata a diversi corsi d'acqua: Naviglio del Brenta, Sile, Piave, Lemene, Tagliamento, Stella, Isonzo e Livenza. (Vallerani F., *La scoperta dell'entroterra. Nuovi turismi tra Veneto orientale e Pordenonese*, cit., p. 52)

paesaggi da esplorare: essa è navigabile ad oggi con canoe, imbarcazioni a remi e piccole imbarcazioni da diporto. Sono attivi servizi di noleggio che mettono a disposizione al turista una buona scelta di piccole *houseboats* dal pescaggio ridotto, manovrabili anche senza patente nautica.⁸⁹

Un altro fiume che offre un paesaggio rivierasco pittoresco e di grande interesse dal punto di vista turistico e ricreativo è il Sile: caratteristico per il suo essere un fiume di risorgiva dagli argini bassi e dallo scorrere placido, attraversa località attraenti come Treviso e Quarto d'Altino (VE) e vanta luoghi dall'incredibile interesse archeologico e ambientale come le sue sorgenti a Vedelago (TV), il Cimitero dei Burci a Casier (TV) e l'Oasi Naturalistica del Mulino Cervara a Santa Cristina di Quinto di Treviso (TV). Il Sile si presta molto dunque a forme di turismo poco impattanti⁹⁰: offre la possibilità di praticare cicloturismo, escursionismo, di prendere parte a gite a cavallo o a esperienze di voga alla veneta a bordo di barche tradizionali o di gommoni, canoe e kajak.⁹¹ Tra le varie proposte non si devono però dimenticare le crociere: Navigazione Turistica Stefanato ad esempio offre il servizio di navigazione tra Quarto d'Altino (VE) e Casier (TV) alla scoperta dei caratteri naturalistici del fiume e del suo ruolo chiave di rotta commerciale in passato.⁹²

Non si deve trascurare il Delta del Po che, per il suo inestimabile valore naturalistico, è meta di crociere fluviali che consentono ai viaggiatori di esplorare luoghi ricchi di fascino come la Sacca degli Scardovari e Scano Boa a Porto Tolle (RO), addentrandosi tra i canneti nelle aree più remote e silenziose del parco. Navigazione Marino Cacciatori vanta di un parco barche nutrito e diversificato ed è specializzato nella fornitura di questo tipo di escursioni, cui si può abbinare anche l'attività cicloturistica o il noleggio di canoe e kayak.⁹³ Sono inoltre numerose le crociere, di uno o più giorni, che risalgono il corso d'acqua, collegando tra loro città come Ferrara, Mantova, Cremona, Pavia.⁹⁴

In un contesto nel quale la valorizzazione turistica fluviale avviene principalmente su iniziativa degli operatori del settore, va citato l'operato di Delta Tour: si distingue in quanto propone un'offerta turistica diversificata e non circoscritta a un solo ambito territoriale, variando dalla classica escursione lungo la Riviera del Brenta alla crociera di

⁸⁹ <https://www.charterboat.it/it/> (ultima visita: 27/09/22)

⁹⁰ Vallerani F., *Acque a nordest. Da paesaggio moderno ai luoghi del tempo libero*, cit., p. 240

⁹¹ <https://www.baldoinviaggi.it/web/> (ultima visita 1/10/22)

⁹² <https://www.navigazionestefanato.it/> (ultima visita: 26/09/22)

⁹³ <https://www.marinocacciatori.it/it/> (ultima visita: 26/09/22)

⁹⁴ <http://www.navigarefiumepo.it/> (ultima visita: 11/10/22)

più giorni tra Mantova e Venezia. Si interessa anche di promuovere la Riviera Euganea, proponendo escursioni che consentono la scoperta di castelli, ville, musei e giardini storici tra Padova, Battaglia Terme (PD), Monselice (PD), Este (PD) e Montagnana (PD).⁹⁵

Non va però tralasciato che, oltre alle proposte formulate dagli operatori sin qui citati, vi è anche la possibilità di noleggiare *house boats*, per pianificare e godersi il viaggio in piena autonomia: pur essendo un fenomeno in crescita, esso è ancora però circoscritto alla fascia costiera e lagunare, con rare incursioni lungo le vie navigabili interne, e a una clientela principalmente europea.⁹⁶

Ad occuparsi della promozione del turismo fluviale attraverso esperienze di navigazione vi sono anche associazioni locali: le Pro Loco di Bovolenta (PD) e Pontelongo (PD), ad esempio, collaborando con la Navigazione Tiepolo Tour, predispongono nel periodo estivo escursioni in motonave lungo il Bacchiglione tra Pontelongo e Chioggia (VE), che conducono poi all'esplorazione della Laguna e alla visita delle isole minori di Venezia.⁹⁷

La ricchezza idrografica in Veneto consente anche la valorizzazione dei corsi d'acqua minori legati ai fiumi principali, allo scopo di riscoprirne e legittimarne i paesaggi di una quotidianità passata, le cui attività produttive e ricreative erano strettamente legate alla presenza della risorsa idrica⁹⁸: lungo il Lemene, corso d'acqua che nasce in Friuli Venezia-Giulia e ha la sua parte terminale in Veneto, vengono proposti tour storici in barca e in bicicletta tra Portogruaro (VE) e Concordia Sagittaria (VE) e crociere naturalistiche tra Concordia Sagittaria e Caorle (VE).⁹⁹ Tuttavia, nonostante in passato siano state avanzate altre numerose proposte di questo genere, non sono seguite concrete progettualità nella maggior parte dei casi:¹⁰⁰ questi piani rimangono ad oggi opzioni dall'enorme potenziale di promozione delle specificità territoriali e di creazione di spazi e servizi, rivolti non solo

⁹⁵ <https://www.deltatour.it/> (ultima visita: 26/09/22)

⁹⁶ Furlan M.C., *op. cit.*, p. 60

⁹⁷ Questa iniziativa sembra tuttavia essersi interrotta a causa della pandemia e non vi sono informazioni riguardanti la sua ripresa nell'anno corrente. (<https://www.prolocopontelongo.it/la-campagna-vista-dallacqua-2/> ultima visita: 26/09/22)

⁹⁸ Vallerani F., *L'arte della fuga e labirinti d'acque: il Veneto dei piccoli fiumi*, in Vallerani F. (a cura di), *Veneto d'acque*, «Venetica. Rivista di storia contemporanea», 2, 2013, p. 25

⁹⁹ <https://tvo.srl/confcommercio-escursioni-barca-bicicletta-fiume-lemene/> (ultima visita: 27/09/22)

¹⁰⁰ Ci si riferisce in particolare ad alcuni di quelli proposti nel già citato testo *Vie d'acqua del Veneto. Itinerari tra natura ed arte* di Francesco Vallerani, edito da "La Galiverna" nel 1983: nei decenni le condizioni dei corsi d'acqua hanno subito ingenti mutamenti, cosa che renderebbe necessaria una nuova valutazione delle reali condizioni di fattibilità dei progetti, sia per quanto riguarda gli interventi necessari alla navigabilità e accesso al fiume, che per la concreta capacità attrattiva delle emergenze architettoniche, naturalistiche e paesaggistiche presenti.

a frequentatori esterni ma innanzitutto ai locali, che riscatterebbero la marginalità dei propri luoghi residenziali, stritolati dalla fitta maglia dell'urbanizzazione diffusa.¹⁰¹

1.4. Considerazioni sul caso veneto e italiano

Considerate le diverse attività turistiche, anche molto conosciute e già consolidate, qui sopra sinteticamente riportate, la domanda per questo tipo di attività, seppur in crescita, è ancora correlato soltanto a una nicchia di viaggiatori¹⁰², cosa davvero di poco conto se si guarda al sistema turistico veneto nella sua interezza.¹⁰³ È importante tenere presente anche che mancano statistiche ufficiali sui flussi turistici riconducibili al turismo fluviale.

L'insieme dei corsi d'acqua della Regione ha il potenziale naturalistico e culturale di offrire forme di fruizione che attraggono più cospicui flussi turistici¹⁰⁴ e servizi ricettivi capaci di generare territorialità ed essere competitivi a livello europeo: il fatto di avere ancora carta bianca in questo ambito può permettere di proporre servizi all'avanguardia, in grado di rinnovare il panorama turistico regionale e in linea con le urgenti esigenze di sostenibilità economica, sociale e ambientale: questo però se fatto adottando una strategia partecipata, impostata secondo le reali capacità ed esigenze dei territori e degli operatori interessati.¹⁰⁵ Si potrebbe così dunque attenuare anche la pressione dei flussi *incoming* nei principali *hotspot* circostanti, Venezia su tutti, distribuendo in modo più diffuso i benefici economici della presenza turistica sul territorio.

¹⁰¹ Vallerani F., *L'arte della fuga e labirinti d'acque: il Veneto dei piccoli fiumi*, cit., p. 30

¹⁰² Furlan M.C., *op. cit.*, p. 58

¹⁰³ Consultando infatti lo studio *Analisi del Sistema turistico del Veneto: la domanda, l'offerta, l'impatto economico, sociale e ambientale* del 2018, si noterà come non venga fatta menzione alcuna della tipologia di turismo in questione, il che conferma quanto poco siano state comprese e ben impiegate le qualità naturalistiche, culturali e paesaggistiche dei contesti fluviali fino al passato più recente. Si veda: U.O. Sistema statistico regionale Ufficio di Statistica della Regione del Veneto (a cura di), *Studio Analisi del Sistema turistico del Veneto: la domanda, l'offerta, l'impatto economico, sociale e ambientale*, Regione del Veneto, novembre 2018 (https://statistica.regione.veneto.it/Pubblicazioni/studio_relazione_turismo_2018.pdf ultima visita: 21/11/22)

¹⁰⁴ Con l'obiettivo, comunque, di non superare l'effettiva capacità di carico della destinazione: questo può essere raggiunto attuando una strategia di comunicazione e promozione della destinazione che non si limita a invitare a un consumo meramente superficiale del paesaggio, come fosse un'immagine, ma che fornisce un quadro più ricco di significati, in grado di stimolare una fruizione consapevole del bene turistico che spinge verso il recupero e riscoperta dei beni e valori locali. (Vallerani F., *La scoperta dell'entroterra. Nuovi turismi tra Veneto orientale e Pordenonese*, cit., p. 27)

¹⁰⁵ Vallerani F., *Italian Minor Rivers in a Bio-Regionalist Vision: the case of the Low Plain between the Euganean Hills and the Venetian Lagoon*, cit., pp. 737

Una riflessione va infine dedicata alle concrete difficoltà che la navigazione incontra in quest'area (ma non solo), oltre al già citato stato di degrado dovuto alla rapidissima industrializzazione post-bellica e alla conseguente riqualificazione che va a rilento: la navigabilità di questi corsi d'acqua è spesso dipendente dal funzionamento di conche che ne regolano il flusso e di altri manufatti che consentono l'utilizzo multifunzionale della risorsa acqua, nonché alla manutenzione che periodicamente deve essere fatta sia ai fondali che agli argini; la possibilità di accedere ai luoghi di interesse lungo le rive è inoltre determinata dalla presenza o meno di pontili e attracchi, talvolta riservati solamente all'utilizzo privato. Si deduce quindi che a rendere più intricata e ostacolata la fruizione dei contesti d'acqua a scopo turistico è il gran numero di soggetti e di esigenze contrastanti coinvolti che le amministrazioni, finora poco presenti, devono essere in grado di gestire per poter garantire al turista la tipologia di offerta fin qui discussa.¹⁰⁶

La rete navigabile nel nostro paese è piuttosto frazionata e presenta grosse complicazioni dovute al cattivo stato delle infrastrutture fluviali; la gestione dei corsi d'acqua non è accentrata ma alquanto frammentata, rendendo più difficile la progettazione di interventi strategici, coordinati e partecipati e di proposte di valorizzazione, queste ultime in mano principalmente all'iniziativa di singoli operatori¹⁰⁷; i servizi ricettivi nelle aree periferiche sono scarsi o inesistenti. Si deve, oltre a ciò, ricordare che lo sviluppo del turismo fluviale in Italia è partito in ritardo e senza una sostanziale programmazione da parte del settore pubblico.¹⁰⁸

Risulta quindi necessaria la definizione di nuove strategie in grado di alimentare lo sviluppo di questo settore in crescita: come prima cosa, va garantita la navigabilità dei corsi d'acqua, pianificando interventi di ristrutturazione (e quindi rendendosi disponibili a investire sull'infrastrutturazione fluviale) e una gestione più efficiente di fiumi e canali; per generare un'offerta turistica più competitiva e attraente, sarà necessario lavorare anche sulla definizione di una chiara identità territoriale e della relativa promozione mirata, pensata e diversificata per diverse tipologie di fruitore e attività proposte; si potrà pensare anche ad un ampliamento della rete navigabile e a interventi volti a migliorare la convivenza tra la navigazione turistica e quella commerciale.

¹⁰⁶ Furlan M.C., *op. cit.*, pp. 60-61

¹⁰⁷ I quali tra l'altro non sono molto numerosi, poiché le competenze necessarie allo sviluppo del turismo fluviale sono poco diffuse.

¹⁰⁸ Ridella P., Bonato L., *Altri sistemi fluviali europei*, cit., pp. 164-167

La chiave di ciò potrebbe essere l'affidamento delle molte questioni appena affrontate ad un ente sovraordinato alle istanze locali, in linea con la natura interterritoriale dei corsi d'acqua:¹⁰⁹ si sta muovendo in questa direzione la Regione Veneto, che ha infatti assegnato a Infrastrutture Venete s.r.l. la redazione del Piano della Portualità Turistica, con l'obiettivo di sviluppare la nautica da diporto e ideare proposte di promozione del patrimonio ambientale, paesaggistico, storico e culturale dei corsi d'acqua.

¹⁰⁹ Ridella P., *Delineazione delle linee strategiche*, in GAL Venezia Orientale, Centro Itard (a cura di), *Il Turismo Fluviale in Italia*, Mazzanti Editori, Portogruaro, 2008, pp. 171-178

2. La guida turistica

2.1. Definizione, storia e caratteristiche generali

Secondo l'Enciclopedia del Turismo, non esiste una vera e propria definizione di guida turistica. Tuttavia, si può considerare una guida turistica qualsiasi libro, venduto in negozi o librerie, che fornisca informazioni pratiche e descrittive su una determinata destinazione a dei futuri viaggiatori.¹¹⁰

La guida è forse il più conosciuto e consolidato tra i sempre più numerosi generi di cui si serve la comunicazione turistica per la promozione di una destinazione e per rispondere all'esigenza del viaggiatore di informarsi su una località che non conosce: le informazioni infatti possono essere reperite anche su dépliant e materiale pubblicitario di vario genere o fornite da uffici turistici, centri informazioni, articoli di giornali e riviste, siti web, blog, video su YouTube, TV e passaparola.¹¹¹ Si può anche considerare la guida turistica come a cavallo tra più generi differenti, in quanto dai testi storici e geografici prende la ricchezza e il dettaglio di informazioni verificate e dai manuali di viaggio trae le informazioni pratiche. Essa rientra quindi in un ampissimo insieme di strategie e contribuisce a plasmare l'immagine di un luogo.¹¹² Una caratteristica che però la distingue dagli altri metodi informativi è che essa è consultata in genere sia prima del viaggio, che durante, che dopo.¹¹³ È fondamentale inoltre tenere presente che è uno strumento intensamente multimodale, poiché al suo interno utilizza anche altri linguaggi quali mappe, fotografie e disegni, che esercitano un forte potere persuasivo sul lettore e svolgono un ruolo molto importante nel presentare la destinazione e i suoi caratteri d'interesse in modo attraente.¹¹⁴ La cartografia in particolare ha il compito di aiutare il viaggiatore ad orientarsi e a collocare spazialmente le informazioni ed indicazioni riportate nel testo, del quale costituisce dunque uno strumento complementare: ne consegue che le guide sono oggetti che superano il proprio confine fisico, interagendo sia con il lettore che con il contesto spaziale; esse stimolano ed influenzano il modo di agire

¹¹⁰ Nishimura S., *Travel guidebooks: a neglected source of travel information in tourism research*, in «Japanese Journal of Tourism Studies», n. 3, novembre 2004, p. 43

¹¹¹ Osti L., Turner L., King B., *Cultural differences in travel guidebooks information search*, in «Journal of Vacation Marketing», vol. 15, n. 1, gennaio 2009, p. 64

¹¹² Gärtig-Bressan A., *L'immagine del Friuli Venezia-Giulia nelle guide turistiche in lingua tedesca*, in «Rivista Internazionale di Tecnica della Traduzione», 22, 2020, p. 48

¹¹³ Nishimura S., *op. cit.*, p. 44

¹¹⁴ Calvi M. V., *Guía de viaje y turismo 2.0: los borrosos confines de un género*, in «Ibérica», n. 31, 2016, p. 19

del lettore, che viene invitato a seguire uno schema di movimento.¹¹⁵ Questa tipologia di testo deve essere inoltre: accessibile, dunque facile da trovare e consultare; affidabile e aggiornata; standardizzata, in quanto deve essere immediatamente riconoscibile; esaustiva.¹¹⁶

Prima della guida turistica modernamente intesa, che ha come destinatario il viaggiatore, erano diffusi soprattutto i diari di viaggio, divenuti rilevanti a partire dal XIV secolo: questi, trattandosi di resoconti, avevano invece il viaggiatore come soggetto dell'opera, il quale esprimeva liberamente opinioni e impressioni personali su quanto osservato e vissuto durante l'esperienza.¹¹⁷ La guida nasce quindi da una costola di questo genere letterario: si sviluppa nel XIX secolo quando, quello che prima era un viaggio molto elitario, riservato ad aristocrazia e alta borghesia, ossia il *Grand Tour*, comincia ad essere fruibile da un più ampio spettro di persone, mosse dal desiderio di visitare località sconosciute per svago e piacere¹¹⁸, che con la guida possono esplorare autonomamente i luoghi in cui si recano.¹¹⁹ A contribuire alla sua diffusione sono stati anche i viaggi organizzati da Thomas Cook, sempre nell'Ottocento, cui prende parte anche la classe media borghese: la guida era infatti pensata per aiutare questi viaggiatori a raggiungere fisicamente la destinazione scelta e fornire loro un'interpretazione di luoghi e culture straniere. La sua effettiva invenzione può essere ricondotta alle figure di John Murray III, che nel 1836 comincia a pubblicare la sua serie «*Murray's handbooks for travellers*», e di Karl Baedeker, che pubblica «*Rheinreise von Mainz bis Cöln. Handbuch für Schnellreisende*» nel 1839¹²⁰: essi sono considerati i testi fondativi di questo genere.¹²¹ L'evoluzione della guida turistica tra XIX e XX secolo l'ha vista dunque passare dall'essere un prodotto rivolto a viaggiatori già ben informati, che desideravano approfondire e meglio comprendere la storia e le tradizioni culturali del luogo visitato, a diventare un prodotto rivolto al turista più ampiamente inteso, attraverso cui egli può avere un primo

¹¹⁵ Blennow A., Rota S., *Introduction*, in Blennow A., Rota S. (a cura di), *Rome and the Guidebook Tradition. From the Middle Ages to the 20th Century*, De Gruyter, Leck, p. 24

¹¹⁶ Smecca P., *Tourist guidebooks and the image of Sicily in translation*, in «Perspectives: Studies in Translatology», Vol. 17, n. 2, giugno 2009, p. 111

¹¹⁷ Flinz C., *La guida turistica*, in Flinz C., Carpi E., Farina A. (a cura di), *Le guide touristique: lieu de rencontre entre lexique et images du patrimoine culturel. Vol. I*, Firenze University Press, Firenze, 2018, p. XXIII

¹¹⁸ *Ivi*, p. XX

¹¹⁹ Gärtig-Bressan A., *op. cit.*, p. 53

¹²⁰ Flinz C., *op. cit.*, p. XXIII

¹²¹ Van Gorp B., *Guidebooks and the representation of "Other" Places*, in Kasimoğlu M. e Aydin H. (a cura di), *Strategies for Tourism Industry. Micro and Macro Perspectives*, InTech, Rijeka, 2012, p. 9

incontro con la destinazione e all'interno del quale vi è una, seppur attenuata, promozione di servizi e perpetuazione di immagini rivolte a chi è alla ricerca di svago.¹²²

2.2. Destinatari, contenuti e linguaggi

Chi acquista una guida turistica è un viaggiatore più attivo rispetto al turista di massa e per questo richiede un maggior numero di informazioni, soprattutto pratiche, per poter essere in grado di organizzare il proprio viaggio in autonomia. Chi si affida più spesso al supporto di una guida turistica è perciò solitamente il viaggiatore indipendente, che desidera costruirsi su misura l'esperienza facendosi assistere dal testo e riducendo così i rischi connessi alla mancata conoscenza della destinazione, con lo scopo di ottenere una maggior soddisfazione dall'esperienza vissuta.¹²³ La peculiarità della guida è quindi che deve essere in grado di anticipare bisogni e aspirazioni dei possibili futuri viaggiatori, mettendo a loro disposizione tutte le informazioni, sia pratiche che descrittive, di cui potrebbero aver bisogno per raggiungere il livello di appagamento desiderato.¹²⁴ Non esistono indicazioni univoche su come si debba fare una guida turistica: le modalità di realizzazione dipendono dall'autore, dal contesto o dal tema di cui si occupa e dal destinatario a cui si rivolge. I contenuti di conseguenza sono variabili, anche se i bisogni del viaggiatore che devono soddisfare sono fondamentalmente quello di orientarsi in un luogo che non conosce, di conoscerne la storia sociale e culturale e di risparmiare tempo e denaro.¹²⁵ Questo tipo di informazioni, che egli si aspetta di trovare quando prende in mano questa tipologia di testo, sono selezionate e raccontate secondo un criterio soggettivo, dovuto agli obiettivi che l'autore o chi ha commissionato la guida si è posto, tra i quali vi è quello di fornire al lettore e futuro viaggiatore un'immagine quanto più ammaliante dei territori da visitare: la scelta che viene fatta è influenzata dalle quotidiane relazioni, dinamiche, interessi dei soggetti coinvolti, in continuo mutamento.¹²⁶ Gli autori selezionano i contenuti in modo condizionato anche da fattori quali il target a cui si rivolgono e la lunghezza del testo che intendono realizzare; le guide presentano dunque caratteristiche differenti a seconda dell'editore o del tema, tipo di attività e destinazione

¹²² Smecca P., *op. cit.*, p. 111

¹²³ Osti L., Turner L., King B., *op. cit.*, p. 64

¹²⁴ Smecca P., *op. cit.*, p. 110

¹²⁵ *Ibidem*

¹²⁶ Vallerani F., *La scoperta dell'entroterra. Nuovi turismi tra Veneto orientale e Pordenonese*, cit., pp. 31-32

su cui si concentrano.¹²⁷ Si possono distinguere quattro tipologie di informazioni che queste forniscono al lettore, facendo ampio uso di fonti terze: l'introduzione della destinazione, con la presentazione di elementi di contesto (storico-geografici, ad esempio) e delle caratteristiche principali; la lista e descrizione di cose da vedere, spesso suddivise in aree geografiche più o meno vaste e talvolta presentate anche secondo una classificazione che ne indica il grado di interesse; le informazioni su trasporti locali, attività da svolgere, dove dormire, mangiare, fare acquisti; i consigli di viaggio pratici e dettagliati.¹²⁸ Una mappa può essere collocata nella sezione delle cose da vedere oppure alla fine del testo.¹²⁹ Un'ulteriore possibile classificazione dei contenuti delle guide turistiche è quella proposta da Fandrych e Thurmair¹³⁰: si distinguono i testi di orientamento, collocati in genere all'inizio della guida, che introducono le informazioni, caratteri e luoghi d'interesse principali della destinazione, cercando di catturare la curiosità di chi legge; i testi che guidano e forniscono informazioni al turista durante la visita, descrivendo e classificando le attrazioni, magari proponendo anche un possibile ordine di fruizione; i testi con consigli e informazioni pratiche, utili dunque a organizzare il viaggio (trasporti e alloggi, ad esempio); i testi di approfondimento, che danno al lettore ricche informazioni descrittive sui vari caratteri della meta del viaggio.¹³¹ Questi contenuti non sono sempre nettamente suddivisi ma possono essere anche presentati in commistione, a seconda della strategia comunicativa adottata: quello che la guida fa per aiutare il lettore ad avere una consultazione quanto più agile possibile è fornire un indice completo, dettagliato e ben strutturato delle diverse parti.¹³² La presenza di questi contenuti si può individuare sin dal testo di Baedeker del 1839, quindi a partire dalle origini del genere.¹³³ La maggior parte di questi volumi è pensata per un pubblico generale, ma anche in questo caso può presentare comunque delle caratteristiche che si rivolgono a particolari segmenti del mercato, che si distinguono per caratteri demografici o socioeconomici, valori, bisogni e motivazioni.¹³⁴ Come sottogeneri della guida turistica

¹²⁷ Wong C., Liu F., *A study of pre-trip use of travel guidebooks by leisure travellers*, in «Tourism Management», n. 32, 2011, p. 616

¹²⁸ Van Gorp B., *op. cit.*, p. 11

¹²⁹ Van Gorp B., *op. cit.*, p. 15

¹³⁰ Fandrych C. e Thurmair M., *Textsorten im Deutschen. Linguistische Analysen aus sprachdidaktischer Sicht*, Stauffenburg, Tübingen, 2011, pp. 52-72

¹³¹ Gärtig-Bressan A., *op. cit.*, p. 54

¹³² Wong C., Liu F., *op. cit.*, p. 616

¹³³ Flinz C., *op. cit.*, p. XXIII

¹³⁴ Van Gorp B., *op. cit.*, p. 8

possiamo distinguere: la guida descrittiva, la cui ricchezza di informazioni varia a seconda della tipologia di destinazione e del pubblico a cui si rivolge; l'itinerario, che dunque propone delle tappe da seguire secondo un ordine spaziale o talvolta cronologico; la guida pratica, che fornisce dettagli su attrazioni, alberghi, musei, raggruppandoli anche in liste e schemi per facilitarne la lettura.¹³⁵

Le guide turistiche, nell'assolvere il loro compito informativo, hanno il vantaggio di essere sia tangibili che materialmente accessibili in ogni luogo e momento; inoltre vengono considerate affidabili poiché per avervi accesso si deve pagare un prezzo, cosa che dà legittimità, agli occhi del consumatore, alle informazioni che essa propone e autorevolezza a chi si è occupato della sua realizzazione:¹³⁶ esse sono solitamente prodotte e pubblicate da editori indipendenti dalle attività di promozione di una località e sono perciò considerate più neutrali, in grado di fornire consigli più spassionati e di rappresentare più autenticamente la destinazione turistica.¹³⁷

Le caratteristiche che dovrebbe avere una guida turistica affidabile e soddisfacente sono innanzitutto accuratezza e chiara organizzazione delle informazioni presentate, una selezione di informazioni che non risulti superflua o eccessivamente descrittiva, ma che sia sufficientemente dettagliata, e oggettività attraverso l'utilizzo di un linguaggio adeguato e relativamente neutrale.¹³⁸ Generalmente il testo utilizza la forma di un narratore implicito, che può rivolgersi al lettore utilizzando la seconda persona singolare, in modo molto colloquiale dunque.¹³⁹ L'autore utilizza un linguaggio non solo chiaro e convincente, ma anche accessibile a qualsiasi tipologia di fruitore: deve collocarsi a metà strada tra l'esigenza di fornire informazioni precise e puntuali, sui servizi ad esempio, e quella di narrare un'immagine che modelli la percezione del viaggiatore, tenendo a mente cosa egli potrebbe desiderare.¹⁴⁰ Utilizza spesso il tempo presente, meccanismo che fissa l'evoluzione della destinazione in una dimensione atemporale in cui non ci sono dinamiche in atto e che, insieme a termini scelti accuratamente, aiuta nel conferire una

¹³⁵ Calvi M. V., *op. cit.*, p. 24

¹³⁶ Van Gorp B., *op. cit.*, pp. 3-4

¹³⁷ Nishimura S., *op. cit.*, p. 44

¹³⁸ Foulke R., *The guidebook industry*, in Kowalewski M. (a cura di), *Temperamental journeys: Essays on the modern literature of travel*, University of Georgia Press, Athens, 1992, p. 105

¹³⁹ Van Gorp B., *op. cit.*, p. 16

¹⁴⁰ Nishimura S., *op. cit.*, p. 48

dimensione di certezza alle informazioni proposte,¹⁴¹ che non vengono quindi percepite come un'interpretazione socialmente costruita della realtà.¹⁴²

2.3. Uno sguardo critico

Bisogna prestare attenzione ed avere una certa consapevolezza quando ci si avvicina alla lettura di una guida turistica: le informazioni al suo interno, che possono sembrare a primo impatto oggettive e prive di una qualsivoglia finalità che esuli dal fornire supporto al viaggiatore, sono in realtà frutto di una scelta basata su criteri arbitrari ed esprimono un modo di vedere la destinazione, motivato da aspirazioni di aumento della sua abilità di attirare flussi turistici. In genere ci si affida alle guide in quanto le si ritiene affidabili e tutto sommato neutrali, ma è chiaro come al loro interno vi sia comunque un intento promozionale e di fornire una valutazione dei *landmarks* di un dato luogo: quest'ultima può non essere molto esplicita, ma resa evidente da caratteri strutturali della guida, ad esempio l'ampiezza dello spazio dedicato alla descrizione di una determinata attrazione.¹⁴³ Le guide hanno quindi un forte potere persuasivo, bilanciato però da un modo di presentare gli elementi in modo oggettivo, rendendo questa evidenza molto sottile. Non solo: le guide turistiche, soprattutto quando vengono tradotte, elaborano e adattano i contenuti tenendo anche presente il paese di provenienza e le sfumature socioculturali che distinguono il target di riferimento;¹⁴⁴ sono un prodotto della società, mostrano lo sguardo con cui questa desidera approcciarsi ai luoghi e come questi ultimi vengono trasformati in elementi d'interesse da non perdere.¹⁴⁵

Una guida turistica funziona da mediatore¹⁴⁶ tra il luogo che racconta e il turista ed è in grado di veicolare l'immagine e l'offerta turistica di un territorio attuando una scelta di parte, legata agli obiettivi che ne motivano la stesura: ridefinisce l'idea che le persone hanno di questo e ne propone un racconto attraverso numerose forme di simbolizzazione.¹⁴⁷ È pertanto in grado di determinare la sua capacità attrattiva e di

¹⁴¹ Smecca P., *op. cit.*, p. 112

¹⁴² Van Gorp B., *op. cit.*, p. 16

¹⁴³ Gärtig-Bressan A., *op. cit.*, p. 55

¹⁴⁴ Smecca P., *op. cit.*, p. 109

¹⁴⁵ Van Gorp B., *op. cit.*, p. 9

¹⁴⁶ Sabato G., *Rappresentazioni e territorio nelle dinamiche del turismo: il caso della Lonely Planet Sicily*, in Cusimano G. (a cura di), «Geotema», 57, anno XXII, maggio-agosto, 2018, p. 40

¹⁴⁷ *Ibidem*

influenzare l'esperienza turistica del lettore. L'immagine che la guida turistica plasma di un luogo, sempre frutto di una selezione, mediazione e dunque semplificazione, contribuisce a definire la sua identità per chi è ad esso estraneo e comincia a conoscerlo attraverso la guida: esso è presentato per i suoi caratteri distintivi che gli permettono di emergere in un contesto territoriale ritenuto meno significativo.¹⁴⁸ Una guida turistica è in grado di orientare lo sguardo del viaggiatore, gli fornisce informazioni attraverso le quali egli può appropriarsi di uno spazio che non conosce direttamente e creare al suo interno un percorso fatto su misura.¹⁴⁹ Ogni guida utilizza modalità di comunicazione diverse, fornisce uno sguardo diverso attraverso cui approcciarsi al luogo e quindi contribuisce a creare un'identità immateriale diversa, che si presta però, essendo la guida un «*testo performativo*»¹⁵⁰, a definire concretamente e dare forma al luogo stesso.¹⁵¹ I contenuti esposti vengono comunemente presentati suddividendo l'area in sottozone, in modo da aiutare il turista a individuare più facilmente gli elementi di interesse e a formulare un proprio itinerario:¹⁵² questo però stimola la creazione di *geografie immaginarie* e alimenta una loro concretizzazione attraverso la performance turistica.¹⁵³ La guida dunque genera significato e aspettative, legittima l'esistenza di una destinazione turistica e le dà visibilità.

Le guide utilizzano di frequente un linguaggio enfaticamente, attraverso anche un ampio uso di aggettivi, e si concentrano solamente sugli elementi positivi della destinazione: perpetuano talvolta cliché e preconcetti, in quanto questi possono permettere al turista di orientarsi meglio nella novità di una destinazione a lui sconosciuta.¹⁵⁴ Ne consegue quindi che quando effettuerà il proprio viaggio, il turista avrà sulla località che sta visitando uno sguardo non neutro ma già condizionato, il cosiddetto *tourist gaze* definito da John Urry¹⁵⁵: andrà alla ricerca di elementi che sa già essere presenti, senza scoperta alcuna, eccezion fatta per la sua reazione e apprezzamento o meno dell'esperienza.¹⁵⁶ In

¹⁴⁸ Turco F., *Rappresentazioni del cambiamento. Le nuove guide turistiche di Torino*, in «EIC Serie Speciale», Anno IV, n. 6, 2010, p. 69

¹⁴⁹ *Ivi*, p. 70

¹⁵⁰ *Ivi*, p. 73

¹⁵¹ *Ivi*, p. 74

¹⁵² Sabato G., *op. cit.*, p. 42

¹⁵³ *Ivi*, p. 44

¹⁵⁴ Gärtig-Bressan A., *op. cit.*, p. 52

¹⁵⁵ Urry J., *The tourist gaze*, Sage, London, 2002 (2° ed.)

¹⁵⁶ Gärtig-Bressan A., *op. cit.*, p. 52

un certo senso, dunque, la guida fa da lente attraverso cui il viaggiatore scopre e osserva per la prima volta la destinazione che poi visiterà.¹⁵⁷

2.4. Gli sviluppi recenti

Negli ultimi anni la guida cartacea ha cominciato a subire sempre di più la concorrenza della sua versione digitale, preferita in genere per il costo ridotto e per la possibilità di essere consultata con l'ausilio di supporti elettronici, e di app correlate, che forniscono all'utente la possibilità di interagire con le informazioni e personalizzare ancora di più la propria esperienza: a queste si aggiungono i siti internet, le mappe digitali e i tracciati GPS, che con la loro immediatezza contribuiscono a rendere il testo fisico per certi versi più obsoleto.¹⁵⁸ Si citano a titolo esemplificativo due progetti di Mazzanti Editori: il primo consiste nella realizzazione di guide turistiche in più lingue, consultabili anche con il proprio smartphone attraverso l'utilizzo dell'app «*Mazzanti Libri – Meta Liber*» che, attraverso la lettura di QR code, permette di visualizzare i contenuti aggiuntivi delle guide cartacee quali immagini, pagine web e video; il secondo invece riguarda lo sviluppo vero e proprio di applicazioni per smartphone dedicate a singole città, alle destinazioni enogastronomiche, a percorsi tematici, ad esempio legati ai luoghi della letteratura o alla mobilità lenta, ovvero percorsi ciclabili e itinerari fluviali. A questo proposito è interessante notare come nel sito dell'editore sia riportata l'esistenza di una app ufficiale del Consorzio di Promozione Turistica di Padova, sviluppata in collaborazione con il Centro Civiltà dell'Acqua (ONLUS), dedicata al turismo fluviale lungo il fiume Bacchiglione, perciò strettamente connessa al presente elaborato di tesi: questa risulta tuttavia inesistente o non più attiva nel Play Store.¹⁵⁹ È chiaro che questi strumenti presentano un carattere più precario rispetto alla guida cartacea, poiché non è garantito che rimangano sempre adoperabili dopo il download e disponibili all'utilizzo da parte di nuovi utenti.

Con l'affermarsi dei siti web e delle piattaforme social, in cui chiunque può raccontare le proprie esperienze di viaggio e dispensare consigli, utilizzando strumenti e linguaggi rapidi, accattivanti e diretti, alla guida non è più richiesto di fornire contenuti descrittivi

¹⁵⁷ Wong C., Liu F., *op. cit.*, p. 618

¹⁵⁸ Sabato G., *op. cit.*, p. 41

¹⁵⁹ <https://www.mazzantilibri.it/narrativa> (ultima visita: 25/10/22)

eccessivamente esaustivi per soddisfare la curiosità dei viaggiatori, ma di concentrarsi soprattutto su aspetti più coinvolgenti, quali ad esempio una presentazione unica e originale di caratteri e curiosità che non si conoscono, alimentando l'interesse del lettore.¹⁶⁰ Il ruolo informativo della guida subisce dunque oggi la competizione degli strumenti digitali, anche se l'affidabilità di questi può spesso essere messa in discussione, soprattutto quando sono basati sull'esperienza e opinione dei singoli utenti (TripAdvisor, per fare un esempio): alcune guide, certe di vantare di maggior attendibilità, decidono quindi di rimanere rilevanti focalizzandosi di più su un racconto dei luoghi volto a motivare più efficacemente perché questi meritino una visita.

Se prima gli autori di una guida turistica preferivano in genere adottare un linguaggio impersonale, oggi, con l'emergere delle già citate piattaforme, nelle quali il viaggiatore stesso si fa autore e racconta in prima persona e in modo diretto la propria esperienza, esso si fa sempre più amichevole e aperto anche nel cartaceo, nonché attento agli aspetti più esperienziali del viaggio; questo porta talvolta all'abbandono del tempo presente, in favore della successione temporale della vacanza.¹⁶¹ In questo senso c'è una sorta di riavvicinamento ai resoconti e ai diari di viaggio, precursori della guida.

Inoltre, con l'evolversi delle modalità comunicative online, non solo blog, ma anche video e immagini dei social media, le guide si sono arricchite ulteriormente di caratteri e impaginazioni più visuali, graficamente più elaborati, per presentare le informazioni in modo più accattivante.¹⁶² Oggi, contrariamente al passato, la guida, per differenziarsi, si sofferma sempre più nella descrizione non solo dei monumenti storici principali, ma anche di altri elementi di natura sociale, naturalistica, culturale in senso ampio, urbana, fornendo un ritratto più sfaccettato e completo della destinazione, come si potrebbe trovare sul web.¹⁶³ La rivoluzione digitale ha dunque richiesto un ripensamento, non ancora del tutto esaurito, di scopi e strumenti della guida turistica. Le guide però rimangono essenziali e irrinunciabili in virtù del fatto che, nonostante vi sia la possibilità di reperire tutte le informazioni necessarie al viaggio su Internet, spesso senza dover sborsare alcun importo, facilitano molto la ricerca, facendo risparmiare tempo e fatica, e

¹⁶⁰ Smecca P., *op. cit.*, p. 111

¹⁶¹ Gärtig-Bressan A., *op. cit.*, p. 55

¹⁶² *Ivi*, pp. 55-56

¹⁶³ Flinz C., *op. cit.*, p. XXV

attuano già una selezione dei contenuti utili, fermo restando che il viaggiatore può sempre scegliere di fare affidamento anche sulle piattaforme digitali.¹⁶⁴

Se la consideriamo nell'ambito del turismo sostenibile, una guida che punti ad attirare flussi di turisti responsabili e consapevoli, non potrà dedicarsi esclusivamente alle più note, e per certi versi già troppo sfruttate, emergenze storico-culturali, naturali e paesaggistiche, ma dovrà interessarsi anche agli elementi che non presentano i medesimi caratteri di eccezionalità ma che aiutano a creare un ritratto più completo della destinazione; ogni cosa dovrà inoltre essere presentata contestualizzandola adeguatamente, raccontando i legami con il territorio in cui si situa e con gli altri beni di interesse circostanti. Ciò permetterà di rappresentare in modo articolato la peculiarità della destinazione o dell'itinerario proposto e far sì che questi siano capaci di attrarre nuovi flussi turistici, giustificando il bisogno di una guida.¹⁶⁵

2.5. Le guide di settore

Poiché oggi i comportamenti e le offerte turistiche sono sempre più articolati e diversificati, sono sempre più numerose anche le guide tematiche pubblicate: esse possono avere diversi tipi di specializzazione, che vanno dalla tipologia di attività proposta, all'elemento principale di attrazione, al budget del viaggiatore, adattando i contenuti e il linguaggio comunicativo alla situazione, talvolta divenendo più emotive o soggettive.¹⁶⁶ Generalmente, le guide che si concentrano su una particolare categoria di turismo, come possono essere ad esempio il turismo enogastronomico e il turismo letterario, introducono innanzitutto il gruppo di attività cui intendono dedicarsi, per poi presentare itinerari, spesso collocati in aree più ampie rispetto alla guida turistica genericamente intesa, interessata a località più o meno circoscritte, nei quali vengono inseriti elementi d'interesse e cose da fare legati a quel tipo di turismo, oltre a consigli pratici per una loro agevole percorrenza.

Rientrano in questa definizione anche le guide per il turismo fluviale: si suppone che al loro interno venga in genere dedicato un primo capitolo introduttivo relativo al contesto territoriale cui appartengono gli itinerari che verranno successivamente proposti e alla

¹⁶⁴ *Ivi*, p. 23

¹⁶⁵ Vallerani F., *La scoperta dell'entroterra. Nuovi turismi tra Veneto orientale e Pordenonese*, cit., p. 32

¹⁶⁶ Calvi M. V., *op. cit.*, p. 21

navigazione; informazioni tecniche, consigli utili, avvertenze e contatti di emergenza opportuni nell'esperienza pratica di navigazione; percorsi, magari suddivisi in tappe, con indicati tempi di percorrenza e chilometraggi, oltre a luoghi d'interesse, attività ricettive e testi descrittivi; una cartografia tematica, indicante i manufatti idrici. Poiché, come si è visto, il turismo fluviale include anche itinerari a piedi e in bicicletta, in genere adiacenti al corso d'acqua, saranno presentate le medesime categorie di informazioni ad essi relative.

Non essendoci tuttavia alcuna regola scritta relativa alla struttura e ai contenuti che una guida per il turismo fluviale deve necessariamente avere, si ritiene utile condurre un'analisi di alcuni esempi, in comparazione anche con una guida turistica generale, per comprendere cosa distingue questa categoria di guida di settore e gli elementi ricorrenti e imprescindibili presenti al suo interno. Questa indagine è propedeutica alla seconda parte del presente elaborato, nella quale si condurrà uno studio preliminare volto a esaminare come debba essere realizzata una guida al turismo fluviale lungo il canale Vigenzone, corso d'acqua che percorre la bassa pianura veneta da Battaglia Terme (PD) a Brondolo (VE), luogo in cui sfocia nel Mare Adriatico.

2.6. Le componenti della guida: analisi di casi studio

2.6.1. Metodologia d'analisi

Per condurre questa analisi sono state selezionate una guida generale sulla regione del Veneto e cinque guide dedicate al turismo fluviale, ciascuna delle quali presenta caratteri distintivi, incentrate in particolare sulla navigazione, aventi come oggetto diverse aree del medesimo contesto territoriale o di regioni limitrofe: queste ultime verranno presentate in ordine cronologico, modalità che permette anche di considerare come si è evoluto il turismo fluviale e come è cambiato l'approccio ad esso negli ultimi decenni. Ciò che interessa osservare è: chi sono gli autori e i fruitori della guida; l'obiettivo che questa si pone; la struttura; i contenuti e come questi vengono presentati al lettore; il linguaggio utilizzato; come vengono impiegate le foto e le rappresentazioni grafiche; il ruolo che svolge la cartografia presente nella guida e come viene adoperata la simbologia al suo interno; la presenza di eventuali approfondimenti su tematiche affini alla destinazione o all'itinerario; la presenza di indici, tabelle, dati pratici, contatti a servizi, consigli utili,

indicazioni sulla navigazione; eventuali riferimenti a forme di cicloturismo o escursionismo giornaliero. Seguiranno alcune riflessioni personali sui testi consultati.

L'ultimo sottoparagrafo sarà dedicato ad alcune considerazioni derivate dal lavoro di indagine, per capire quali sono le tipologie d'informazione che distinguono una guida per il turismo fluviale da una guida turistica genericamente intesa e quali saranno poi essenziali per lo sviluppo della parte progettuale del lavoro.

2.6.2. Veneto (esclusa Venezia), 6 ed., Touring Club Italiano (1992)

Come esempio di guida turistica intesa in senso ampio, si è scelto il volume dedicato alla Regione Veneto, esclusa Venezia, nella sua sesta edizione del 1992, di una delle serie di volumi del settore più autorevoli e diffuse in Italia: la collana «Guida d'Italia» del Touring Club Italiano, le cosiddette "Guide Rosse".

Nella prefazione, viene immediatamente esplicitato il desiderio di dare alla guida un taglio interdisciplinare e di tenere al suo interno sia una componente più descrittiva, derivata dal genere della letteratura di viaggio, che fornisce un'interpretazione degli elementi culturali e paesaggistici della regione, che una più informativa, che riporta sistematicamente la selezione di elementi d'interesse per il viaggiatore. Vengono proposti 58 itinerari descrittivi, ciascuno dei quali accompagnato da cartografia e documentazione complementare, di cui si ha una mappatura a scala regionale nel risguardo. Dopo l'indice generale, si ha l'elenco della cartografia presente nel volume, la quale non riguarda solamente la topografia delle città o di particolari aree ma anche lo sviluppo storico della regione e gli edifici più rilevanti, e le avvertenze, che permettono una più completa comprensione di alcuni dati presentati nel testo.

La Guida Rossa presenta poi una sezione intitolata «*Le ragioni di una visita*»: in modo molto coinvolgente, accessibile e persuasivo, viene raccontato ciò che rende la regione speciale e meritevole di attenzione, a partire dalla sua popolazione, dalla sua storia, dal territorio e dai prodotti tipici, dall'esperienza multisensoriale che si può fare se vi ci si reca in viaggio, nonché dalla forte influenza che Venezia ha avuto sull'intera area; queste considerazioni non sono superficiali ma hanno un forte carattere interpretativo, cosa che permette al lettore di conoscere più profondamente il luogo, in modo non stereotipato. Segue un paragrafo dedicato agli aspetti geomorfologici e geografici della regione e uno

dedicato a una sintetica cronologia delle vicende del territorio, dalla Preistoria alla contemporaneità. Approfondimenti sono dedicati anche all'arte e alla cultura popolare tradizionale, ai dialetti, alla cucina e al folclore dei diversi contesti, nonché alla situazione produttiva attuale e alle previsioni per il futuro della regione. Prima di entrare finalmente nel merito dei luoghi da visitare, la guida dedica una sezione alle modalità di visita, fornendo informazioni su come raggiungere il Veneto, sulla sua viabilità e sulle tipologie di itinerario tematico che si possono organizzare.

Ciascuna località è introdotta da una breve descrizione generale, cui segue poi il racconto dettagliato delle vicende storiche del suo passato, arricchito da cartografia; vengono poi inseriti gli itinerari, ciascuno dei quali presenta una ricca descrizione di monumenti, piazze, edifici, che fornisce informazioni per l'osservazione in loco di ciascuno di questi e direzioni utili a muoversi nello spazio; di alcuni luoghi vengono indicati anche gli orari di apertura. Nelle sezioni dedicate ad aree di interesse naturalistico o ai centri minori, si trovano dettagliate indicazioni e distanze chilometriche per realizzare escursioni e spostamenti con mezzi propri. Dopo la presentazione delle tappe, sono inserite le note bibliografiche, l'indice degli autori, l'indice dei luoghi e l'indice tematico, utili per eventuali approfondimenti o per una consultazione più veloce. Chiude il volume la cartografia a colori della regione e di diverse aree naturali e città.

Per la grande completezza di informazioni storico-geografiche e sulla cultura del Veneto, questa guida può interessare al viaggiatore che desidera prendersi il tempo per conoscere a fondo la destinazione. Nonostante il linguaggio non sia eccessivamente aulico, il grado di dettaglio del testo fa sì che questo sia più adatto al lettore colto, desideroso di arricchire la propria conoscenza in maniera profonda. Il volume, pur essendo ricco e denso di contenuti, risulta ben strutturato e maneggevole. La cartografia è pertinente e corposa. La guida fornisce poche informazioni su attività ricettive, orari di visita, servizi locali, ma questo può non essere necessariamente una lacuna in quanto, come osservato precedentemente, questa tipologia di informazione "invecchia" più rapidamente ed è quindi più facilmente reperibile online: questo di fatto permette al volume di rimanere attuale, per quanto riguarda un'ampia parte del suo contenuto, anche anni dopo la sua pubblicazione.

2.6.3. Vie d'acqua del Veneto (1983)

Questo testo, scritto dal docente universitario Francesco Vallerani, esperto di turismo fluviale e di tematiche legate all'acqua, propone al lettore quattro itinerari fluviali in Veneto, scelti dall'articolatissima rete di corsi d'acqua minori della regione, con l'intento di restituire ai loro paesaggi dimenticati la dignità perduta con gli impatti negativi dell'urbanizzazione diffusa.

Il testo è introdotto da una mappatura stilizzata e semplificata, dal puro scopo illustrativo, dei corsi d'acqua veneti, Adige escluso. Segue un paragrafo introduttivo nel quale l'autore illustra la critica situazione di fiumi e canali minori, dovuta all'antropizzazione, e invita il lettore a sviluppare una coscienza ambientale attraverso l'esperienza della navigazione, favorendo così il recupero di questi contesti fluviali e la valorizzazione del loro patrimonio.¹⁶⁷

Vengono esposti brevemente i caratteri salienti dell'ambiente fisico in cui si collocano gli itinerari. Viene poi delineato il fenomeno del turismo fluviale, le sue criticità e modalità con cui stimolarne il potenziamento, viene presentata la situazione corrente dei porti turistici, dei servizi di navigazione disponibili, delle attività sportive praticabili e osservazioni critiche sulle problematiche degli ambienti fluviali veneti.

Il testo si occupa poi delle proposte di itinerari: viene messo in chiaro che lo scopo è sostanzialmente quello di fornire un primo quadro a chi poi dovrà occuparsi di creare strutture e servizi necessari allo sviluppo del turismo fluviale in questi quattro contesti, quindi amministratori, operatori del settore, associazioni locali; l'autore descrive anche i passi da seguire per la creazione di un'offerta turistica.¹⁶⁸ Tuttavia, le indicazioni che si trovano nelle descrizioni dei percorsi possono essere utilizzate da naviganti esperti che desiderino cimentarsi nella loro percorrenza.

Prima di presentare i quattro gruppi di itinerari, legati a quattro dei principali fiumi regionali (Bacchiglione, Brenta, Sile e Piave), sono indicate le avvertenze al testo e la simbologia utilizzata nelle mappe. Ogni gruppo racchiude dunque diversi percorsi, introdotti da una breve descrizione generale di contesto. Ciascuno viene presentato indicando la lunghezza del percorso, viene consigliata la tipologia di imbarcazione da

¹⁶⁷ Vallerani F., *Vie d'acqua del Veneto. Itinerari tra natura e arte*, cit., pp. 11-14

¹⁶⁸ *Ivi*, pp. 31-32

utilizzare¹⁶⁹ e viene fornito il tempo stimato di percorrenza; è presente la carta, anche se non molto dettagliata, recante le località attraversate, i luoghi d'interesse e i manufatti idrici presenti. Dopo un breve resoconto storico-geografico e paesaggistico del corso d'acqua, comincia la descrizione chilometrica dell'itinerario: per ogni tratto vengono fornite indicazioni utili alla navigazione, descrizioni dell'esperienza in acqua, dei paesaggi visti dall'acqua, dei centri rurali ed elementi d'interesse, della qualità ambientale lungo la via d'acqua, consigli su eventuali deviazioni nelle zone limitrofe. Il linguaggio è molto accessibile, colloquiale e impersonale.

Il volume, dunque, si colloca a cavallo tra il testo accademico che tratta di tematiche fluviali e la guida, volta però più a dimostrare le potenzialità di ipotetici itinerari che a essere effettivamente fruita dai naviganti; le informazioni sui vari percorsi sono ridotte e mancano approfondimenti sulla navigazione interna e sulle infrastrutture fluviali. Queste potrebbero essere interessanti far meglio comprendere le potenzialità di queste proposte turistiche. Il testo inoltre presenta scarse descrizioni degli elementi d'interesse e manca di una cartografia adeguata.

2.6.4. Andar per acque da Padova ai Colli Euganei lungo i navigli. Itinerario in barca e in bicicletta (2002)

Questo testo, scritto da Pier Giovanni Zanetti con il supporto della Provincia di Padova e dell'«Associazione Lo Squero», propone degli itinerari da percorrere in barca o in bicicletta lungo i navigli del padovano, con l'obiettivo di far conoscere la storia del luogo, mettendone in luce gli aspetti meno conosciuti, e lo stretto rapporto che le sue popolazioni hanno sempre avuto con l'ambiente fluviale; l'approccio dunque è quello lento, dell'osservazione attenta e della riflessione sull'ambiente e sul paesaggio che si attraversa. Approfondimenti, dal carattere comunque sintetico e dal tono divulgativo, sono dedicati a elementi e saperi legati ai corsi d'acqua. L'autore, prima di procedere con la guida, spera nell'ubicazione di segnaletica che sia in grado di dare il giusto risalto alle emergenze degli itinerari e fornire indicazioni adeguate alla percorrenza.

¹⁶⁹ Spesso, trattandosi di itinerari per i quali non c'è ancora un'offerta strutturata e di corsi d'acqua per cui sarebbero necessari interventi, la navigazione è possibile solo per canoe e kajak, anche perché sono frequenti i trasbordi necessari.

A seguire è riportata una breve premessa nella quale viene fornito un quadro generale di Brenta e Bacchiglione, i due fiumi toccati dagli itinerari proposti, che formano nell'area in questione un reticolo idrografico estremamente articolato; viene poi presentato l'itinerario e viene spiegata la scelta dietro la selezione di elementi di interesse a cui dedicare una singola scheda; il percorso è suddiviso in sezioni e viene indicata la tipologia di imbarcazione utilizzabile per la navigazione nei diversi tratti, riportando anche le criticità che si possono incontrare. Prima di presentare il percorso a tutti gli effetti, viene inserita una guida alla lettura, nella quale viene illustrata la sequenza dei contenuti e la struttura loro data per facilitarne la consultazione.

Ciascuna sezione dell'itinerario è presentata da una breve introduzione che illustra il percorso; viene poi indicata la tavola cartografica di riferimento, collocata in calce al volume, recante i riferimenti numerici degli elementi di interesse descritti nel paragrafo: nel caso di musei o edifici di altro genere da visitare, vengono riportati i contatti, gli orari di apertura e i costi del biglietto d'ingresso. Ogni capitolo è arricchito da foto, illustrazioni, cartografie storiche e riquadri azzurri nei quali si possono leggere approfondimenti su tematiche, termini, aspetti storici e naturalistici legati agli elementi di interesse citati. Permette di riscoprire i paesaggi del passato mentre si osservano quelli attuali. Sono un po' scarse in questa sezione del testo indicazioni su come procedere navigando, in bicicletta o anche a piedi, anche se vengono sempre riportate le problematiche delle infrastrutture idrauliche che sono causa di ostacolo alla navigazione; sono indicate anche eventuali deviazioni per chi volesse allungare il proprio tragitto. Sono presenti anche mappe tematiche, ad esempio riguardanti i manufatti idraulici. Le tavole cartografiche sono ricche di riferimenti e presentano fotografie delle attrattive principali, ma l'articolata simbologia, che utilizza numeri, lettere, colori e simboli diversi, non è sempre immediata e la topografia della città è piuttosto approssimativa, rendendo più difficoltoso spostarsi affidandosi a queste. Due pagine sono poi dedicate alle distanze chilometriche progressive e ai manufatti di riferimento, cui seguono un ricco glossario suddiviso in sezioni tematiche e l'indice degli idronimi citati. Chiudono il testo la sezione dei recapiti di strutture ricettive, la bibliografia e l'indice.

La guida è molto ben strutturata: presenta un buon equilibrio tra testo, immagini, cartografia. Le descrizioni sono molto dense di contenuti, ma il linguaggio adeguatamente accessibile utilizzato cattura l'interesse del lettore. È lodevole il chiaro intento di

valorizzare le vie d'acqua facendone conoscere caratteri, storia e peculiarità anche a chi si avvicina per la prima volta al mondo fluviale, cosa non comune a tutti i testi del genere. Inoltre, va notato che all'interno del testo è dedicato spazio anche al cicloturismo come forma di valorizzazione complementare alla navigazione.

2.6.5. Il Portolano delle Vie d'acqua del Nord Italia (2008)

Il Portolano delle Vie d'acqua del Nord Italia è una guida curata dal GAL Venezia Orientale e dal Centro Itard, pubblicata nel 2008 nell'ambito del progetto europeo Leader+ «Vie d'acqua del Nord Italia» con il cofinanziamento della Provincia di Venezia. Esso rientra nella strategia di promozione turistica di quest'ultima, in quanto ritiene che la modalità di fruizione dall'acqua possa costituire un rinnovamento della sua offerta turistica.¹⁷⁰ Propone la percorrenza fluviale di un itinerario che segue l'idrovia Locarno-Trieste: va menzionato innanzitutto che questa, al momento della pubblicazione, era ancora in fase di verifica dello stato delle cose e le opere idrauliche in fase di progettazione e completamento, cosa necessaria a favorire una navigazione continua nel tempo e renderla più agevole. Ha quindi un carattere più programmatico che di effettiva guida turistica.

Il testo apre con un capitolo introduttivo nel quale viene presentato un inquadramento generale di questioni, problematiche, interventi, avvenimenti storici ed economici legati alle vie d'acqua della Pianura Padana a partire dal XIX secolo, per comunicare al lettore le cause del declino della navigazione interna e presentare le criticità ancora presenti che ostacolano un pieno ritorno a questa forma di mobilità, obiettivo ultimo degli autori.¹⁷¹ A seguire, vengono presentate brevemente, in modo molto discorsivo e poco schematico, le note per i naviganti: vengono come prima cosa avvisati del carattere ancora in via di consolidamento di alcuni tratti dell'Idrovia e dello stadio preliminare dell'iniziativa di recupero funzionale dei corsi d'acqua. Viene messo in chiaro il carattere informativo generale del Portolano e la possibilità che al suo interno vi siano mancanze e situazioni di incompletezza; vengono esplicitati i tratti lungo i quali il fruitore potrà incontrare maggiori difficoltà nella navigazione e quelli che presentano minori impedimenti.

¹⁷⁰ Lunardelli D., *Prefazione*, in GAL Venezia Orientale, Centro Itard (a cura di), *Il portolano delle vie d'acqua del Nord Italia*, Mazzanti Editori, Portogruaro, 2008, p. 5

¹⁷¹ Vallerani F., *Paesaggi fluviali e modernità: le Vie d'acqua del Nord Italia*, in GAL Venezia Orientale, Centro Itard (a cura di), *Il portolano delle vie d'acqua del Nord Italia*, Mazzanti Editori, Portogruaro, 2008, pp. 13-16

Vengono spiegate le ragioni dietro la selezione di informazioni e riferimenti relativi a servizi di alloggio e ristorazione. Il testo, quindi, non ha l'intento di essere esaustivo ma indica dichiaratamente che chi vuole approcciarsi alla percorrenza dell'itinerario dovrà adoperarsi autonomamente per reperire le indicazioni mancanti. Viene infine avvisato il futuro viaggiatore delle possibili complicità relative ai periodi di siccità e alla conseguente difficoltosa navigabilità, soprattutto nei periodi estivi.

La parte più consistente del volume è dedicata al percorso: questo viene introdotto da una mappatura dell'idrovia piuttosto superficiale e scarna di riferimenti, non accurata ma graficamente accattivante, di cui vengono presentate anche le sezioni in cui è stata arbitrariamente suddivisa, ordinate numericamente partendo da Locarno e concludendo a Trieste. Ciascuna sezione è introdotta sempre da una rappresentazione cartografica dalle medesime caratteristiche stilistiche, nella quale sono indicate le località, i parchi e gli elementi di interesse; segue un'introduzione generale che presenta il contesto geografico, le principali attrattive e prodotti tipici, la storia in breve, le curiosità. Vengono poi presentate in successione le città attraversate dall'idrovia, delle quali sono indicati luoghi da visitare, eventi e aneddoti curiosi. Infine, sono indicate le informazioni per accedere a porti turistici, chiuse e altri manufatti idrici. Il testo, scritto utilizzando un linguaggio colloquiale, accessibile, ma impersonale, è arricchito da fotografie dei luoghi più noti o attraenti: è doveroso notare che queste sono le classiche panoramiche e immagini da cartolina e non mostrano il paesaggio come verrebbe visto da chi decide di navigare la via d'acqua in questione. A seguire, a ciascuna delle località principali è dedicata una pagina, nella quale possono essere riservati brevi paragrafi a conche, ponti, dighe e sbarramenti, con indicazioni relative al loro funzionamento e accessibilità per i naviganti; emerge anche in questi brevi testi il carattere in divenire dell'itinerario, in quanto sono riportati malfunzionamenti, progettualità future e auspici di una migliore infrastrutturazione dell'idrovia per garantirne la percorribilità. Nell'intestazione della pagina sono collocate le coordinate geografiche di porti, attracchi, manufatti idrici in generale. Le foto presenti in questa sezione sono invece in buona parte scattate dall'acqua e ritraggono le infrastrutture menzionate. Sono poi inseriti dei riquadri con brevi liste di ristoranti, alberghi, attività per il tempo libero e uffici informativi: sono riferiti i loro indirizzi, contatti telefonici e siti web. In alcuni casi sono incluse anche immagini di vedute aeree prese da Google Maps, in cui sono segnalati al lettore, in modo un po' approssimativo, alcuni attracchi, infrastrutture e luoghi d'interesse precedentemente

citati nel testo. Non vengono inserite informazioni chiare sulla tipologia di imbarcazione che può cimentarsi nella percorrenza dell'idrovia, ma in alcune tappe è esplicitato che l'attraversamento di conche e ponti è possibile solo per piccoli natanti da diporto.

Quando l'itinerario giunge al suo tratto lungo il Po, dopo aver introdotto la sezione dedicata, viene riportato il regolamento della segnaletica e delle vie di navigazione interna, con a seguire esempi di lettura dei segnali a favore di corrente o controcorrente; la decisione di inserire in questo punto queste informazioni è comprensibile, poiché sono relative al tratto che si sta affrontando in questo momento, ma è anche discutibile: averle inserite in una sezione dedicata alla navigazione all'inizio o alla fine del testo le avrebbe rese più accessibili e facilmente consultabili, considerando anche che nell'indice questa sezione importante non è indicata in modo distintivo. In caso di presenza di porti, circoli, associazioni, centri, club nautici sono dedicate loro delle schede numerate, nelle quali vengono inseriti i contatti, la località, la tipologia di attracco presente, il totale dei posti barca e i servizi o servizi ai soci disponibili in loco o in diretta prossimità; se necessario, sono indicate le pericolosità a cui prestare attenzione. Le schede di alcune conche illustrano anche caratteristiche quali larghezza, lunghezza, tirante d'aria e d'acqua, tipo di porte, salto. In calce al testo troviamo infine l'indice, che permette quindi una più rapida individuazione delle diverse sezioni del percorso e delle schede contenute all'interno di ciascuna di esse.

Una peculiarità del Portolano degna di nota è data dalla partecipazione delle popolazioni dei territori interessati nella scelta degli elementi da inserire all'interno: nelle località dei GAL coinvolti nel progetto sono state distribuite schede con le quali i cittadini hanno potuto indicare punti di interesse particolari, caratteristici e meritevoli di valorizzazione: questi sono stati selezionati e sono andati a costituire i contenuti della guida stessa.¹⁷²

La criticità principale che si evidenzia è che alcuni passaggi sono dichiaratamente impercorribili al momento della pubblicazione della guida: non trattandosi di un percorso realizzato in tutte le sue parti, si deve fare in alcuni casi ricorso all'alaggio, anche a pagamento, per superare certi ostacoli e questo può minare l'utilità della guida stessa in quanto riduce di molto il bacino di utenti disposti a cimentarsi nella percorrenza. Si crede dunque che questa sia stata realizzata in primo luogo per dimostrare le potenzialità del

¹⁷² Ridella P., Polloni G. (a cura di), *Le vie d'acqua del Nord Italia*, GAL Venezia Orientale, Portogruaro, 2006, pp. 7-8

progetto agli enti locali e operatori del settore e non per essere fruita da un pubblico ampio: la modalità di presentazione delle informazioni sembra infatti rivolgersi più a una nicchia ristretta di naviganti, con l'obiettivo di fare da apripista per flussi più ingenti di viaggiatori, una volta che le infrastrutture lungo il percorso saranno state portate a compimento.

Anche l'ossatura della guida risulta opinabile, poiché manca di uniformità, soprattutto nelle schede di approfondimento, di chiarezza strutturale e agilità di consultazione. Manca una cartografia dettagliata che fornisca le indicazioni necessarie e che sia in grado di supportare la navigazione. A questa prima edizione non ne sono seguite di aggiornate; pertanto, molte delle informazioni contenute al suo interno sono probabilmente datate e necessiterebbero di una revisione, poiché si crede che lo stato delle cose qui descritto abbia inevitabilmente subito un mutamento.

2.6.6. Viaggiare a remi tra Venezia e le idrovie del Nord Italia. Una guida pratica, un diario di bordo (2021)

Questo volume, curato da Luana Caselli, è figlio di un'iniziativa del gruppo «Un Po...di donne», composto da vogatrici che, nell'arco di dieci anni, hanno percorso a remi più di 1500 km lungo il sistema idroviario padano-veneto, tra la Laguna di Venezia e il Po. Il testo, che ha il chiaro obiettivo di promuovere la navigazione con la tecnica della voga, si presenta dunque come una sorta di resoconto di viaggio, nel quale si può leggere sia l'esperienza vissuta dal gruppo che trovare informazioni utili nel caso si volesse provare a replicare la percorrenza di uno dei tratti presentati. Dopo una breve introduzione, al lettore vengono indicate le note tecniche, ossia i contatti a cui fare riferimento per reperire informazioni sulle infrastrutture idrauliche presenti negli itinerari proposti. Il testo prosegue raccontando come ha avuto origine e come è stata organizzata l'iniziativa: il tono del racconto è molto narrativo e colloquiale e viene lasciato ampio spazio al resoconto dell'esperienza e alle sensazioni provate. Successivamente si ha una suddivisione in sezioni, ciascuna relativa a un itinerario percorso in un dato anno, a partire dal 2011: vengono innanzitutto raccontati i preparativi di ogni viaggio, per poi introdurre il contesto che si attraverserà e raccontare giorno per giorno, come un diario, l'esperienza di navigazione. Il testo è arricchito da fotografie che ritraggono i paesaggi incontrati e testimoniano l'esperienza di voga. Vengono inserite a seguire una breve

descrizione e la mappa dell'itinerario, recante il percorso, le tappe in cui è stato suddiviso, punti di interesse e la eventuale collocazione di ponti mobili e conche di navigazione. Il percorso è poi sintetizzato schematicamente indicando giorno per giorno i chilometri affrontati, i punti attraversati, le note tecniche (quindi cosa fare e chi contattare per il superamento di chiuse e ponti mobili), gli elementi di interesse e infine la località dove si è alloggiato. In chiusura di ogni sezione, viene dedicato un breve paragrafo di approfondimento ai luoghi visitati, talora riportando anche i siti web correlati. Dopo aver presentato ciascuna tappa, vi è un capitolo dedicato alla disciplina della voga veneta e ad alcune esperienze di navigazione fatte dal gruppo in Inghilterra; seguono un capitolo dedicato alla Canottieri Giudecca e uno dedicato ai racconti delle partecipanti al viaggio. Chiudono il testo i ringraziamenti.

Il volume, per via del tono e del linguaggio amichevole utilizzato, si rivolge a un pubblico molto ampio, anche non familiare ai concetti relativi alla navigazione: sono frequenti le note a piè di pagina che spiegano i nomi delle imbarcazioni, definiscono i manufatti idrici e le manifestazioni legate alle vie d'acqua. La cartografia in questo caso è un po' più accurata, seppur non troppo esaustiva. Sono scarse le descrizioni di elementi di interesse e i racconti della storia del territorio: il focus è più concentrato sulle esperienze umane e sugli incontri avuti durante i viaggi, il che avvicina il testo più al diario di viaggio che alla guida turistica genericamente intesa. Mancano indicazioni sulla tipologia di imbarcazione consigliata e sulle modalità di navigazione, nonché un indice pratico.

2.6.7. Rotta su Venezia. In barca e in bici lungo la Litoranea Veneta da Chioggia a Trieste (2021)

Il testo, scritto da Giovanni Pasin, propone la valorizzazione della Litoranea Veneta attraverso la presentazione di itinerari percorribili in barca e in bicicletta. A seguito dell'indice, il volume comincia con un capitolo molto personale nel quale l'autore introduce alle motivazioni dietro alla stesura della guida, parlando del suo rapporto con l'acqua e con la navigazione, nonché con le località presentate nell'itinerario, dando ampio spazio alle sensazioni e alla passione per l'importanza di un viaggiare lento e della riscoperta di ciò che si pensa già di conoscere attraverso un'esperienza percettiva più ricca. Segue un capitolo dedicato alle informazioni pratiche: viene esplicitata la natura del testo, ossia quella di racconto di viaggio ma anche di guida per ripercorrerlo interamente

o parzialmente in barca o in bici, ne vengono introdotti i contenuti e vengono suggeriti i luoghi d'interesse da visitare. Vengono poi forniti al lettore un breve glossario lagunare, utile a capirne l'ambiente e i manufatti, distanze e tempistiche di percorrenza, vengono suggerite la tipologia e dimensione dell'imbarcazione da utilizzare e le dotazioni di bordo, vengono dati consigli su come affrontare il passaggio di chiuse, ponti, maree e correnti, vengono forniti le norme di circolazione per i natanti a motore e i contatti di emergenza. Inoltre, vengono indicati i siti web di operatori che offrono il servizio di noleggio di barche, di altri che offrono crociere ed escursioni in barca, di eventi e manifestazioni storiche legati alla navigazione e di località, nel caso si vogliano maggiori informazioni sulle cose da visitare. Segue una sezione dedicata allo sviluppo storico-geografico del contesto attraversato dall'itinerario, alla flora e fauna che si possono incontrare, ai paesaggi di bonifica che caratterizzano queste zone.

Il percorso in barca è introdotto da una cartografia dell'intero itinerario, che verrà poi suddiviso in sezioni mappate singolarmente a scala minore; la legenda è estremamente accurata e dettagliata e riporta in modo preciso le diverse viabilità, i manufatti per la navigazione, le infrastrutture, i porti, i distributori di carburante, le aree ambientali e i siti di interesse, le superfici navigabili e non navigabili. Ciascun capitolo è dedicato a un'area, nella quale si sviluppano più percorsi nautici: si ha un riquadro azzurro nel quale sono indicate le esperienze da non perdere in quel luogo e a seguire il testo, che racconta in prima persona l'itinerario, come una sorta di diario di viaggio, lasciando ampio spazio a sensazioni e osservazioni dell'autore, a incontri e racconti personali. Ai luoghi di maggior interesse sono dedicate brevi descrizioni generali, con qualche aneddoto e accompagnate talvolta da riquadri azzurri nei quali sono indicati i contatti per accedervi o per ottenere maggiori informazioni. Racconti e curiosità sono invece contenuti in riquadri grigi. Il testo è accompagnato da fotografie contemporanee di paesaggi, edifici, manufatti idrici. Alla fine di ciascun capitolo è riportata la scheda tecnica della tappa, con informazioni su conche, darsene e distributori. Dopo aver concluso la presentazione del percorso in barca, vi è una sezione dedicata al percorso in bicicletta, costituita allo stesso modo: si ha come prima cosa la mappatura recante indicazioni sui diversi percorsi, sulla tipologia delle strade e sui luoghi d'interesse; poi una premessa, con suggerimenti sui tempi di percorrenza e indicazioni sui percorsi fluviali adiacenti. Ciascuna tappa ha indicata la distanza chilometrica. Allegata al volume vi è poi una carta in scala 1:170.000 di entrambi i percorsi.

Questa guida risulta essere la più completa tra quelle analizzate. Fornisce tutte le indicazioni necessarie a chi pianifica di percorrere in barca la Litoranea Veneta, una cartografia chiara e completa per ciascun capitolo e una carta dalle medesime qualità, consultabile però separatamente. Le informazioni sui luoghi d'interesse sono sintetiche ma chiare e vengono sempre forniti i riferimenti bibliografici e sitografici, nel caso si desiderasse condurre degli approfondimenti.

2.7. I contenuti di una guida per il turismo fluviale

L'analisi di queste sei guide è stata ritenuta utile in quanto da ciascuna si possono trarre spunti efficaci su strutture, contenuti e loro modalità di presentazione da riprendere all'interno della guida che motiva lo studio preliminare. Dal loro confronto, emergono differenze contenutistiche e strutturali strettamente legate alle diversità dei soggetti ed attori coinvolti, del contesto preso in considerazione, ma anche della fase di sviluppo del turismo fluviale italiano e di evoluzione della guida turistica in cui si inseriscono; è chiaro, dunque, che non esiste un modo univoco di dedicare un testo turistico a questa tipologia di fruizione, ma sono anzi molteplici le declinazioni possibili. Si presenta, nella tabella n. 2.1, una sintesi dei caratteri analizzati nelle cinque guide dedicate al turismo fluviale:

TITOLO	ANNO DI PUBBLICAZIONE	CARATTERE	DESTINATARIO	CARTOGRAFIA	ITINERARI CICLOTURISTICI	INFORMAZIONI PRATICHE PER LA NAVIGAZIONE	SEZIONI DESCRITTIVE	STRUTTURA	CRITICITÀ
<i>Vie d'acqua del Veneto</i>	1993	guida turistica dal carattere progettuale e/ o accademico	esperto/ amministratori/ enti del settore	approssimativa	non riportati	approssimative	sinettiche	chiara	itinerari incompleti, testo poco approfondito
<i>Andar per acque da Padova ai Colli Euganei</i>	2002	guida turistica	naviganti principianti ed esperti/ cicloturisti	dettagliata	presenti	approssimative	molto approfondite	molto chiara	cartografia non sempre chiara, servono più informazioni utili
<i>Il Portolano delle Vie d'acqua del Nord Italia</i>	2008	guida turistica dal carattere progettuale	esperto/ amministratori/ enti del settore	approssimativa	non riportati	dettagliate	sinettiche	poco chiara, non molto agevole	itinerario non ancora completo, alcuni tratti non sono percorribili
<i>Viaggiare a remi tra Venezia e le idrovie del Nord Italia</i>	2021	guida turistica/ diario di viaggio	naviganti principianti ed esperti	sufficientemente dettagliata	non riportati	abbastanza dettagliate, in alcuni casi lacunose	sinettiche	chiara	manca un indice agevole, privilegiato il resoconto
<i>Rotte su Venezia</i>	2021	guida turistica/ diario di viaggio	naviganti principianti ed esperti/ cicloturisti	molto dettagliata	presenti	molto dettagliate	approfondite	molto chiara	nessuna in particolare

Tab. 2.1: tabella riassuntiva dei contenuti analizzati nelle guide per il turismo fluviale

A seguito di questo approfondimento e confronto, si conclude che è come prima cosa fondamentale che i contenuti di cui si vorrà dotare il testo siano organizzati e presentati in un indice completo e accurato, in modo da facilitare l'utilizzo pratico dello strumento sia prima, che durante l'esperienza di viaggio. Si ritiene utile dedicare un primo capitolo all'introduzione generale dell'itinerario, di scopi e auspici cui si punta con la guida e alla spiegazione della struttura del testo e della selezione di contenuti. Un'ulteriore sezione può essere dedicata a una prima illustrazione del territorio e del percorso, per esplicitare le ragioni per le quali lo si ritiene meritevole di valorizzazione e invogliare il lettore a recarvisi.

Poiché l'intento è quello di proporre la percorrenza di un itinerario, è imprescindibile che all'interno della guida vi sia uno strumento cartografico che utilizzi una simbologia precisa ma semplice, in grado di guidare il viaggiatore, indicandogli come prima cosa direzioni, pericoli, manufatti idrici, ostacoli, servizi. Nel caso la promozione di una fruizione multimodale rientri tra gli obiettivi del progetto, sarà necessario fornire mappature sia rivolte al turismo nautico, che a cicloturismo ed escursionismo.

Se lo scopo è di rivolgersi a un pubblico ampio, risulta necessario un capitolo interamente incentrato su consigli e avvertenze per la navigazione, in quanto il lettore potrebbe non essere un navigante esperto e aver bisogno di supporto nell'affrontare pericoli e imprevisti, nella scelta del periodo di fruizione e nell'organizzazione delle tempistiche di viaggio: vanno quindi riportate anche distanze e tempi di percorrenza.

I contenuti descrittivi dovranno essere realizzati utilizzando un linguaggio accessibile, colloquiale e coinvolgente: il grado di dettaglio degli stessi dipenderà dall'ampiezza del volume che si desidera realizzare, dalla volontà del committente e dal target di fruizione a cui ci si rivolge; volendo valorizzare un territorio che si è evoluto in stretta relazione con le dinamiche di fiumi e canali, si ritiene importante mettere a fuoco anche la storia delle tematiche fluviali e la cultura dell'acqua; una certa attenzione andrà dedicata anche all'aspetto sensoriale ed esperienziale della navigazione. Nella descrizione, inoltre, si dovranno fornire riferimenti essenziali affinché il turista sia in grado di orientarsi autonomamente.

Possono contribuire ad aumentare la capacità attrattiva dell'itinerario e la funzionalità della guida anche un aspetto grafico accattivante, l'utilizzo di linguaggi visuali per trasmettere informazioni e l'inserimento di fotografie e illustrazioni.

Parte seconda

3. Il progetto di guida per il turismo fluviale lungo il Canale Vigenzone

3.1. La scelta del caso di studio

Il Canale Vigenzone scorre tra le province di Padova e Venezia, mettendo in relazione le località di Battaglia Terme (PD), dove nasce, e Chioggia (VE), dove sfocia nel Mare Adriatico dopo essere confluito nel canale Roncayette (ovvero nel Bacchiglione) e successivamente nel fiume Brenta. La sua ubicazione ha permesso alle comunità del territorio circostante di sviluppare forti economie legate alla navigazione interna a scopo commerciale, sin dall'epoca medievale, e di prosperare in armonia con ciò che il corso d'acqua ha avuto da offrire; il paese di Battaglia, in particolare, è divenuto noto come «*il paese dei barcari*» proprio in virtù della specializzazione professionale legata alla navigazione di numerose famiglie, che attraverso la loro attività hanno intessuto rapporti profondi e di scambio in tutto il Nord Est italiano e hanno contribuito a plasmare la cultura dei luoghi attraversati e i paesaggi vissuti. Il Museo della Navigazione Fluviale di Battaglia, cui sarà dedicato un approfondimento in seguito, oltre a raccogliere e valorizzare al proprio interno manufatti e testimonianze connesse a un passato fortemente legato all'acqua, si impegna anche nel sostenere iniziative di riscoperta, salvaguardia, recupero funzionale e utilizzo sociale delle vie d'acqua interne: ecco dunque che il caso del Vigenzone e la volontà del Museo di realizzare una guida turistica per favorire la sua fruizione, oltre a far conoscere ad un pubblico più ampio l'istituzione, la storia del territorio e la pratica della navigazione come forma di turismo sostenibile, possono rientrare nell'ottica di questo obiettivo di promozione dei paesaggi d'acqua e delle dinamiche evolutive e culturali che, insistendo su questi territori, hanno dato loro forma e ne hanno condizionato caratteri e significati.¹⁷³

¹⁷³ Vallerani F., *Tra Colli Euganei e Laguna Veneta: dal Museo della Navigazione al turismo sostenibile*, Regione del Veneto, Venezia, 2013, p. 17

3.2. Le potenzialità dell'itinerario

Il ruolo chiave in ambito commerciale, appena esplicitato, che ha svolto il canale Vigenzone nello sviluppo di questa porzione di territorio veneto e delle comunità che lo hanno abitato costituisce già un primo punto di forza dietro la volontà di realizzare una guida turistica ad esso dedicata, poiché indica che vi sono dei segni materiali e significati immateriali che delineano l'identità e il paesaggio locale e che costituiscono un elemento distintivo, dalla capacità attrattiva e meritevole di conservazione e promozione. Il fatto che nel punto in cui nasce il canale vi sia la presenza di un'istituzione museale impegnata già da decenni in quest'ambito e per perseguire questi scopi fornisce grande supporto alla creazione di un itinerario e alla buona riuscita dello sviluppo del progetto di guida: questo può contribuire a rendere l'ente e la località battagliense, in passato già centro proto-industriale di rilievo e fulcro delle rotte commerciali interne venete, centri propulsori per lo sviluppo di strategie simili nei territori limitrofi o che presentino caratteristiche affini.¹⁷⁴

Una seconda potenzialità del percorso ricade nello stato di salute dei territori e paesaggi circostanti: se comparati alla situazione di altri contesti fluviali o rurali veneti infatti, essi si trovano ad oggi in un buono stato di conservazione, non ancora interamente compromesso dagli scarichi inquinanti delle attività produttive, dal forte sviluppo industriale che ha interessato la Regione a partire dagli anni Settanta del secolo scorso, dall'agricoltura intensiva e dall'insinuarsi delle maglie dell'urbanizzazione diffusa, che hanno intaccato e continuano tuttora a consumare ampie porzioni di suolo.¹⁷⁵ La sua valorizzazione turistica può contribuire ad attenuare questi impatti e spingere verso una rifunzionalizzazione sostenibile dei corridoi fluviali, un ritorno alla passata tradizione nautica e un'integrazione delle economie locali.

A livello paesaggistico, vi sono diversi elementi e manufatti, stratificatisi nel corso dei secoli, in grado di testimoniare lo stretto rapporto che le genti del territorio hanno sviluppato con il corso d'acqua: si contano infatti numerosi ponti, idrovore, chiuse, arginature, corti, centri storici e ville rivierasche che distinguono l'area e la rendono iconica e potenzialmente interessante per lo sviluppo di strategie di valorizzazione rivolte

¹⁷⁴ *Ivi*, p. 18

¹⁷⁵ *Ivi*, p. 22

ai flussi turistici o all'escursionismo giornaliero;¹⁷⁶ inoltre questo paesaggio è testimonianza: della secolare ingegnosità dell'uomo nel gestire e saper utilizzare al meglio il complesso sistema delle vie d'acqua e garantire la sicurezza idraulica della bassa pianura veneta, attraverso il progresso ingegneristico¹⁷⁷; della categoria estetica di paesaggio d'acqua e naturale come attraente e rigenerante, come dimostrano le diverse dimore dell'aristocrazia veneziana edificate lungo gli argini, luoghi di produzione agricola ma anche di ricreazione e di diletto letterario.¹⁷⁸

La presenza di infrastrutture fluviali abbandonate a seguito del declino della navigazione a scopo commerciale fa sì che la volontà di valorizzazione turistica, che motiva anche la realizzazione della guida, possa stimolare un loro recupero e rifunzionalizzazione a sostegno della fruizione e in funzione della conservazione di un pregiato paesaggio idrico.¹⁷⁹

Questo itinerario fluviale può inoltre inserirsi in una già consolidata rete di vie navigabili in Veneto, divenendo un loro prolungamento e permettendo così un accesso più facilitato ad aree rurali di potenziale interesse turistico. Lungo gli argini e in loro prossimità si sono in aggiunta sviluppati dei percorsi ciclabili: la Provincia di Padova ha realizzato, in collaborazione con il Dipartimento dei Beni Culturali dell'università patavina, il progetto «*Cicloculturando*», ovvero la mappatura di una rete di ciclovie presenti nel territorio provinciale, realizzata con l'intento di valorizzare gli aspetti culturali e naturali dell'area e culminata poi con la creazione di un sito web e con una pubblicazione editoriale. Questa progettualità è stata compiuta partendo da un attento studio e analisi delle caratteristiche dei territori interessati e portando avanti il censimento di più di 300 elementi che costituiscono il patrimonio culturale locale. Il Vigonzone è direttamente interessato da due di questi itinerari, ossia la Ciclovie del sale e dello zucchero e la Ciclovie Bacchiglione-Ceresone, i quali sono in aggiunta collegati ad altri percorsi, come ad esempio l'Anello dei Colli Euganei, l'Itinerario delle ville di Candiana, delle bonifiche benedettine e dei casoni veneti.¹⁸⁰ La presenza di questi permette al progetto di guida, interessato anche a stimolare lo sviluppo di una navigazione a scopo turistico, di occuparsi di un territorio già interessato dall'elaborazione di un'offerta turistica basata sulla sostenibilità e di

¹⁷⁶ *Ivi*, p. 27

¹⁷⁷ *Ivi*, pp. 25-26, 29-33

¹⁷⁸ *Ivi*, pp. 52-55

¹⁷⁹ *Ivi*, p. 45

¹⁸⁰ <https://www.cicloculturando.it/> (ultima visita: 24/10/22)

promuovere dunque un contesto fruibile secondo molteplici modalità, aumentandone così la capacità attrattiva. Una guida per il turismo fluviale, che punti dunque a contribuire a un incremento della pratica del diportismo, può potenzialmente supportare il recupero di piccoli natanti tradizionali, da rendere magari disponibili a noleggio, la valorizzazione delle loro tecniche costruttive, delle relative competenze professionali e la riscoperta di antiche modalità di navigazione.¹⁸¹

3.3. Limiti e criticità dello studio preliminare e dell'itinerario

Il contesto fluviale in oggetto presenta tuttavia molteplici ostacoli allo sviluppo di un itinerario turistico, alla sua promozione e al suo utilizzo.

Alcune osservazioni sono state condotte durante tre sopralluoghi, effettuati in barca e in bicicletta nella primavera del 2022, lungo il tratto del canale che va da Battaglia Terme a Codevigo (PD). Innanzitutto, è stato notato un cattivo stato di conservazione del canale: esso mostra infatti evidenti segni di trascuratezza, specie nel segmento tra Battaglia e Bovolenta, in quanto sono numerosi i rifiuti presenti nell'alveo e lungo gli argini, cui si aggiungono rami e fogliame abbandonati a seguito di interventi di sfalcio e taglio della vegetazione (interventi che comunque hanno riguardato solo un breve tratto del corso d'acqua). Gli argini si presentano in alcuni punti in stato di crollo: interventi di sistemazione erano in fase di completamento, ma va notato che questi hanno visto la realizzazione di un rafforzamento delle sponde attraverso la rimozione della vegetazione riparia e l'apposizione di massi rocciosi; questa azione ha messo in primo piano la sicurezza idraulica¹⁸² a discapito dell'accesso al corso d'acqua, che risulta fortemente limitato lungo diversi tratti.

La navigazione stessa presenta ampie difficoltà: al momento è possibile solo per natanti a remi e piccoli natanti a motore dal pescaggio ridotto, in quanto il fondale non viene più abitualmente dragato e si presenta molto alto e colmo di oggetti abbandonati e vegetazione spontanea che costituiscono un pericolo per chi naviga, poiché possono recare danno alle imbarcazioni. Un altro grosso problema che ostacola la navigazione è la scarsità d'acqua: questo non solo per via della crisi climatica e della siccità, ma anche per

¹⁸¹ Vallerani F., *Tra lagune e entroterra: alla ricerca di piccole barche e di storie d'acqua*, cit., pp. 8, 10

¹⁸² Ci si chiede comunque se questa fosse la modalità d'intervento migliore per perseguire obiettivi di maggiore sicurezza idraulica.

le ordinanze regionali, che possono sancire la riduzione della portata dell'alveo per far fronte alle esigenze di altri settori produttivi. Tutto ciò causa la mancata garanzia di navigabilità nel corso dell'intero anno, necessaria allo sviluppo e al consolidamento di una fruizione ricreativa competitiva.

Un'altra mancanza riscontrata riguarda i punti di accesso al fiume: pontili, scivoli, attracchi, strutture per l'ormeggio e il ricovero dei natanti sono presenti in numero molto ridotto o completamente assenti; spesso sono in stato di abbandono. Andrebbero dunque ripristinati i vecchi approdi e ne dovrebbero essere creati di nuovi, affinché il corso d'acqua sia veramente accessibile: questo non solo per permettere l'accesso dei naviganti all'acqua, ma anche per permettere agli stessi di scendere in corrispondenza di luoghi dal potenziale interesse turistico o di percorsi ciclopeditoni. Quest'ultima è una necessità fondamentale anche perché il Vigenzone, in quanto canale utilizzato in passato per il trasporto commerciale, presenta argini molto alti che riducono la visibilità dall'acqua: per godere del paesaggio circostante e degli elementi che ha da offrire è spesso necessario scendere a terra tramite adeguate strutture.

Anche manufatti idraulici, vecchi casolari e edificazioni lungo gli argini sono spesso in stato di abbandono o in cattive condizioni: interventi di restauro e manutenzione potrebbero, oltre a rigenerare esteticamente il waterfront, creare nuovi spazi in cui collocare servizi ricettivi, ricreativi o di informazione turistica. È chiaro, dunque, che vi debba essere, da parte di amministrazioni locali ed enti operativi nel settore, la volontà di impegnarsi economicamente e di mettere a disposizione risorse per il recupero e la manutenzione di questi spazi e l'implementazione dei servizi.

Se si considerano le vie ciclabili presenti lungo gli argini, queste non presentano particolari problemi di manutenzione, ma mancano di alcuni elementi in grado di favorire la fruizione: prima di tutto cartelli e pannelli illustrativi, che forniscano le informazioni utili alla percorrenza e che valorizzino le attrattive dei luoghi, ma anche aree di sosta, con panchine, tettoie, cestini, fontane e altri servizi accessori di assistenza al cicloturista.

Ci si chiede inoltre se il canale Vigenzone non si presti più a una modalità escursionistica di fruizione, e non turistica, e se non sia dunque necessario realizzare solo una serie di interventi e fornire solo determinati servizi, che non mettano al centro il pernottamento o la permanenza per più di un giorno sul contesto territoriale.



Fig. 3.1: Villa Malipiero a Cartura (PD) - dove in passato era possibile attraccare, oggi la vegetazione spontanea ha preso il sopravvento (Foto scattata dall'autrice in data 26/05/22)

Il presente studio preliminare è caratterizzato anch'esso da limiti che possono intaccare l'effettiva fattibilità della stesura di una guida turistica per il contesto fluviale interessato: è importante che all'interno del testo il navigante sia in grado di reperire le informazioni relative a manufatti come conche di navigazione, ponti, e pontili, in modo tale da assicurarsi di poter transitare senza impedimenti: tuttavia questi non sono stati ancora mappati da Infrastrutture Venete s.r.l., società incaricata di questo compito dalla Regione Veneto, cui si dedicherà un approfondimento in seguito.

La guida turistica è uno strumento che rientra in un processo più ampio di valorizzazione, in grado di contribuire a generare nuova affezione delle comunità locali verso il proprio patrimonio culturale e paesaggistico. Può dunque proporre la fruizione di un ambito non ancora in grado di garantire un'esperienza completamente soddisfacente al visitatore: prima di poter pensare alla sua stesura, sarebbe forse opportuno almeno capire e progettare come ricucire la disaffezione che si è generata negli anni verso il corso d'acqua da parte degli abitanti, come migliorare la manutenzione del canale e contemporaneamente lavorare per la creazione e il miglioramento delle infrastrutture e

dei servizi necessari affinché cominci a generarsi un afflusso turistico ed escursionistico di una certa rilevanza, che giustifichi la realizzazione di un testo di guida. Nel fare questo è importante inoltre valutare attentamente la sostenibilità economica dell'offerta turistica che si vuole costruire e della possibilità di implementare un utilizzo multifunzionale della via d'acqua, anche in base alle risorse di cui dispongono o di cui possono dotarsi le comunità dei territori interessati.

3.4. Obiettivi, metodologia e struttura ipotetica della guida

Prima di cominciare con il lavoro di realizzazione della guida, è necessario chiarire quali sono gli obiettivi che si desidera raggiungere con la pubblicazione dello strumento.

La valorizzazione turistica del canale Vigenzone è fortemente voluta dal Museo della Navigazione Fluviale di Battaglia Terme, in quanto ente che opera non solo per la divulgazione e conoscenza della storia del paese e del ruolo cruciale che la navigazione interna ha avuto per lo sviluppo del territorio, ma anche che sostiene la riscoperta del trasporto fluviale come modalità lenta di fruizione e attraverso cui vivere e venire in contatto con il paesaggio e con il patrimonio culturale di un luogo in modo più immediato e spontaneo. Gli obiettivi dunque che il museo si pone sono quelli di creare uno strumento utile indirizzato principalmente a chi desidera cimentarsi nella percorrenza del canale a bordo di un piccolo natante ma anche a chi decide di fruire dell'itinerario lungo gli argini, a piedi o in bicicletta, per fornirgli le informazioni utili e necessarie per organizzare al meglio la propria esperienza e scoprire le peculiarità di località dalla storia ancora poco conosciuta; questo permette anche di spingere verso un ritorno alla navigazione in un corso d'acqua in passato fortemente interessato dal traffico commerciale, a far crescere questa sottocategoria del settore turistico, a promuovere la pratica di antiche tecniche di navigazione e l'utilizzo di piccole imbarcazioni tradizionali; il terzo obiettivo che la guida permette di perseguire è quello di favorire lo sviluppo di un'offerta turistica in territori generalmente considerati di passaggio tra diverse attrattive venete e non ancora interessati direttamente da questo settore, nonostante dispongano di un patrimonio storico-paesaggistico d'interesse.

È poi necessario ragionare sul taglio che la guida deve avere, da quante e quali sezioni deve essere composta, il grado di approfondimento dei contenuti descrittivi e quali di

questi si vogliono privilegiare, il rapporto che la guida deve avere con il museo e con le altre pubblicazioni da esso commissionate, l'eventualità di affiancare al cartaceo un sito web, una app o un'audioguida, come la cartografia deve relazionarsi con gli altri contenuti.

A seguito dell'analisi delle guide per il turismo fluviale e delle riflessioni appena riportate, si ipotizzano la struttura e i contenuti per una guida sul turismo fluviale lungo il canale Vigonza: innanzitutto, si ritiene opportuno introdurre il testo con un capitolo che espliciti cosa la guida si propone di fare, come è composta e cosa il lettore può trovare al suo interno. Potrebbe essere utile successivamente dedicare un capitolo all'inquadramento storico-geografico dell'area in cui si colloca l'itinerario e un altro alla storia della navigazione interna nel padovano. È importante in seguito fornire in modo chiaro informazioni pratiche e consigli utili alla navigazione, contatti di emergenza e di servizi al navigante. Il percorso va introdotto da una scheda tecnica, in cui sono riportate le tappe in cui è suddiviso l'itinerario, le distanze, i loro tempi di percorrenza e l'imbarcazione consigliata. Ciascuna tappa avrà poi indicate le proprie informazioni tecniche, sia per la navigazione che per la percorrenza in bici, i dettagli dei manufatti idrici che si incontrano ed eventuali contatti utili di approfondimento; verranno dunque presentate le località, attraverso una breve descrizione generale, i luoghi d'interesse, le attività ricettive, consigli su cosa vedere e mangiare, eventi locali, gli altri percorsi ciclopedonali intercettati. Si potrà inoltre lasciare spazio alla descrizione e alle percezioni del paesaggio osservato dall'acqua e dagli argini; un'altra possibilità prevede di inserire degli approfondimenti relativi alle tematiche fluviali, ad esempio sulla terminologia, sulle tecniche di navigazione e sulle strutture idrauliche, oppure ai racconti dei barcai.¹⁸³ Il testo dovrà essere corredato da un'adeguata cartografia dettagliata sia del percorso fluviale che ciclabile, per poter garantire ai fruitori di orientarsi e di individuare la localizzazione di servizi, attrattività, attività del territorio. Infine, si potrà valutare la creazione e l'implementazione di strumenti digitali come affiancamento alla guida turistica, partendo da quanto è già stato predisposto, come le audioguide realizzate per i canali Battaglia e Bisatto nell'ambito del già citato progetto *Waterways Explorer*, disponibili sulla piattaforma izi.TRAVEL.¹⁸⁴

¹⁸³ Un esempio potrebbe essere il seguente testo: Sandon F., *Da Battaglia a Venezia in barca con Riccardo Cappellozza*, in Zanetti P.G. (a cura di), *La navigazione fluviale e il Museo di Battaglia Terme*, La Galiverna, Battaglia Terme, 1998, pp. 52-55

¹⁸⁴ <https://izi.travel/it/58bc-waterways-explorer/en> (ultima visita: 28/10/22)

4. Il quadro istituzionale e le iniziative

Ai fini di una migliore contestualizzazione del lavoro di studio preliminare per la stesura della guida, indirizzata ad incentivare il turismo fluviale lungo il canale Vigenzone, risulta necessario inquadrare enti e progettualità istituzionali che operano in quest'ambito, coinvolti direttamente nella sua commissione e realizzazione o responsabili di lavori ad essa propedeutici e funzionali.

4.1. Il Museo della Navigazione Fluviale di Battaglia Terme (PD)

Il Museo della Navigazione Fluviale di Battaglia Terme (PD) è un'istituzione di proprietà comunale fondata nel 1999 e attualmente gestita dall'associazione «*Traditional Venetian Boats*» (TVB): essa opera nel settore del recupero, restauro, valorizzazione e riutilizzo di imbarcazioni venete tradizionali attraverso la promozione di attività culturali, ricreative, sportive e di promozione turistica e sociale, poiché sostiene la possibilità di migliorare condizioni economiche, sociali e ambientali dei territori veneti grazie alla riscoperta di questo patrimonio materiale e dei saperi, conoscenze e stili di vita che hanno caratterizzato la civiltà della regione in passato.¹⁸⁵

Il museo si colloca nell'edificio che precedentemente ospitava il macello comunale nel quartiere Ortazzo di Battaglia Terme, paese che si è sviluppato e ha potuto prosperare proprio in virtù della sua prossimità alle vie navigabili e alla risorsa idrica: nasce per iniziativa spontanea di alcuni suoi cittadini ex-barcai, ovvero coloro che, fino alla metà degli anni Sessanta del secolo scorso, trasportavano su grandi burchi prodotti e materie prime locali quali trachite, derrate alimentari, legname e vino, lungo tratte commerciali che percorrevano l'intero Nord-Est italiano.¹⁸⁶ Il declino della navigazione interna, a favore del trasporto su gomma, ha comportato la fine di una lunga serie di mestieri ad essa collegati e la scomparsa di pratiche e saperi che venivano tramandati oralmente e di cui ci sono scarse testimonianze scritte e fotografiche; questo avvenimento ha anche costituito una forte sconfitta morale per chi, come i barcai, ha dovuto rinunciare alla propria passione e mestiere e trovare un altro impiego, spesso finendo a lavorare in fabbrica o nell'ambito degli autotrasporti, mentre osservava i canali e fiumi che erano stati

¹⁸⁵ <https://traditionalvenetianboats.wordpress.com/info/> (ultima visita: 20/10/22)

¹⁸⁶ <https://museonavigazione.eu/it/> (ultima visita: 20/10/22)

paesaggi di vita venire abbandonati e finire progressivamente ed inesorabilmente in condizioni di degrado e incuria. L'evento fondativo per la creazione del museo è stata una mostra fotografica organizzata nel 1979 dai barcaroli stessi del paese, grazie al supporto del professor Elio Franzin, che a Battaglia svolgeva il corso delle 150 ore per chi aveva solo la licenza elementare.¹⁸⁷ Nei vent'anni successivi essi si sono adoperati per raccogliere manufatti, natanti, modellini, fotografie, documenti archivistici e testimonianze di mestieri, tecniche di navigazione, stili di vita ed avvenimenti storici, che sono andati a costituire il patrimonio custodito e valorizzato dall'istituzione.¹⁸⁸

Le attività promosse da questo ente includono: visite guidate al suo interno, per promuovere anche uno sviluppo di una consapevolezza identitaria locale; visite al museo diffuso di Battaglia Terme, in quanto il paese presenta edifici, manufatti ed elementi strettamente legati alla navigazione e può dunque contribuire a una più approfondita comprensione della storia e della cultura del territorio e allo sviluppo di una coscienza ambientale ed identità territoriale, attraverso l'osservazione e l'immersione nel suo paesaggio rivierasco; escursioni in barca per scolaresche (le quali possono anche prendere parte a laboratori didattici) e gruppi di turisti con il supporto di Delta Tour, ente che si occupa dei servizi di navigazione. Il Museo però non si limita a raccontare la storia e cultura del mondo delle vie d'acqua interne, ma si fa anche promotore di una più matura gestione multifunzionale di fiumi e canali e del recupero di contesti ambientali, culturali e paesaggistici degradati.¹⁸⁹ Vi sono tuttavia altre attività che esso svolge: promuove la ricerca accademica e scientifica sulla storia e cultura fluviale ed idraulica veneta, ottenendo come risultato la realizzazione di autorevoli pubblicazioni; incoraggia la riscoperta di pratiche fluviali e antiche tecniche di navigazione come la voga alla veneta, con la collaborazione del Circolo Remiero «*El Bisato*»;¹⁹⁰ ma soprattutto favorisce attivamente lo sviluppo di forme di fruizione lente, sostenibili e consapevoli dei contesti

¹⁸⁷ Eulisse E., *Visita del Museo della Navigazione Fluviale*, in Centro Internazionale Civiltà dell'Acqua Onlus (a cura di), *Navigazione Fluviale e vie d'acqua. Il Museo della Navigazione Fluviale di Battaglia Terme: un patrimonio da riscoprire*, Faenza Editrice, Faenza, 2012, p. 67

¹⁸⁸ Vallerani F., *Presentazione*, in Centro Internazionale Civiltà dell'Acqua Onlus (a cura di), *Navigazione Fluviale e vie d'acqua. Il Museo della Navigazione Fluviale di Battaglia Terme: un patrimonio da riscoprire*, Faenza Editrice, Faenza, 2012, p. 6

¹⁸⁹ Centro Internazionale Civiltà dell'Acqua Onlus (a cura di), *Navigare nel tempo del fiume. Viaggio nel mondo della navigazione fluviale e delle vie d'acqua in Veneto*, Museo della Navigazione Fluviale e Centro Civiltà dell'Acqua Onlus, Battaglia Terme, 2012, pp. 41-48

¹⁹⁰ <https://elbisato.it/> (ultima visita: 20/10/22)

fluviali locali¹⁹¹ e di una «Nuova Cultura dell'Acqua».¹⁹² Questo ultimo obiettivo è perseguito attraverso diverse modalità. Il Museo di Battaglia Terme è tra i promotori della «Remada a Seconda»¹⁹³, un evento che si tiene annualmente, dal 1981, l'ultimo fine settimana di maggio, gestito dall'omonima associazione: questo vede la partecipazione di imbarcazioni a remi alla percorrenza del Vigenzone nel suo tratto che va da Battaglia Terme a Pontelongo; lo scopo è promuovere la tutela e la riscoperta delle vie navigabili attraverso il riavvicinamento dell'uomo al fiume con la navigazione.¹⁹⁴

L'ente inoltre collabora con il «Centro Internazionale Civiltà dell'Acqua Onlus»¹⁹⁵, da cui è anche stato gestito in passato, che opera nella raccolta, conservazione e divulgazione di testimonianze del lunghissimo rapporto tra uomo e risorsa idrica e nello sviluppo di una coscienza civile per affrontare le sfide ambientali e socioeconomiche del futuro. Il centro ha inoltre creato il museo digitale «Water Museums of Venice», che riunisce nella propria piattaforma gli elementi patrimoniali legati all'acqua presenti nei territori delle Tre Venezie, per dare loro maggior risalto, soprattutto a scala internazionale, e per connetterli alla «Rete Mondiale UNESCO dei Musei dell'Acqua».¹⁹⁶ Negli ultimi anni l'obiettivo promosso è stato quello di collaborare a livello europeo con altre istituzioni museali nello sviluppo di strategie integrate per la valorizzazione dei contesti fluviali: per fare questo, il Museo rivolge dunque la propria attenzione a ambiti territoriali più vasti rispetto al passato, considerando il corso d'acqua come un bene che lega caratteri monumentali, culturali, ambientali e paesaggistici di diverse aree, rendendoli parte di una cosa sola.¹⁹⁷ È in quest'ottica pertanto che si inserisce la volontà di proporre la realizzazione di una guida per il turismo fluviale lungo il canale Vigenzone.

¹⁹¹ Vallerani F., *Presentazione*, cit., p. 7

¹⁹² Eulisse E., *Introduzione*, in Centro Internazionale Civiltà dell'Acqua Onlus (a cura di), *Navigazione Fluviale e vie d'acqua. Il Museo della Navigazione Fluviale di Battaglia Terme: un patrimonio da riscoprire*, Faenza Editrice, Faenza, 2012, p.8

¹⁹³ Il nome sta ad indicare una modalità di navigazione, possibile quando l'imbarcazione si muove a favore della corrente d'acqua, beneficiando così della sua propulsione.

¹⁹⁴ <https://www.watermuseumofvenice.com/network/rete-patavina/remada-a-seconda/> (ultima visita: 20/10/22)

¹⁹⁵ <http://www.civiltacqua.org/> (ultima visita: 20/10/22)

¹⁹⁶ <https://www.watermuseumofvenice.com/progetto> (ultima visita: 20/10/22)

¹⁹⁷ Eulisse E., *Introduzione*, cit., p. 9

4.2. Infrastrutture Venete s.r.l.

Infrastrutture Venete s.r.l. è una società, posta sotto il controllo della Regione Veneto,¹⁹⁸ incaricata di gestire la rete ferroviaria, le infrastrutture e impianti che garantiscono lo svolgimento di questa tipologia di trasporto a livello regionale; si occupa anche di progettare, mantenere e ristrutturare manufatti, reti e mezzi di trasporto, per migliorare il livello di sicurezza del servizio ferroviario.¹⁹⁹

Essa era stata acquisita nel 2002 da Sistemi Territoriali S.p.a., società che aveva come azionista di maggioranza la Regione stessa, ma con la legge regionale 40/2018 quest'ultima ha previsto la scissione tra le due società e ad Infrastrutture Venete è stato affidato il controllo delle infrastrutture ferroviarie, ma anche del rilascio delle targhe per i natanti e della navigazione interna, per la quale ha un ufficio preposto²⁰⁰ e un'intera sezione dedicata all'interno del proprio sito.²⁰¹ Qui l'utente può reperire tutte le informazioni utili sulle linee navigabili regionali, ovvero il Fissero-Tartaro-Canalbianco, il Po di Brondolo, la Riviera del Brenta, il Circondario di Padova e la Litoranea Veneta; ciascuna è suddivisa in tratti e di ognuno sono indicati la distanza e i tempi di percorrenza, nonché ponti mobili e fissi, scivoli, pontili e conche di navigazione: ad ogni manufatto è dedicata una pagina, nella quale si trova una foto dello stesso, la localizzazione su Google Maps e una tabella con le caratteristiche tecniche quali ad esempio dimensioni e coordinate GPS. Nella piattaforma è disponibile anche il regolamento per la navigazione nelle acque interne, incluso di una sezione dedicata alla segnaletica (con una parte dedicata esclusivamente ai segnali di navigazione per il fiume Po) e ad esempi sulle modalità di utilizzo, ai segnali acustici e ai segnali a vista delle unità nautiche.

La Giunta Regionale del Veneto, con delibera n. 1711 del 9 dicembre 2021, ha avviato, in attuazione del Piano Regionale dei Trasporti, le attività orientate alla redazione del «*Piano della Portualità Turistica*», strumento di pianificazione del settore la cui redazione è stata affidata proprio ad Infrastrutture Venete.²⁰²

¹⁹⁸ <https://www.regione.veneto.it/web/guest/societa-partecipate> (ultima visita: 21/10/22)

¹⁹⁹ <https://www.regione.veneto.it/infrastrutture-venete> (ultima visita: 21/10/22)

²⁰⁰ <https://www.infrastrutturevenete.it/cenni-storici/> (ultima visita: 21/10/22)

²⁰¹ <https://infonavigazione.infrastrutturevenete.it/infonavigazione/index.php> (ultima visita: 21/10/22)

²⁰² <https://bur.regione.veneto.it/BurVServices/pubblica/DettaglioDgr.aspx?id=465446> (ultima visita: 21/10/22)

4.3. Il Piano della Portualità Turistica della Regione Veneto e la collaborazione con il DiSSGeA

Il Piano della Portualità Turistica si inserisce all'interno delle strategie elaborate nell'ambito del Piano Territoriale Regionale di Coordinamento, in particolare delle norme tecniche per quanto concerne lo sviluppo economico e turistico della Regione: gli obiettivi che si pone in questo settore sono infatti la riqualificazione della rete fluviale navigabile, inclusi i corsi d'acqua minori, volta allo sviluppo di un sistema integrato da valorizzare attraverso forme di turismo sostenibile, che includono sia la navigazione, che escursionismo e cicloturismo.²⁰³ È esplicitata anche nel Piano Regionale dei Trasporti la volontà di rilanciare la navigazione interna sempre in ottica di sviluppo turistico e di un miglioramento dell'accessibilità alle aree di maggior interesse: è proprio in questo strumento di pianificazione che si inserisce la redazione del Piano della Portualità Turistica.²⁰⁴

La sua stesura prevede il coinvolgimento di diversi soggetti, oltre a Infrastrutture Venete: ingegneri, architetti, avvocati e la collaborazione della Cooperativa Agri.Te.Co.²⁰⁵, dell'Università degli Studi di Padova e dell'Università Ca' Foscari di Venezia. Sono diverse le attività che questo gruppo di lavoro è chiamato a svolgere e a suddividersi per la stesura del piano: innanzitutto la ricognizione della rete di navigazione e relativa classificazione delle vie d'acqua; l'analisi dell'offerta e dello stato di fatto; la ricognizione degli strumenti di pianificazione sovraordinata, di settore e locale, in modo tale che questi possano essere adeguati, in caso di necessità, alle esigenze della navigazione interna e che il piano si inserisca coerentemente con la normativa vigente; l'individuazione di un sistema di trasporto interconnesso e di nodi di interscambio; l'individuazione di elementi attrattivi e punti d'interesse sotto il profilo turistico; l'analisi e quantificazione della domanda turistica per quanto concerne l'ambito fluviale; l'analisi e revisione delle normative vigenti relative alla navigazione; l'individuazione delle criticità e la proposta di possibili

²⁰³ <https://www.regione.veneto.it/web/ptrc/ptrc-2020> (ultima visita: 21/10/22)

²⁰⁴ <https://www.regione.veneto.it/web/mobilita-e-trasporti/piano-regionale-trasporti> (ultima visita: 21/10/22)

²⁰⁵ Essa si occupa di fornire supporto ad enti ed amministrazioni pubbliche nell'elaborazione di strumenti di pianificazione urbanistica, di valorizzazione territoriale e di risoluzione di problematiche di inserimento paesaggistico e ambientale. (<https://giardiniepiscine.it/azienda/agriteco/>, ultima visita: 21/10/22)

scenari; l'effettiva redazione di una proposta di Piano della Portualità Turistica e relativa valutazione ambientale strategica.

Data l'affinità con il progetto di realizzazione di una guida per il turismo fluviale, si ritiene necessario approfondire il lavoro di individuazione degli elementi attrattivi e di interesse turistico, compito affidato al Dipartimento di Scienze Storiche, Geografiche e dell'Antichità (DiSSGeA) dell'Università di Padova.

Utilizzando la mappa delle vie fluviali navigabili, fornita da Infrastrutture Venete, il DiSSGeA ha il compito di analizzare a scala regionale due aree buffer, rispettivamente entro 1 km e 10 km dalle aste fluviali, per individuare al loro interno possibili elementi di interesse per il turismo fluviale, quindi sia per la navigazione, che per l'escursionismo a piedi e il cicloturismo. Questi andranno poi mappati utilizzando un software GIS e suddivisi in layers tematici: successivamente verrà creato un database nel quale saranno contenute le informazioni di ciascuno di questi elementi, che presenterà quindi una scheda dedicata, per determinare il loro effettivo interesse turistico e la possibilità di fruizione. La mappatura verrà realizzata conducendo uno studio ed analisi di una selezione di fonti, cartografie digitali e storiche e database utili, mentre per la creazione del database sarà necessario selezionare delle categorie di informazioni quanto più uniformi possibili per gli elementi mappati, da completare con dati ripresi da diverse tipologie di fonti, che andranno poi verificati. Alcuni elementi da includere nel progetto sono: opere idrauliche e borghi e centri storici fluviali, edifici religiosi, ville, musei, architettura rurale, parchi e giardini, luoghi di interesse paesaggistico e ambientale, prodotti tipici ed eventi locali, ciclovie e cammini.

Il lavoro potrà poi includere una seconda parte di approfondimento relativa a un caso studio, ovvero i Canali Bisatto e Vigenzone, che non si limiterà quindi alla mappatura degli elementi, ma andrà anche a valutare la loro integrità, accessibilità e fruibilità, stato di conservazione, la presenza di segnaletica, soggetti ed enti coinvolti nella valorizzazione o possibilmente interessati a diventarlo, l'opportunità di una fruizione multimodale, eventuali ostacoli o punti di forza per l'effettivo sviluppo di un'offerta turistica nel territorio; questa seconda fase richiederà necessariamente un sopralluogo, una relativa raccolta di dati sul campo e il coinvolgimento di stakeholders locali, quale ad esempio il Museo della Navigazione Fluviale, per giungere infine a un'elaborazione cartografica di quanto osservato e raccolto.

È lampante, dunque, l'affinità della progettualità di cui è incaricata l'Università di Padova con lo studio preliminare oggetto di tesi: entrambi potranno vicendevolmente fornirsi supporto, collaborazione e dati per lo sviluppo di un lavoro più approfondito e completo.

5. Il contesto storico-geografico e la navigazione interna

All'interno di questo capitolo si intende fornire un inquadramento generale dell'area interessata dall'itinerario fluviale in oggetto, i suoi caratteri principali e la sua conformazione; si propongono anche un breve resoconto storiografico delle vicende legate ai corsi d'acqua e alla navigazione nell'area padovana e la presentazione di Bacchiglione e Vigenzone. Questo è utile a cogliere gli aspetti più rilevanti dei territori attraversati dal percorso, che li rendono pregevoli e che motivano la volontà di valorizzarli attraverso lo strumento della guida.

5.1. La bassa pianura veneta e i suoi caratteri geomorfologici

Il territorio attuale del Basso Veneto è caratterizzato da aree, precedentemente sommerse, attraversate da una fitta rete di corsi d'acqua e canali che, sia nel loro corso naturale che nei tratti antropizzati, danno incessantemente forma a questi paesaggi in continuo mutamento, a causa degli eventi naturali, dell'esecuzione periodica da parte dell'uomo di interventi di canalizzazione, di rafforzamento degli argini e di costruzione di nuovi sistemi protettivi, per migliorare l'utilizzo irriguo della risorsa idrica e la sicurezza idraulica dell'area circostante.²⁰⁶

L'evoluzione geomorfologica ed idrografica del territorio della Bassa Padovana non è di facile comprensione, in quanto le fonti risultano lacunose e confusionarie e i segni dei suoi mutamenti non si sono conservati integri, ma hanno perso molti dei loro caratteri a causa dell'antropizzazione che ha da sempre intensamente riguardato quest'area e modificato a proprio beneficio l'articolarsi della rete di corsi d'acqua. Dall'analisi dei terreni, emerge che questa porzione di pianura era in passato interessata dall'andamento meandriforme dei fiumi che la attraversavano, i quali hanno spesso modificato il proprio percorso attraverso la continua erosione delle sponde e il deposito di nuovi detriti. Nonostante il passato agreste, oggi questa zona presenta un paesaggio dal carattere ibrido, a cavallo tra ruralità e urbanizzazione, all'interno del quale è possibile riconoscere sia porzioni di

²⁰⁶ Vallerani F., *Inland Waterways as Modern Landscapes Northeast Italy: Recovering a Cultural Heritage for Sustainable Governance*, cit., p. 181

terreno ancora adibiti a produzione agricola che insediamenti industriali, quartieri condominiali, attività ricettive e ciò che resta dell'antica architettura rurale.²⁰⁷

I principali bacini idrografici veneti sono cinque: quello dell'Adige, l'unico ad essere alimentato dai ghiacciai alpini; quello del Piave, alimentato dalle sorgenti alpine e dalla fusione nivale, ma che deve la variazione della sua portata anche alle precipitazioni; il Livenza; il Tagliamento e il Brenta, corsi d'acqua prealpini a carattere torrentizio, caratterizzati da periodi di magra in estate e inverno. Nella fascia delle risorgive nascono inoltre fiumi dalla portata costante, dallo scarso trasporto detritico e dall'andamento meandriforme, i più importanti dei quali sono il Sile e il Bacchiglione.²⁰⁸

Da un punto di vista geomorfologico, la bassa pianura è di origine alluvionale e quindi è costituita dalla compatta sedimentazione di limi, argille e sabbie, che rendono il suolo impermeabile e contribuiscono alla stagnazione delle acque in superficie in caso di piene: si è formata dunque proprio grazie ai fiumi che, sin dal periodo Quaternario, con la loro forza erosiva, hanno trasportato, a partire dalla loro sorgente in area alpina e prealpina, i sedimenti a valle durante le diverse ere glaciali, in particolare al termine della glaciazione di Würm.²⁰⁹

5.2. L'età paleoveneta e romana

La Pianura Veneta è stata definita da Plinio il Vecchio, nella sua *Naturalis Historia*, «la terra dei fiumi». Già in epoca paleoveneta le popolazioni che abitavano il territorio erano ben consapevoli della peculiare ricchezza e varietà delle vie d'acqua di quest'area, che era inoltre attraversata dalle principali assi di comunicazione viaria del Nord Italia, e le navigavano per avere accesso ai principali porti commerciali della costa adriatica²¹⁰, fatto testimoniato dai numerosi reperti venuti alla luce nei pressi dell'antica città di Padova.²¹¹ I centri che queste genti avevano fondato in prossimità dei corsi d'acqua principali e

²⁰⁷ Zunica M., *La Riviera Euganea e il suo territorio oggi*, in Zanetti P.G. (a cura di), *La Riviera Euganea. Acque e territorio del canale Battaglia*, Editoriale Programma, Padova, 1989, p. 14

²⁰⁸ Vallerani F., *Acque a Nordest. Da paesaggio moderno ai luoghi del tempo libero*, Cierre Edizioni, Sommacampagna, 2004, p. 14

²⁰⁹ Vallerani F., *Inland Waterways as Modern Landscapes in Northeast Italy: Recovering a Cultural Heritage for Sustainable Governance*, cit., p. 181

²¹⁰ Ridella P., Polloni G. (a cura di), *op. cit.*, p. 32

²¹¹ Vallerani F., *Acque a Nordest. Da paesaggio moderno ai luoghi del tempo libero*, cit., p. 13

minori si allargarono in epoca romana, andando a costituire una rete insediativa omogeneamente distribuita, sopravvissuta in parte ancora oggi.²¹²

La città di Padova poté svilupparsi e diventare sin dall'antichità un fulcro importante di traffici commerciali grazie al contesto idrografico in cui si colloca. Il Bacchiglione scorreva in origine più a sud rispetto ad oggi e la città era invece attraversata dal Brenta, noto anticamente come *Medoacus*, in un'ansa del quale si stabilì il primo nucleo insediativo; Padova, dunque, si situò tra due fiumi che le garantirono protezione e le permisero di diventare uno scalo obbligato per i traffici commerciali fluviali. In epoca paleoveneta, essa ebbe modo di ampliarsi e consolidarsi come centro di grande produttività, grazie alle copiose risorse che il territorio aveva da offrire. Alla fine di questo periodo storico la città era ormai divenuta il fulcro di importanti relazioni territoriali, dotata di un solido, capillare e particolarmente esteso sistema stradale, del quale era crocevia, e di uno scalo fluviale nei pressi dell'attuale Riviera dei Ponti Romani.²¹³ Nella seconda metà del I secolo a.C. divenne a tutti gli effetti parte del dominio romano e, grazie al suo scalo fluviale, nel periodo augusteo fu una delle città più floride dell'Impero, in virtù anche della produzione artigianale locale e dell'efficiente collegamento con i maggiori porti romani. Questo portò conseguentemente a un cambiamento nel paesaggio agrario circostante, che si vide attraversato da strade lastricate e costellato di ponti lungo i corsi d'acqua, dove si ebbe inoltre un intensificarsi dei piccoli insediamenti.²¹⁴

5.3. L'età medievale

Con la caduta dell'Impero Romano d'Occidente si ebbe un peggioramento delle condizioni della popolazione e del territorio, nonché la parziale scomparsa della rete stradale: nei pressi delle vie fluviali vennero a crearsi numerosi acquitrini e paludi a causa dei mancati interventi di manutenzione. Un avvenimento catastrofico che contribuì a questo peggioramento delle vie di comunicazione e sconvolgimento ambientale fu la rotta

²¹² *Ivi*, pp. 13-14

²¹³ D'Ambra M., *Padova e il suo territorio in epoca paleoveneta e romana*, in Zanetti P.G. (a cura di), *La Riviera Euganea. Acque e territorio del canale Battaglia*, Editoriale Programma, Padova, 1989, pp. 21, 23

²¹⁴ *Ivi*, pp. 25-26

dell'Adige nell'anno 589, dovuta a eventi atmosferici estremi: questa alluvione distrusse numerosi insediamenti e stravolse l'andamento dei corsi d'acqua a sud di Padova.²¹⁵

Con la successiva graduale ripresa economica e demografica, cominciata a cavallo tra Alto e Basso Medioevo, le vie di comunicazione terrestri poterono essere ricostituite, grazie anche alla ristrutturazione della rete idrografica, ed entrambe permisero la ripresa dei traffici commerciali e la creazione di nuove relazioni interterritoriali.²¹⁶

Con lo sviluppo delle città-stato di epoca comunale, attorno al XII secolo, si ebbe, oltre a un consolidamento militare e commerciale, un miglioramento della capacità di utilizzo e sfruttamento della risorsa idrica, non solo per l'acqua potabile e la pesca, ma anche per l'uso energetico o propedeutico alla navigazione e per la difesa dei centri urbani: questo cambiamento fu generato da un ingente e sistematico intervento umano sui corsi d'acqua naturali e dalla creazione di numerosi canali artificiali per assicurarsi l'accesso alle località strategiche circostanti e un deflusso sufficiente allo svolgimento di attività commerciali, militari e produttive.²¹⁷ In virtù delle nuove favorevoli condizioni economiche e della capillarità della rete idrografica si ebbe una grande diffusione del trasporto fluviale, nonostante questo fosse allo stesso tempo ostacolato da sbarramenti naturali, dall'utilizzo dell'acqua per altre attività produttive e dal pagamento di tasse e pedaggi al passaggio di ogni confine, pratica quest'ultima che si protrasse anche sotto il dominio della Serenissima e fino all'epoca napoleonica.²¹⁸

Padova, dopo essere stata rasa al suolo dai Longobardi nel 602 d.C. ed essere rinata come città autonoma ad inizio XII secolo, vide in questo periodo le proprie vicende fortemente influenzate dai conflitti e dalle problematiche legate alla gestione della rete idrografica, che venne di conseguenza pesantemente modificata: un primo scontro lo ebbe con Venezia, che progettava di deviare le foci dei corsi d'acqua fuori dalla laguna, onde evitarne l'interramento, cosa che era inevitabilmente in contrasto con le aspirazioni agricole patavine, le quali necessitavano invece di ampi interventi di bonifica, di riorganizzazione della rete di fiumi e canali e di rafforzamento degli argini. I padovani si

²¹⁵ Bortolami S., *L'uomo e i corsi d'acqua del padovano e del Polesine nel medioevo: conquiste e scacchi di un rapporto millenario*, in Bosio L., Bortolami S., Zunica M. (a cura di), *Corsi d'acqua*, Padova, Cassa di Risparmio di Padova e Rovigo, 1987, p. 17

²¹⁶ Grandis C., *Uomini e barche, navigazione e trasporto*, in Zanetti P.G. (a cura di), *La Riviera Euganea. Acque e territorio del canale Battaglia*, Editoriale Programma, Padova, 1989, p. 111

²¹⁷ Vallerani F., *Acque a Nordest. Da paesaggio moderno ai luoghi del tempo libero*, cit., p. 16

²¹⁸ Grandis C., *Uomini e barche, navigazione e trasporto*, cit., pp. 112-113

adopearono nella costruzione di canali artificiali presso i quali installarono attività molorie, ma i problemi delle vie d'acqua e i conflitti con i veneziani non cessarono, causando un impatto negativo anche sulla navigazione commerciale.²¹⁹

Successivamente vi fu un secondo aspro contrasto tra Padova e Vicenza per l'utilizzo del fiume Bacchiglione a scopi logistici e commerciali: attorno al 1188 i vicentini, all'altezza di Longare, ultimarono la costruzione di un canale artificiale, chiamato poi Bisatto, il quale, percorrendo il territorio tra colli Berici ed Euganei fino ad Este, attraversando Monselice e risalendo fino a Battaglia Terme, deviò parte delle acque del fiume, riducendone quindi la portata e la disponibilità di utilizzo per Padova e per le sue attività economiche. In seguito, il comune patavino progettò la realizzazione di un'altra via d'acqua artificiale, il canale Battaglia, corso d'acqua pensile²²⁰ portato a compimento tra il 1189 e il 1201: dal quartiere Bassanello raggiungeva l'insediamento battagliaense, dove la sua portata si scontrava con quella del Bisatto per poi sfociare insieme nel canale Vigenzone, che raccoglieva le acque di scolo dei Colli Euganei, garantendo così ai padovani un ulteriore accesso, oltre a quello garantito dal canale Roncajette, a Chioggia e alla laguna. Nei pressi di Battaglia fecero inoltre costruire diversi mulini, cartiere, magli ed opifici, andando a costituire un importante centro proto-industriale.²²¹ Nel 1209, a risoluzione di parte dei precedenti antagonismi, venne stipulato un nuovo trattato commerciale tra Padova e Venezia, che ebbe come conseguenza la realizzazione del canale Piovego, compiuto nel 1210, il quale, confluendo nel Naviglio del Brenta,²²² permetteva dunque alle due città di avere un'altra direttrice fluviale ininterrotta per il traffico commerciale.²²³ Queste nuove canalizzazioni avevano tuttavia intensificato il problema della ridotta portata del Bacchiglione: nel 1314 venne dunque scavato anche il canale Brentella all'altezza di Limena (PD), per convogliare così le acque del Brenta nell'alveo del Bacchiglione nei pressi di Brusegana (PD)²²⁴ e portare in città un flusso più costante di acqua.²²⁵

²¹⁹ Polizzi C.F., *Proprietà, feudi e livelli di molini e canali della Padova comunale*, in Zanetti P.G. (a cura di), *La Riviera Euganea. Acque e territorio del canale Battaglia*, Editoriale Programma, Padova, 1989, pp. 39, 42

²²⁰ Vallerani F., *Acque a Nordest. Da paesaggio moderno ai luoghi del tempo libero*, cit., p. 17

²²¹ Polizzi C.F., *op. cit.*, pp. 42, 44

²²² Vallerani F., *Acque a Nordest. Da paesaggio moderno ai luoghi del tempo libero*, cit., p. 17

²²³ Polizzi C.F., *op. cit.*, p. 48

²²⁴ Vallerani F., *Acque a Nordest. Da paesaggio moderno ai luoghi del tempo libero*, cit., p. 17

²²⁵ Franzin E., *Le acque del Bassanello e l'assedio di Padova del 1509*, in Zanetti P.G. (a cura di), *La Riviera Euganea. Acque e territorio del canale Battaglia*, Editoriale Programma, Padova, 1989, pp. 81-82

In epoca basso-medievale nacquero a Padova le corporazioni d'arte e di mestiere, note anche come fraglie, di cui ve n'erano anche di *barcaroli* e *burchieri*: in città il predominio del trasporto fluviale era conteso tra due di queste, la più antica delle quali era la fraglia di San Giovanni delle Navi. Esse rimasero attive fino al 1806, quando vennero soppresse da un decreto napoleonico, portando quindi alla successiva nascita di imprese private dedite al trasporto fluviale.²²⁶

Le forme del territorio rurale padovano che si possono osservare oggi sono anche frutto dell'intervento antropico databile a quest'epoca, volto al controllo delle acque e all'utilizzo agricolo, in particolare ad opera dei benedettini del Monastero di Santa Giustina di Padova nell'area tra il basso corso di Adige e Bacchiglione sin dal XIII secolo:²²⁷ a Correzzola cominciò già dal secolo precedente a svilupparsi un vasto tenimento facente capo all'abbazia patavina, grazie anche alle donazioni episcopali e di importanti famiglie feudali: fin da subito, i monaci si adoperarono per valorizzare questi territori e migliorarne la rendita agricola attuando vaste campagne di bonifica e di scolo delle acque stagnanti, che avranno importante seguito soprattutto dopo la sottomissione di Padova alla Serenissima nel 1405.²²⁸

I corsi d'acqua hanno dunque permesso lo sviluppo della società veneta dell'epoca, il fiorire della sua economia ma anche della categoria estetica di «bel paesaggio», alimentata dalla letteratura latina antica e dalla nascita dell'umanesimo veneto di derivazione petrarchesca.²²⁹

5.4. L'amministrazione della Serenissima

Sotto il dominio della Repubblica Serenissima la rete idrografica giocò un ruolo importantissimo per gli interessi di miglioramento fondiario e di produttività agricola della nobiltà veneziana, contribuendo alla bonifica e al drenaggio delle acque superflue

²²⁶ Grandis C., *Uomini e barche, navigazione e trasporto*, cit., pp. 116-118

²²⁷ Vallerani F., *Inland Waterways as Modern Landscapes in Northeast Italy: Recovering a Cultural Heritage for Sustainable Governance*, cit., p. 182

²²⁸ Bandelloni E., Zecchin F., *I Benedettini di Santa Giustina nel basso Padovano. Bonifiche, agricoltura e architettura rurale*, La Garangola, Padova, 1979, pp. 6, 8, 18

²²⁹ Vallerani F., *Acque a Nordest. Da paesaggio moderno ai luoghi del tempo libero*, cit., p. 18

dei territori.²³⁰ Con il suo affermarsi nell'entroterra, i traffici fluviali ricevettero un enorme impulso e con essi cominciò a svilupparsi una cultura delle vie d'acqua interne: le merci che arrivavano dal Mediterraneo passavano per la città isolana e risalivano i fiumi della pianura, per poi giungere nel cuore dell'Europa, incrociando i prodotti e le materie prime viceversa diretti verso la laguna.²³¹

Questo fu possibile grazie all'aspirazione veneziana di controllare stabilmente i territori dell'entroterra attraverso l'instaurazione di un governo solido ed efficiente, cosa che spinse al molteplice intervento militare di Venezia nella terraferma e che portò al controllo di un'ampia parte della pianura, corrispondente grossomodo agli odierni confini di Veneto e Friuli. La Serenissima si adoperò quindi per attuare una funzionale regolazione delle acque interne, istituendo nel 1501 la Magistratura dei Savi alle Acque, affiancata da un esecutore e da un Collegio alle Acque, che successivamente venne mutata in Magistrato alle Acque. Collaborando con la Magistratura ai Beni Inculti, fondata nel 1556 e incaricata di controllare l'idrografia veneta, ovvero di rispondere alle necessità irrigue del territorio e di riduzione di ristagni nella bassa pianura, si impegnò a migliorare le condizioni idrogeologiche del territorio attraverso azioni di bonifica, di irrigazione e la costruzione di manufatti idraulici.²³²

Dopo il 1556, i veneziani condussero i più imponenti interventi di bonifica e di prosciugamento nei pressi del Bacchiglione, del canale Battaglia e del canale di Monselice.²³³ Questi permisero un ripopolamento della campagna e un conseguente sviluppo e mutamento dell'edilizia rurale: ai tipici *casoni*, piccoli e rudimentali, abitati dai braccianti e dalle fasce più povere della popolazione, si aggiunsero case dotate di *portego*, funzionali alle attività di conduzione agricola e di allevamento del bestiame. Le case padronali si svilupparono secondo criteri architettonici elaborati dai principali architetti dell'epoca, come Andrea Palladio e Vincenzo Scamozzi, che si rifacevano all'architettura classica e alla trattatistica di età romana imperiale, ovvero al *De Architectura* di Vitruvio.²³⁴ Cominciò infatti a svilupparsi il cosiddetto *paesaggio palladiano*, che

²³⁰ Vallerani F., *La cartografia in epoca veneta: evoluzione del paesaggio tra XVI e XVII secolo*, in Zanetti P.G. (a cura di), *La Riviera Euganea. Acque e territorio del canale Battaglia*, Editoriale Programma, Padova, 1989, p. 169

²³¹ Ridella P., Polloni G. (a cura di), *op. cit.*, p. 33

²³² Vallerani F., *Inland Waterways as Modern Landscapes in Northeast Italy: Recovering a Cultural Heritage for Sustainable Governance*, cit., pp. 183-184

²³³ Bandelloni E., Zecchin F., *op. cit.*, p. 22

²³⁴ *Ivi*, pp. 68, 71, 80-81

consolidò le qualità estetiche delle vie d'acqua interne attraverso l'imporsi della categoria architettonica della villa e delle relative opere di riassetto agrario, basate sulle più recenti innovazioni tecniche idrauliche, entrambe non prive di valori simbolici. La prossimità al fiume costituiva un requisito prediletto per la costruzione delle dimore nobiliari, in virtù della bellezza del contesto rivierasco e delle sue pertinenze, delle sue potenzialità ricreative e della possibilità di raggiungere facilmente in estate la dimora a bordo di un'imbarcazione partendo da Venezia²³⁵; questo influenzò anche la produzione artistica e letteraria dell'epoca.²³⁶

In questo periodo i traffici fluviali nell'entroterra si intensificarono molto, sia per il trasporto di materie prime, in particolare della trachite dei Colli Euganei che fu utilizzata per pavimentare calli, campi e fondamenta veneziane, delle merci e dei rifiuti che per l'approvvigionamento idrico di Venezia, che durante le gelate invernali vedeva spesso i propri pozzi ostruiti e non aveva quindi diretto accesso all'acqua dolce.²³⁷

Fino al progresso tecnologico della fine del XIX secolo, che permise la costruzione di pompe meccaniche alimentate a vapore per il drenaggio delle terre, nella bassa pianura persistettero ampie zone paludose, cosa che rendeva complicati i trasporti via terra e che diede un forte impulso alla navigazione.²³⁸

L'importante ruolo che ha giocato la navigazione per questi luoghi si deve anche all'ampia presenza lungo i corsi d'acqua, anche minori, di piccoli e grandi insediamenti rivieraschi, che rese possibile l'instaurarsi di solide relazioni commerciali a breve e lungo raggio.²³⁹ Questi centri poterono sviluppare, grazie alla rinnovata sicurezza idraulica nell'entroterra, una conformazione a riviera, caratterizzata dalla presenza di strade alzaie sugli argini, dalla realizzazione di abitazioni e costruzioni a schiera con l'affaccio sul corso d'acqua, e dalla garanzia di navigabilità, grazie agli interventi di infrastrutturazione che consentirono una portata d'acqua costante: un esempio di questa configurazione, ancora oggi in parte conservata, è il centro di Battaglia Terme.²⁴⁰

²³⁵ Vallerani F., *Acque a Nordest. Da paesaggio moderno ai luoghi del tempo libero*, cit., pp. 21-22

²³⁶ *Ivi*, p. 26

²³⁷ Cacciavillani I., *La navigazione interna nella Repubblica Serenissima*, in Zanetti P.G. (a cura di), *La Riviera Euganea. Acque e territorio del canale Battaglia*, Editoriale Programma, Padova, 1989, pp. 97-102

²³⁸ Vallerani F., *Inland Waterways as Modern Landscapes in Northeast Italy: Recovering a Cultural Heritage for Sustainable Governance*, cit., pp. 185-186

²³⁹ *Ivi*, p. 185

²⁴⁰ Vallerani F., *Acque a Nordest. Da paesaggio moderno ai luoghi del tempo libero*, cit., pp. 24-25

Il motivo dei mutamenti fin qui riportati è da individuarsi nello spostarsi degli interessi veneziani dal commercio marittimo allo sfruttamento agricolo lungo le fasce costiere e nell'entroterra, a seguito del graduale trasferimento delle rotte commerciali nell'Oceano Atlantico e del progressivo declino dell'egemonia veneziana nel Mar Mediterraneo,²⁴¹ ma anche nei sempre più evidenti problemi di interramento della laguna e di naturale inondazione dei territori costieri, che richiesero dunque strategie mai adottate prima: fino a metà Cinquecento, la Repubblica si occupò principalmente di progettare interventi di diversione dei corsi d'acqua fuori dalla laguna, tra cui si ricorda il Brenta, che venne deviato da Dolo a nord di Chioggia tra il 1501 e il 1507. Attorno al 1540 si sviluppò un dibattito che vide contrapporsi la visione di Alvise Cornaro, promotore della bonifica dei territori umidi e di una netta demarcazione tra acque lagunari e acque interne, e quella di Cristoforo Sabbadino, preoccupato principalmente della salvaguardia della laguna e della predisposizione commerciale di Venezia. Si giunse a un compromesso: da un lato venne istituito il già citato Magistrato sopra i Beni Inculti, che promosse la bonifica e la messa a coltura delle terre, trasformando le dinamiche territoriali e il paesaggio della bassa pianura; dall'altro, i maggiori fiumi veneti, tra cui il Piave e il Po, vennero tagliati e deviati all'esterno della laguna.²⁴² Fu però soprattutto nel XVII secolo che i Magistrati alle Acque si adoperarono per un miglioramento e ammodernamento della rete idrografica a beneficio della navigazione interna.²⁴³

Nel Settecento si ebbe un importante progresso dell'ingegneria idraulica, che andò a rispondere alle numerose problematiche relative alla gestione territoriale delle vie d'acqua e a plasmare in maniera multiforme i paesaggi idraulici del Veneto. Questo, tuttavia, non frenò un consistente peggioramento del sistema idrico dell'area, che causò numerose e frequenti rotte, con conseguenti ristagni, erosione degli argini e distruzione di manufatti. A queste problematiche dovettero rispondere, una volta caduta la Repubblica di Venezia nel 1797, le successive dominazioni straniere.²⁴⁴

²⁴¹ Vallerani F., *Geografia storica delle acque venete*, in Cortelazzo M. (a cura di), *La civiltà delle acque*, Cassa di Risparmio di Padova e Rovigo, Padova, 1993, pp. 14, 17

²⁴² Battilotti D., Beltramini G., Demo E., Panciera W., *Uno sguardo d'insieme: il Veneto del rinascimento (1509-1630)*, in Battilotti D., Beltramini G., Demo E., Panciera W. (a cura di), *Storia dell'architettura in Veneto. Il Cinquecento*, Marsilio Editore, Venezia, 2016, pp. 18-21

²⁴³ Vallerani F., *Modernism and water engineering as development strategies: the case of Venetian Inland Waterways in the new Italian State*, in «Revista Movimentos Sociais e Dinâmicas Espaciais», 5, 1, 2016, p. 189

²⁴⁴ Vallerani F., *Acque a Nordest. Da paesaggio moderno ai luoghi del tempo libero*, cit., pp. 47-48

5.5. Il governo napoleonico e la dominazione austriaca

Durante la prima dominazione austriaca, tra il 1797 e il 1805, il governo si limitò a compiere i più urgenti interventi di sistemazione delle sponde fluviali, senza migliorare efficacemente la gestione della rete idrografica. Con l'annessione al Regno Italico di Napoleone nel 1806, il territorio veneto venne suddiviso in sette dipartimenti, ciascuno identificato con il principale fiume che vi scorreva all'interno,²⁴⁵ per semplificare e rendere più efficienti le misure di drenaggio e di consolidamento degli argini fluviali. Questi obiettivi furono perseguiti utilizzando un approccio sistemico alla progettazione, per cui ciascun intervento sul corso d'acqua fu inserito all'interno del complessivo sistema funzionale del bacino idrografico, modalità d'agire che pose le basi per la modernizzazione del territorio dichiaratamente perseguita dai governi dell'Italia post-unitaria. Vennero pertanto compiuti interventi sia di manutenzione, di bonifica e di prevenzione di esondazioni, che propedeutici alla navigazione, all'irrigazione e all'utilizzo energetico, per garantire un efficiente utilizzo della rete idraulica: le opere portate a termine contribuirono a plasmare questi paesaggi anfibi, strettamente collegati alla produzione agricola intensiva e alla navigazione, che permetteva il trasporto delle materie prime per la lavorazione presso gli stabilimenti industriali collocati lungo il fiume.²⁴⁶ Quanto fatto non fu tuttavia sufficiente a frenare il declino dei commerci lungo le vie fluviali, in quanto continuavano a mancare il regolare dragaggio degli alvei e cadenzati interventi di manutenzione di conche, ponti e vie alzaie.²⁴⁷

Il secondo governo austriaco, istituito dopo il Congresso di Vienna del 1815, fu caratterizzato da grande instabilità politica, che causò precarietà idraulica e la persistenza di vaste aree paludose, contribuendo alla grave crisi agricola dell'epoca, nonostante un auspicato ma disatteso impegno nella manutenzione ordinaria e nel miglioramento della viabilità idroviaria, anche nell'interesse di un miglior collegamento tra i porti interni e Venezia:²⁴⁸ erano molto frequenti l'interramento dei fondali e i conflitti sull'utilizzo della corrente dei fiumi con le attività molitorie.²⁴⁹ Questo impedì una completa continuità di navigazione, nonostante essa fosse la modalità di viaggiare più sicura, date le ancora più

²⁴⁵ *Ivi*, p. 49

²⁴⁶ Vallerani F., *Inland Waterways as Modern Landscapes in Northeast Italy: Recovering a Cultural Heritage for Sustainable Governance*, cit., p. 188

²⁴⁷ Vallerani F., *Acque a Nordest. Da paesaggio moderno ai luoghi del tempo libero*, cit., pp. 51, 69

²⁴⁸ *Ivi*, pp. 53, 69

²⁴⁹ *Ivi*, pp. 83-86

precarie condizioni della rete viaria, particolarmente fragile soprattutto in prossimità degli argini.²⁵⁰ La navigazione interna in area veneta rimase comunque rilevante, soprattutto a breve raggio: erano numerose le tipologie d'imbarcazione che percorrevano le vie d'acqua, le cui dimensioni e caratteristiche variavano a seconda dell'attività che vi si svolgeva, della distanza che dovevano abitualmente percorrere e della conformazione del corso d'acqua nelle quali venivano utilizzate.²⁵¹

Sotto il dominio asburgico, cominciò a svilupparsi la rete ferroviaria (la tratta Padova-Venezia venne portata a compimento nel 1842) che contribuì lentamente all'ulteriore declino della navigazione commerciale, nonostante l'introduzione della locomozione a vapore anche per i natanti, provocando un riassetto dei rapporti tra i centri abitati e della percezione della convenienza del trasporto fluviale. Con la rivoluzione industriale, si ebbe inoltre un miglioramento della condizione delle strade e un aumento dell'utilizzo della risorsa idrica in ambito agricolo ma soprattutto industriale, cosa che contribuì ancora a ridimensionare il ruolo della rete idrografica nel sistema dei collegamenti commerciali.²⁵²

Durante l'Ottocento si ebbe la contrapposizione di due caratteri relativi ai contesti fluviali: da un lato l'estetica, che con il Romanticismo, nei primi decenni del secolo, vide valorizzato il carattere pittoresco dei corsi d'acqua, sia quando selvaggi o poco antropizzati che quando costellati di manufatti idrici; dall'altro la tecnica, che nella seconda metà del secolo portò i corsi d'acqua ad essere tombinati nei centri urbani, come sarà poi il caso per Padova, allo sfruttamento del flusso minimo vitale di Piave e Tagliamento, al prelievo smisurato di detriti ghiaiosi dagli alvei, all'immoderata costruzione di porti turistici in aree dalla grande fragilità e interesse ambientale.²⁵³

Questo fu anche il secolo delle numerose ed intense inondazioni che afflissero Padova e il territorio circostante: fu una priorità la pianificazione di regolari interventi di riassetto e riordino dei corsi d'acqua, della quale si occuparono Vittorio Fossombroni e Pietro Paleocapa. Il loro progetto principale, approvato dagli austriaci nel 1835, prevedeva la

²⁵⁰ Vallerani F., *Inland Waterways as Modern Landscapes in Northeast Italy: Recovering a Cultural Heritage for Sustainable Governance*, cit., pp. 188-189

²⁵¹ Vallerani F., *Acque a Nordest. Da paesaggio moderno ai luoghi del tempo libero*, cit., p. 88

²⁵² *Ivi*, pp. 89-90

²⁵³ *Ivi*, p. 60

realizzazione del canale Scaricatore, ossia un canale che portasse fuori dalle mura di Padova le acque in eccesso in caso di piena.

5.6. L'Unità d'Italia e il Novecento

L'annessione del Veneto al Regno d'Italia nel 1866 vide le questioni di gestione idraulica venire inserite nel programma nazionale di modernizzazione, che aveva come pilastri l'incremento e il miglioramento degli interventi di bonifica e di controllo delle piene e della rete fluviale.²⁵⁴

Tuttavia, le iniziative relative alla sicurezza idraulica, come la già citata costruzione del canale Scaricatore, non risolsero l'annoso problema: nel 1882, quando i lavori erano oramai terminati, vi fu una gravissima inondazione che interessò l'intera provincia, in particolare l'area che da Bovolenta va verso il mare, la quale fu interamente sommersa.²⁵⁵

In questo contesto, la navigazione interna a scopo commerciale era ancora considerata cruciale su carta per il progresso economico dello stato unitario, come emerse dall'articolo 140 della legge n. 2248 del 20/03/1865, ovvero la prima legge sui lavori pubblici, in cui il trasporto fluviale venne indicato come modalità di utilizzo privilegiata dei corsi d'acqua; a questi propositi non corrispose tuttavia un deciso investimento economico statale negli interventi ordinari, di potenziamento, ampliamento e ammodernamento della rete idrografica, delle sue infrastrutture e dei natanti utilizzati. In questa fase si ebbe anzi uno sviluppo del capitalismo agrario e un conseguente, più strutturato intervento in favore delle bonifiche e dell'irrigazione, destinazioni produttive in conflitto con la navigazione.²⁵⁶ Un forte calo dei traffici fluviali a sud di Padova si manifestò con la costruzione delle linee ferroviarie tra Padova e Bologna e tra Monselice, Este e Montagnana, che permettevano un trasporto più rapido, economicamente vantaggioso ed efficiente;²⁵⁷ ciononostante, l'utilizzo di piccoli natanti per il commercio, soprattutto a breve raggio, rimase comunque fortemente promosso da diversi studi e

²⁵⁴ Vallerani F., *Acque a Nordest. Da paesaggio moderno ai luoghi del tempo libero*, cit., p. 76

²⁵⁵ Zanetti P.G., *Una difficile regolazione delle acque*, in Zanetti P.G. (a cura di), *La Riviera Euganea. Acque e territorio del canale Battaglia*, Editoriale Programma, Padova, 1989, pp. 187, 201-202

²⁵⁶ Vallerani F., *Acque a Nordest. Da paesaggio moderno ai luoghi del tempo libero*, cit., pp. 92-93, 96

²⁵⁷ Grandis C., *Uomini e barche, navigazione e trasporto*, cit., p. 121

pubblicazioni e praticato fino allo scoppio della Prima Guerra Mondiale.²⁵⁸ A seguito della grave alluvione del settembre 1882, vennero realizzati interventi finalizzati puramente a garantire una maggior sicurezza idraulica dei territori e l'utilizzo della risorsa idrica da parte degli imprenditori agricoli ed industriali.²⁵⁹

In questo contesto le vie d'acqua assunsero però un valore non solo per quanto riguarda la loro funzionalità produttiva, ma anche poiché i loro paesaggi rivieraschi offrivano interessanti spunti di ricreazione nell'area periurbana o rurale, come fu il caso dei quartieri fluviali del Portello e del Bassanello e del canale Battaglia per Padova.²⁶⁰

In Veneto, rispetto ad altre aree della penisola italiana, si continuò a credere nei vantaggi del trasporto fluviale e cominciò ad emergere un impegno da parte di imprese private nel fornire regolari servizi di trasporto fluviale: a tal proposito venne nominata nel 1900 una commissione dal Ministero dei Lavori Pubblici, che ebbe il compito di constatare sul campo l'effettiva praticabilità dei corsi d'acqua e di determinare gli interventi propedeutici a un suo miglioramento.²⁶¹ A questo fece seguito la Legge n. 257 del 05/05/1907, che istituì il magistrato alle Acque e stabilì la sua collaborazione con l'Università di Padova e la sua scuola di ingegneria, all'interno della quale vennero tenuti corsi sulla navigazione interna e sull'idraulica fluviale: l'idea fu dunque quella dell'approccio modernista alla natura, intesa come risorsa da razionalizzare per un miglior utilizzo, anche per quanto concerne il commercio fluviale.²⁶² In questa fase si ebbe tuttavia una scarsa ricaduta concreta sul territorio del dibattito tecnico sviluppatosi nei decenni precedenti: lo scoppio del primo conflitto mondiale bloccò qualsiasi intervento migliorativo della navigazione commerciale e mise al primo posto le progettualità necessarie al supporto dello sforzo bellico, soprattutto lungo la Litoranea Veneta e nei pressi del fronte.²⁶³

La città di Padova nell'immediato dopoguerra presentava ancora ampi caratteri fluviali, in continuità con l'assetto consolidatosi in epoca carrarese, ma a causa delle diverse piene

²⁵⁸ Vallerani F., *Inland Waterways as Modern Landscapes in Northeast Italy: Recovering a Cultural Heritage for Sustainable Governance*, cit., pp. 191, 193

²⁵⁹ Vallerani F., *Acque a Nordest. Da paesaggio moderno ai luoghi del tempo libero*, cit., p. 101

²⁶⁰ *Ivi*, pp. 102-103

²⁶¹ *Ivi*, pp. 107-108

²⁶² *Ivi*, p. 113

²⁶³ *Ivi*, p. 123

che si susseguirono negli anni successivi, alcuni navigli interni vennero tombinati e le acque allontanate dal centro, in nome di una maggior sicurezza idraulica.²⁶⁴

Con l'avvento del fascismo, si ebbe un aumento delle iniziative per il rimodernamento del paese, in particolare la realizzazione di opere pubbliche, permeate da una palese retorica nazionalista: il governo mussoliniano sosteneva l'importanza di un buon funzionamento della rete idrografica italiana in quanto correlata al rafforzamento e all'autosufficienza del settore agricolo, per la quale vennero implementati anche gli interventi di bonifica.²⁶⁵ La modernizzazione dei natanti, necessaria per stare al passo con il miglioramento tecnologico delle infrastrutture, stentò comunque ad accadere: i burchi, ossia le imbarcazioni utilizzate per il trasporto delle merci, continuavano in grandissima parte a non essere motorizzati e ad utilizzare la vela o il traino animale dalle vie alzaie.²⁶⁶ In Veneto il miglioramento infrastrutturale fu fortemente legato alla necessità di ripristinare le vie d'acqua danneggiate dagli scontri bellici, ma soprattutto allo sviluppo del porto industriale di Marghera e all'incentivo dei traffici fluviali: in virtù di ciò vennero ad esempio realizzate la conca di Noventa Padovana e quella di Battaglia Terme. Quest'ultima, costruita tra il 1919 e il 1923 e inaugurata in pompa magna davanti al capo del governo, assicurava la continuità di navigazione tra Padova e Chioggia permettendo il collegamento diretto tra i canali Battaglia e Vigenzone, senza necessità di trasbordo.²⁶⁷ Nello stesso periodo venne favorito l'associazionismo e la creazione di società cooperative tra i barcari, nel tentativo di mantenere competitiva la navigazione commerciale.²⁶⁸

Questo insieme di provvedimenti contribuì a modificare le fisionomie dei paesaggi fluviali, che si arricchirono di manufatti idraulici moderni quali le idrovore, gli alvei rettificati, i ponti girevoli in metallo e le botti a sifone. Con l'ammodernamento del paesaggio agrario, il miglioramento della sua salubrità e la riduzione delle aree paludose si ebbe anche lo sviluppo di nuove strutture abitative, che andarono a sostituirsi ai tipici casoni, abitazioni caratteristiche della bassa pianura ma connotate da scarse condizioni igieniche.²⁶⁹

²⁶⁴ *Ivi*, p. 152

²⁶⁵ *Ivi*, pp. 123, 133

²⁶⁶ *Ivi*, p. 135

²⁶⁷ *Ivi*, pp. 137-138

²⁶⁸ Grandis C., *Uomini e barche, navigazione e trasporto*, cit., p. 121

²⁶⁹ Vallerani F., *Acque a Nordest. Da paesaggio moderno ai luoghi del tempo libero*, cit., pp. 141-142, 145

Durante la Seconda Guerra Mondiale, il traffico fluviale subì un forte calo: parte delle imbarcazioni fu utilizzata a supporto dello sforzo bellico e le vie d'acqua furono nuovamente, pesantemente danneggiate; vennero bombardati il Sile, la Litoranea Veneta e i canali tra il Po e la Laguna di Venezia. A conflitto terminato, a fine anni '40, cominciarono i lavori di ripristino e nel 1949 si tenne il primo Congresso Nazionale sulla Navigazione Interna, durante il quale si valutarono le condizioni di salute e le prospettive future delle vie d'acqua. Tuttavia, il periodo era ancora di recessione economica e non ci fu una realizzazione di regolari e adeguati interventi di ricostruzione e di manutenzione; furono inoltre adottate politiche che favorirono invece lo sviluppo del settore automobilistico e il consolidamento del trasporto ferroviario.²⁷⁰ Le imprese di navigazione interna non furono in grado di competere e vennero progressivamente abbandonate: questo declino, ormai inesorabile, portò con sé un peggioramento delle condizioni funzionali ed estetiche dei paesaggi fluviali e incrementò il distacco culturale della società dalla rete idrografica.²⁷¹

5.7. Il fiume Bacchiglione

Il fiume Bacchiglione è un corso d'acqua che nasce a Novoledo, circa 15 km a nord di Vicenza, alimentato dalle acque di vari torrenti prealpini ma anche dalla falda freatica che emerge in superficie in quel punto della media pianura.²⁷² Il Bacchiglione, che ha origine quindi ai piedi del massiccio del Pasubio, ha un corso lungo circa 118 km che attraversa due città storicamente e artisticamente di rilievo come Padova e Vicenza e aree intensamente coltivate ed urbanizzate.²⁷³ Il Bacchiglione presenta tra Vicenza e Voltabrusegana, alle porte di Padova, il caratteristico andamento naturale meandriforme.²⁷⁴

Dopo aver ricevuto l'afflusso di numerosi torrenti e piccoli corsi d'acqua, nei pressi di Longare presenta una deviazione, ovvero il Bisatto: parte delle sue acque confluisce infatti

²⁷⁰ Vallerani F., *Modernism and water engineering as development strategies: the case of Venetian Inland Waterways in the new Italian State*, cit., p. 199

²⁷¹ Vallerani F., *Inland Waterways as Modern Landscapes in Northeast Italy: Recovering a Cultural Heritage for Sustainable Governance*, cit., p. 180

²⁷² Mozzi P., *Acque di monte, acque di pianura. L'alto e medio corso del Bacchiglione*, in Grandis C., Selmin F. (a cura di), *Il Bacchiglione*, Cierre Edizioni, Sommacampagna, 2008, p. 6

²⁷³ Mazzetti A., Suman B. (a cura di), *Il Bacchiglione*, Provincia di Padova, Padova, 1994, p. 5

²⁷⁴ *Ivi*, p. 7

in questo canale artificiale, le cui vicende sono già state illustrate nel paragrafo relativo alle vicende medievali del territorio. È qui sufficiente ricordare che questo intervento innescò la costruzione di altre vie d'acqua artificiali, ovvero i canali Battaglia e Brentella, che sconvolsero e arricchirono l'assetto idrico dell'area circostante Padova.

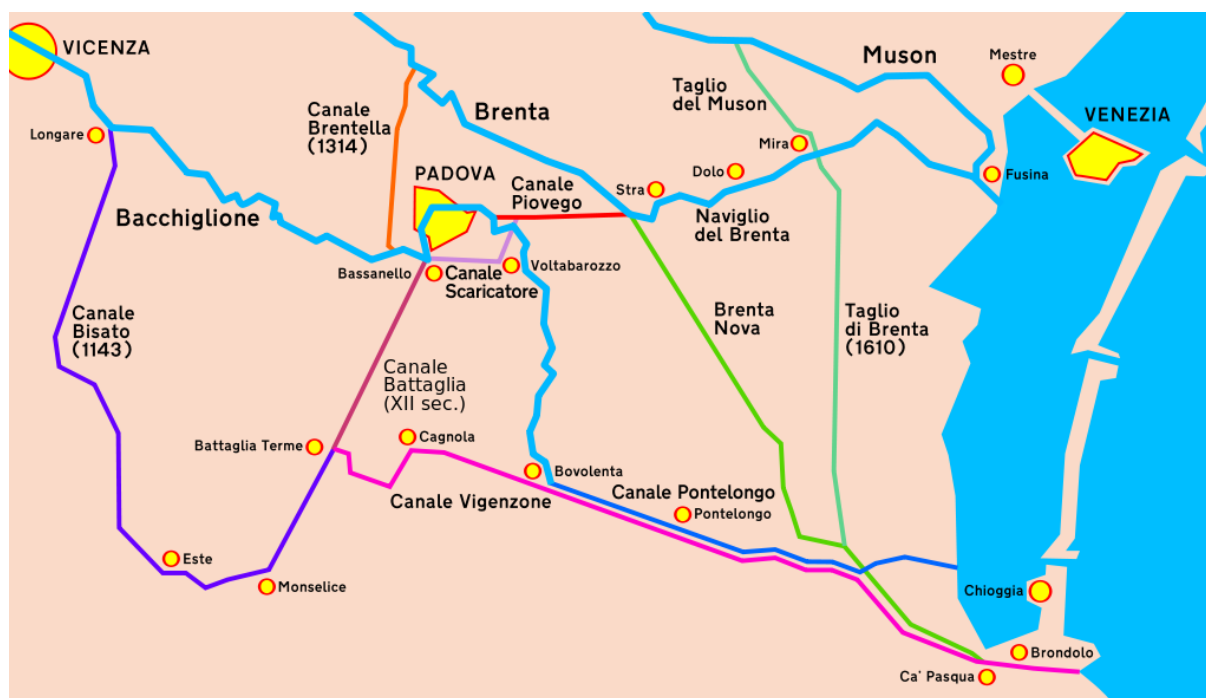


Fig. 5.1: il contesto idrografico padovano (Fonte: Wikimedia Commons)

Giunto nella città patavina, attraversa il Bassanello dove si suddivide in tre rami: il già citato canale Battaglia; il canale Scaricatore, a cui si è già fatto riferimento, che muove verso Voltabarozzo e a Ca' Nordio si unisce al canale Roncayette; il Tronco Maestro, che entra nel centro città ed alimenta il suo Naviglio e i canali minori. Il canale Piovego, completato nel 1209, è una diramazione del Naviglio che comincia alle Porte Contarine e confluisce nel Brenta a Stra, dopo aver ridato, nei pressi di San Massimo, parte delle sue acque al Naviglio, creando così il canale Roncayette. Questo si ricongiunge con il canale Scaricatore e prosegue verso valle fino a Bovolenta, dove si unisce al canale Vigenzona proveniente da Battaglia e torna ad essere a tutti gli effetti il Bacchiglione, fino alla sua confluenza con il Brenta in località Ca' Pasqua.²⁷⁵ Sfociano infine insieme nei pressi di Brondolo, a sud di Chioggia, dopo aver ricevuto le acque di altri canali, tra cui quelle del Gorzone e quelle del canale di Valle, che collega l'Adige con la laguna.²⁷⁶

²⁷⁵ Mozzi P., *op. cit.*, pp. 9-12

²⁷⁶ Mazzetti A., Suman B. (a cura di), *op. cit.*, p. 24

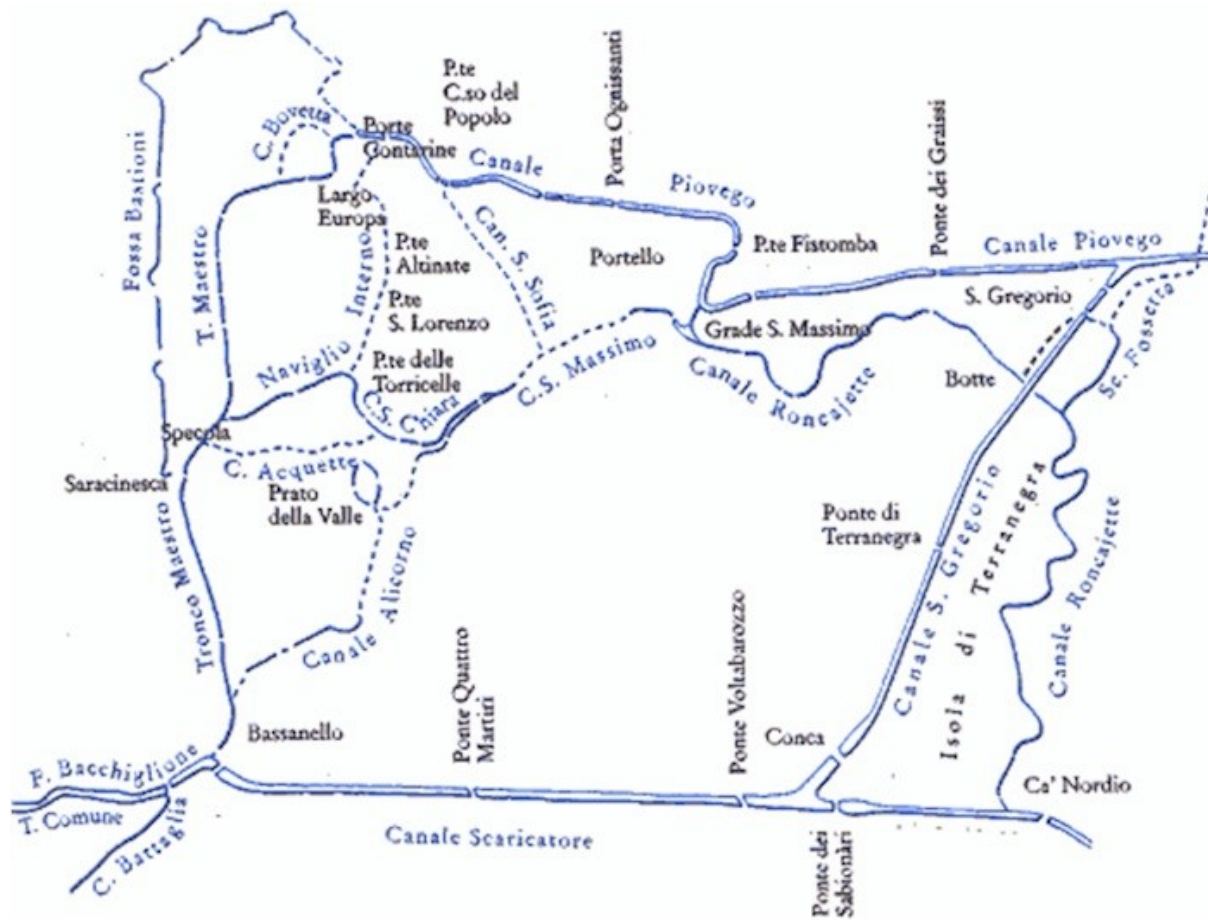


Fig. 5.2: Il nodo fluviale di Padova (Fonte: muradipadova.it)

Noto nelle fonti databili tra il X e il XIII secolo come Retrone, nome che si trova anche nelle sue varianti quali ad esempio Rotrone e Rodolone, e *Flumesello*, viene indicato come *Baccalone* per la prima volta in un documento vicentino del 1070 e solo due secoli più tardi si imporrà come nome ufficiale del corso d'acqua.²⁷⁷

Il Bacchiglione incontra nel suo percorso diversi luoghi d'interesse: dopo aver attraversato la città di Vicenza, costeggia i Colli Berici e villa Capra-Valmarana, meglio nota come «la Rotonda»; dopo aver superato la propria deviazione a Longare, prima di lasciare la provincia vicentina, passa per Montegalda, dove il castello Grimani-Marcello e la villa Campagnolo detta «la Deliziosa» gli fanno da cornice. Successivamente incontra Cervarese Santa Croce, nota per il suo storico mulino, oggi museo etnografico, e l'antico oratorio S. Croce; in località San Martino affianca il castello medievale che ospita il Museo del Bacchiglione. Si avvicina ai Colli Euganei, sui quali si può scorgere villa Emo-Capodilista in località Selvazzano Dentro e, dopo aver superato Padova con le sue

²⁷⁷ Grandis C., *Il Bacchiglione nel territorio padovano*, in Grandis C., Selmin F. (a cura di), *Il Bacchiglione*, Cierre Edizioni, Sommacampagna, 2008, p. 185

diramazioni, pur seguendo direzioni di deflusso naturale, presenta aspetti di regolarità tipici degli interventi di rettifica dei corsi d'acqua: nell'Ottocento, infatti, questa parte del suo corso fu raddrizzata e il percorso originario modificato. Scorre quindi piuttosto rettilineo fino a Bovolenta, dove ricongiunge le proprie acque con quelle del Vigenzone.²⁷⁸ Da qui in poi esso si presenta particolarmente rettilineo e dagli argini molto alti fino a Brenta d'Abbà, località dopo la quale l'alveo è completamente artificiale. I motivi di questo assetto manomesso dall'uomo riguardano la necessità di proteggere la Laguna di Venezia dai pericoli dell'interramento e l'entroterra dalle rotte ed esondazioni.²⁷⁹

5.8. Il canale Vigenzone

Ricostruire la storia del Vigenzone risulta alquanto difficoltoso per diverse ragioni: innanzitutto, poiché anticamente i corsi d'acqua seguivano il loro andamento naturale e cambiavano spesso corso, ma in secondo luogo anche per la scarsità di fonti storiche a riguardo e per l'abitudine dei cronisti di epoca antica e medievale di attribuire a più corsi d'acqua lo stesso nome, specie in caso degli affluenti di un corso d'acqua maggiore.²⁸⁰

Uno studio ha individuato nel corso medievale del Vigenzone il fiume indicato da Plinio il Vecchio come Togisono.²⁸¹ Un'ipotesi, basata sull'analisi delle fonti medievali, ritiene che il canale passasse anticamente per la città di Monselice, tra XI e XII secolo, e corrispondesse all'alveo del successivo canale Bisatto²⁸²: non è possibile, tuttavia, determinare con precisione il suo percorso, anche in virtù del fatto che all'epoca i fiumi scorrevano liberamente, senza solide arginature, nei territori paludosi a est dei Colli Euganei, proseguendo così fino al mare.²⁸³ Si può supporre che provenisse da Este e che tra il Monte della Rocca e il Monte Ricco si biforcasse, per suddividersi poi nuovamente in

²⁷⁸ Mazzetti A., Suman B., *op. cit.*, pp. 7, 9-10, 12

²⁷⁹ Bondesan A., *Le geometrie di un tracciato artificiale*, in Grandis C., Selmin F. (a cura di), *Il Bacchiglione*, Cierre Edizioni, Sommacampagna, 2008, pp. 46-48, 58

²⁸⁰ Mazarroli A., *Monselice. Notizie storiche*, Messaggero di S. Antonio, Padova, 1940, p. 31

²⁸¹ Corrain C., *Un progetto di raccordi tra corsi d'acqua: Fiume Nuovo, Vigenzone, Canale Battaglia*, in Zanetti P.G. (a cura di), *La Riviera Euganea. Acque e territorio del canale Battaglia*, Editoriale Programma, Padova, 1989, p. 163

²⁸² Grandis C., *La via fluviale della Riviera Euganea (1189-1557)*, in Gallo D., Rossetto F. (a cura di), *Per terre e per acque. Vie di comunicazione nel Veneto dal medioevo alla prima età moderna*, Il Poligrafo, Padova, 2003, p. 280

²⁸³ Mazarroli A., *op. cit.*, p. 27

fossati in direzione meridionale.²⁸⁴ A Cagnola questi confluivano nella Fossa Clodia, che scorreva per le odierne Bovolenta e Pontelongo, fino a sfociare nella laguna di Chioggia.²⁸⁵ Un'altra ipotesi invece sostiene che il Vigenzone scendesse dal lato settentrionale dei Colli Euganei, passando per Praglia, Montegrotto Terme e Mezzavia, fino ad immettersi nella Fossa Clodia.²⁸⁶

Dalle fonti si sa con certezza che nel tratto del canale nei pressi di Pernumia vi era un'intensa attività molitoria.²⁸⁷ Nella prima metà del Duecento i padovani, già impegnati in importanti interventi di ampliamento della rete idrografica e di canalizzazione, dopo il completamento del canale Battaglia nel 1209, si occuparono anche di arginare e raddrizzare il corso del Vigenzone, che finì successivamente per spostarsi a Battaglia, divenendo la foce dell'omonimo canale e del Bisatto, e il cui percorso originario fu occupato dal canale Bagnarolo, che confluiva dunque nel Vigenzone a Pernumia.²⁸⁸ All'altezza di Cagnola, frazione di Cartura, il Vigenzone riceve anche le acque del canale Biancolino.²⁸⁹ Dell'antico tragitto a valle di Pernumia del canale rimane qualche traccia nelle strade arginali di alcuni dei paesi percorsi ancora attualmente dal Vigenzone, quali Due Carrare, Cagnola, Gorgo, Bovolenta, Pontelongo e Correzzola.²⁹⁰

Spesso il Vigenzone è indicato con nomi diversi che lo suddividono in tratti più brevi: tra Battaglia Terme e Bagnarolo è noto anche come canale di Sottobattaglia, tra Bagnarolo e Bovolenta come canale di Cagnola e da Bovolenta, dove riceve le acque del canale Roncayette, come canale di Pontelongo.²⁹¹

Il Vigenzone, collegato al canale Battaglia dalla conca di navigazione, nasce quindi alla pontara di Battaglia Terme, dove si uniscono le acque del canale Sottobattaglia e dello scolo Rialto, nei pressi del quartiere Ortazzo: questa contrada era in passato centro di attività produttive che sfruttavano l'energia dell'acqua, luogo di smistamento delle merci provenienti dai Colli Euganei e di abitazione dei barcaroli; oggi ospita nell'edificio dell'ex-macello comunale il Museo della Navigazione. Si inoltra nei territori di Pernumia, sede

²⁸⁴ Valandro R., *In Monselice nel XIII secolo. Tra pace e guerre*, in Zanetti P.G. (a cura di), *La Riviera Euganea. Acque e territorio del canale Battaglia*, Editoriale Programma, Padova, 1989, p. 68

²⁸⁵ Averone A., *Sull'antica idrografia veneta*, Tipografia Aldo Manuzio, Mantova, 1911, p. 126

²⁸⁶ *Ivi*, p. 127

²⁸⁷ Valandro R., *op. cit.*, p. 70

²⁸⁸ *Ivi*, pp. 71, 73

²⁸⁹ Zanetti P.G., *Una difficile regolazione delle acque*, cit., p. 187

²⁹⁰ Corrain C., *op. cit.*, p. 166

²⁹¹ Cucchini E., *La navigazione interna dell'Alta Italia*, XV Congresso Internazionale di Navigazione, Venezia, Provveditorato generale dello stato, Roma, 1931, p. 169

dell'antica pieve di Santa Giustina, dove al passo dell'Acquanera riceve le acque del canale Bagnarolo e muove successivamente verso Due Carrare, paese noto per l'antica abbazia di Santo Stefano e per il Castello di San Pelagio, dove sull'acqua si affaccia la dimora Ca' Erizzo; superata Due Carrare giunge a Cagnola, sede in passato di uno zuccherificio e di villa Malipiero.²⁹² attraversa Bovolenta, dove si ricongiunge con il Bacchiglione alla pontara: questa località dal carattere rivierasco, di cui si leggono ancora i segni nelle casette a schiera lungo l'argine sinistro, precedentemente abitante dai cavalanti, era un nodo strategico importante dove venne costruito un castello in epoca medievale e frequentato successivamente dalla nobiltà veneziana in viaggio verso le proprie dimore nell'entroterra. Giunge poi a Pontelongo, in passato luogo di sosta dei barcarari e importante porto interno grazie allo zuccherificio costruito nel 1909, dove dall'acqua si vede l'antica Villa Foscari, e a Correzzola, dove i Carraresi nel Trecento costruirono la fortificazione di Castelcaro, andata distrutta, e dove i monaci benedettini di Padova si insediarono costruendo una corte, fulcro di importanti iniziative di bonifica, tuttora presente e adibita ad attività ricettiva.²⁹³

²⁹² Zanetti P.G., *Conche & Navigli. Il sostegno a porte di Battaglia Terme e il recupero della navigazione tra Padova, Colli Euganei e Laguna di Venezia*, Parco Regionale dei Colli Euganei, Arquà Petrarca, 1999, pp. 81-82

²⁹³ Grandis C., *Fiumi, canali e valli ai margini della Laguna Veneta*, in Chinaglia R., Grandis C., Tieto P., Tiozzo P.G., Zanetti P.G. (a cura di), *Acque in Saccisica e dintorni*, Grafiche Pieruzzo, Veggiano, 2000, pp. 32, 34, 36

6. La struttura ipotetica della guida

6.1. L'indice

Si ritiene necessario indicare schematicamente il committente della guida e gli obiettivi che si pone di raggiungere attraverso la realizzazione del testo.

Committente	Museo della Navigazione Fluviale di Battaglia Terme (MUBA), gestito dall'associazione Traditional Venetian Boats (TVB).
Obiettivi della guida	<ul style="list-style-type: none">• Valorizzare il Canale Vigenzone;• Promuovere il turismo fluviale (navigazione soprattutto, ma anche il cicloturismo);• Promuovere forme di fruizione lente e sostenibili;• Far conoscere la storia della navigazione e il ruolo cruciale che ha svolto per lo sviluppo del territorio;• Stimolare un riavvicinamento e una nuova affezione per i corsi d'acqua;• Favorire la riscoperta del patrimonio idrografico materiale e immateriale, delle antiche tecniche di navigazione e delle imbarcazioni tradizionali.• Stimolare gli enti pubblici preposti a preservare le condizioni di navigabilità in sicurezza, mantenere e/o installare infrastrutture idonee a sviluppare il turismo fluviale.

Tab. 6.1: tabella indicante committente e obiettivi della guida

L'indice proposto per la guida per il turismo fluviale lungo il Canale Vigenzone si sviluppa lungo i seguenti capitoli:

1. Introduzione
2. Il Museo della Navigazione Fluviale di Battaglia Terme
3. Il contesto storico-geografico e la navigazione interna nel padovano
4. Informazioni pratiche e consigli utili per la navigazione
5. Il percorso
6. La cartografia

Si esplicitano ora brevemente nella tabella 6.2 i contenuti di ciascun capitolo, la loro reperibilità allo stato attuale e la loro funzione nell'ambito della guida.

Capitolo	Contenuto	Funzione
1. Introduzione	<ul style="list-style-type: none">• Definizione della guida, del suo taglio e degli obiettivi che si pone;• Presentazione della sua struttura. (Contenuti derivabili dai capitoli 3 e 6 del presente elaborato.)	<ul style="list-style-type: none">• Far capire al lettore di che prodotto si tratta;• Fornire le informazioni necessarie a un'agevole consultazione del testo.

<p>2. Il Museo della Navigazione Fluviale di Battaglia Terme</p>	<ul style="list-style-type: none"> Breve storia del museo; Presentazione delle attività che svolge e delle iniziative che sostiene. <p>(Contenuti derivabili dal capitolo 4, paragrafo 1 del presente elaborato.)</p>	<ul style="list-style-type: none"> Inquadrare e promuovere l'ente che commissiona la guida.
<p>3. Il contesto storico-geografico e la navigazione interna nel padovano</p>	<ul style="list-style-type: none"> Sintetico resoconto delle caratteristiche geomorfologiche e storico-geografiche del territorio; Storia della navigazione fluviale relativa all'area d'interesse. <p>(Contenuto derivabile dal capitolo 5 del presente elaborato.)</p>	<ul style="list-style-type: none"> Comprendere i caratteri che rendono l'itinerario meritevole di valorizzazione; Introdurre al lettore e futuro fruitore le tematiche che interessano il percorso.
<p>4. Informazioni pratiche e consigli utili per la navigazione</p>	<ul style="list-style-type: none"> Indicazioni sulla modalità e sulle norme di navigazione, imbarcazione consigliata, dotazioni di bordo, ecc.; Contatti di servizi propedeutici alla navigazione e di emergenza. <p>(Parzialmente derivabili dal capitolo 6, paragrafo 3 del presente elaborato.)</p>	<ul style="list-style-type: none"> Permettere una navigazione in sicurezza al turista; Assistere il navigante, indicandogli tutto ciò di cui può avere bisogno, per favorire la piacevolezza e praticabilità dell'esperienza.
<p>5. Il percorso</p>	<ul style="list-style-type: none"> Scheda tecnica con la suddivisione in tappe, recanti anche le distanze e i tempi di percorrenza in barca e in bici; <p>(Parzialmente derivabile dal capitolo 6, paragrafo 2 del presente elaborato.)</p> <p>Per ciascuna tappa:</p> <ul style="list-style-type: none"> Cartografia con il tracciato dei percorsi, localizzazione di attrattività, manufatti idraulici, servizi ai naviganti, ristoranti e attività ricettive; Descrizione dell'esperienza di navigazione e del paesaggio visto dall'acqua, delle località attraversate e indicazione dei principali elementi d'interesse; Schede di approfondimento sui luoghi d'interesse, sui manufatti idraulici, sulle tematiche affini alla navigazione, sulle esperienze dei barcari, sui prodotti tipici dei luoghi; Indicazione delle attività ricettive, consigli su dove mangiare ed eventi locali o legati alla navigazione a cui prendere parte; Deviazioni al percorso o suddivisione in ulteriori tappe. <p>(Alcune attrattività e caratteristiche dell'itinerario sono indicate nel capitolo 5; tuttavia, nel presente elaborato mancano informazioni dettagliate e schede di approfondimento su di esse.)</p>	<ul style="list-style-type: none"> Conoscere il territorio visitato e le sue particolarità; Organizzare e personalizzare l'esperienza di viaggio; Favorire il godimento dell'esperienza di viaggio da parte del turista.

6. La cartografia	<ul style="list-style-type: none"> • Carta rimovibile indicante il percorso nautico e cicloturistico nella sua interezza; • Indicazione della viabilità; • Indicazione dei servizi essenziali per la navigazione e percorrenza ciclabile. 	<ul style="list-style-type: none"> • Aiutare il viaggiatore ad organizzare il viaggio, ad orientarsi e a localizzare geograficamente tutti i servizi di cui potrebbe avere bisogno.
--------------------------	--	--

Tab. 6.2: tabella indicante contenuti e funzioni dei capitoli della guida

La scelta dei contenuti indicati è motivata dalle conclusioni tratte a seguito dell'analisi delle guide di settore nel capitolo 2, paragrafo 6:

- il capitolo introduttivo, per presentare brevemente ma chiaramente il testo e i suoi contenuti, è presente in ciascuna guida analizzata e dunque ritenuto essenziale;
- il capitolo dedicato al museo è ritenuto utile in quanto i reperti e le testimonianze al suo interno sono strettamente collegate all'itinerario d'interesse e per comunicare al lettore il punto di vista da cui ci si approccia alla composizione della guida;
- il capitolo relativo al contesto storico-geografico e alla navigazione è utile ad avere un quadro d'insieme dell'area interessata dall'itinerario e della storia della modalità di fruizione scelta. Anche questo è sempre presente nelle guide analizzate;
- le informazioni pratiche e i consigli utili per la navigazione sono considerati necessari in quanto non facilmente reperibili online ed essenziali a garantire la fruizione in sicurezza del turista. Il riferimento in questo caso è alle guide di Caselli L. e Pasin G.;
- il capitolo dedicato al percorso, alle sue tappe e ai suoi elementi è il cuore di qualsiasi guida turistica;
- la cartografia, elemento indispensabile per assistere il navigante durante la percorrenza, è sempre inserita. L'esempio di riferimento, per il suo grado di dettaglio e accuratezza, è quello del testo di Pasin G.

6.2. La suddivisione in tappe

È stata ipotizzata la suddivisione dell'itinerario in due tappe:

- **Tappa 1:** Battaglia Terme – Bovolenta (15 km), percorribile in 1h e 30 min;
- **Tappa 2:** Bovolenta – Brondolo (29 km), percorribile in 3h.

Questa ripartizione è indicata principalmente per la percorrenza a bordo di una piccola imbarcazione a motore e basata sull'andamento dell'alveo: nel tratto che va da Battaglia a Bovolenta si presenta particolarmente meandriforme, mentre nel tratto che collega Bovolenta e Brondolo il corso d'acqua è stato pesantemente rettificato ed è dunque rettilineo.

Di seguito si riporta la mappa con il tracciato:

Itinerario del Vigenzone

L. Zanovello
2022

Credits: OpenStreetMap

Legenda

- Tappa 1: Battaglia Terme-Bovolenta
- Tappa 2: Bovolenta-Brondolo



0 1 2 km

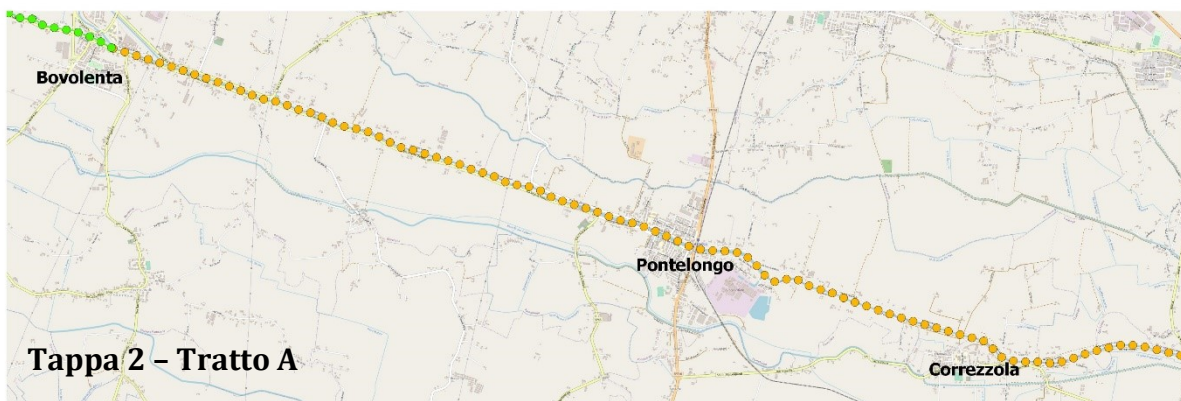
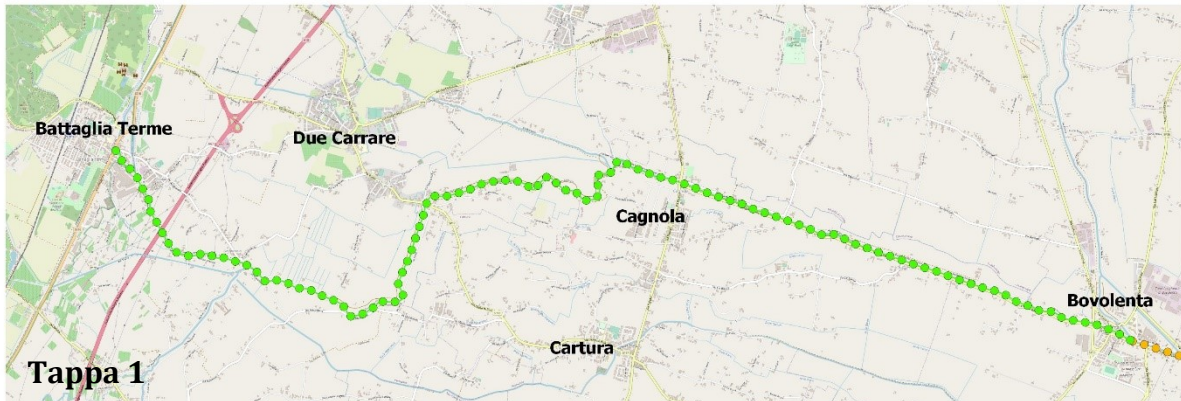




Fig. 6.1: mappatura dell'itinerario e suddivisione in tappe (Fonte: elaborazione grafica in QGIS)

Il corso del canale è però interessato anche da 2 ciclovie lungo i propri argini, le quali ne intercettano altre 5, come si vede dalla cartografia seguente²⁹⁴:

²⁹⁴ Itinerari ciclabili mappati e resi disponibili sulla piattaforma: <https://www.cicloculturando.it/mappa-degli-itinerari/> (ultima visita: 18/11/22)

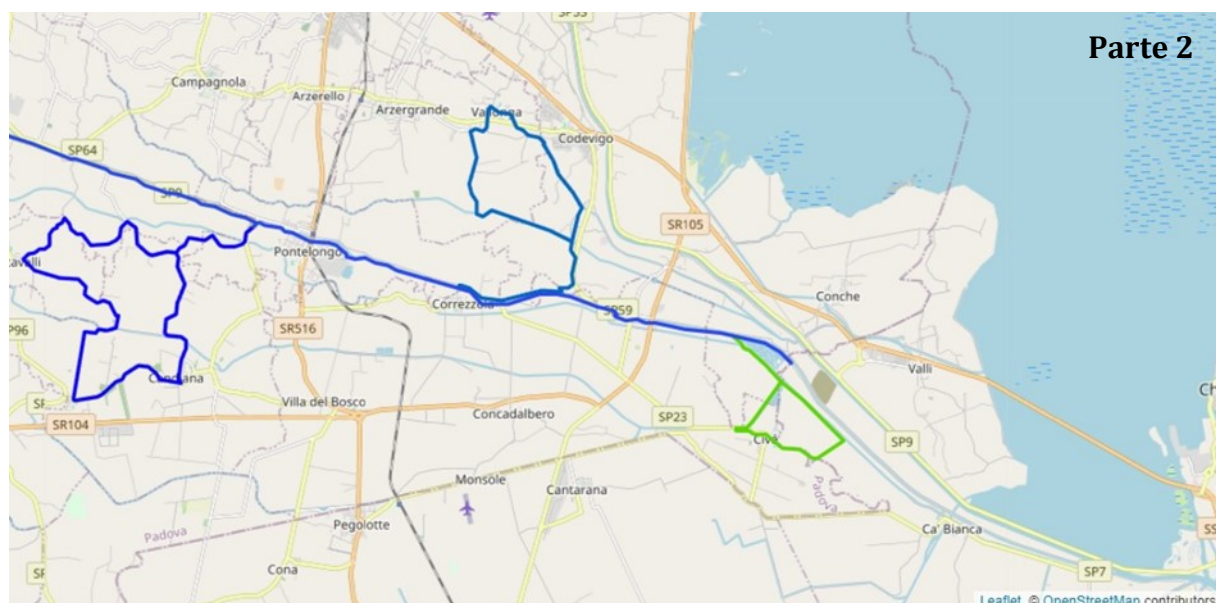
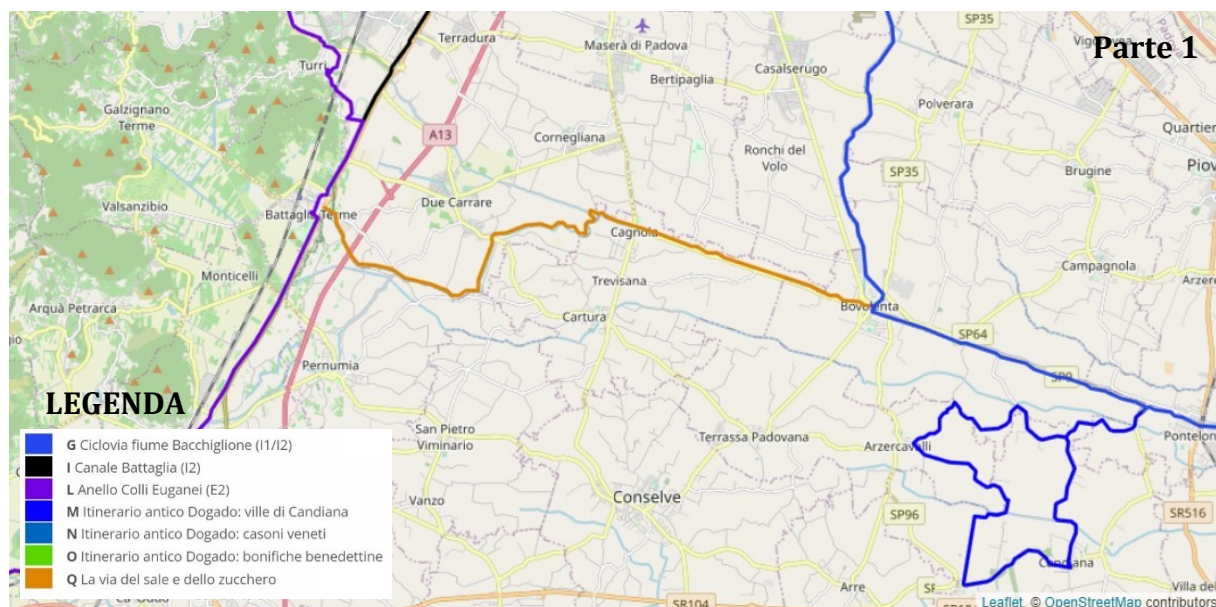


Fig. 6.2: mappatura delle ciclovie lungo il Vigonzone (Fonte: cicloculturando.it)

Pertanto, a chi desidera combinare diverse modalità di spostamento e di fruizione dell'itinerario, abbinando alla navigazione anche l'escursionismo in bici per esplorare il territorio circostante, si può proporre un ulteriore frazionamento delle tappe:

- **Tappa 1:** Battaglia – Cagnola in barca (9 km); da Cagnola a Due Carrare in bicicletta lungo la ciclovía del sale e dello zucchero (7 km), visita ai luoghi di interesse del paese; pernottamento a Due Carrare;

- **Tappa 2:** Cagnola – Bovolenta in barca (6 km); da Bovolenta a Padova in bicicletta lungo la ciclovia del fiume Bacchiglione (16 km) e ritorno; pernottamento a Bovolenta;
- **Tappa 3:** Bovolenta – Pontelongo in barca (7 km); da Pontelongo ciclovia delle ville di Candiana (21 km); Pontelongo – Correzzola in barca (4,5 km); pernottamento a Correzzola;
- **Tappa 4:** da Correzzola ciclovia dei casoni veneti (16,5 km); pernottamento a Correzzola;
- **Tappa 5:** Correzzola – Oasi Ca' di Mezzo in barca (6 km); ciclovia delle bonifiche benedettine (9 km); Oasi Ca' di Mezzo – Brondolo in barca (12 km).

6.3. Il contenuto tecnico

Una guida turistica pensata per la navigazione fluviale deve contenere al suo interno una serie di informazioni e schede tecniche normalmente non presenti in un testo turistico genericamente inteso. Queste sono propedeutiche a fornire qualsiasi informazione di cui il navigante può avere bisogno durante la percorrenza dell'itinerario in barca; non sempre sono però di facile reperibilità, talvolta anzi non sono disponibili, andando a limitare la fruibilità degli itinerari fluviali e la possibilità del navigante di organizzare con attenzione il proprio viaggio.

Si riportano nella tabella seguente le informazioni tecniche che non possono mancare in una guida per la fruizione turistica fluviale del Vigenzone: di queste si evidenziano reperibilità e si riportano note a margine di approfondimento.

Contenuto tecnico	Informazioni necessarie	Reperibilità dell'informazione	Note
Indicazioni sull'imbarcazione consigliata	Lunghezza, larghezza, altezza e pescaggio.	Necessità di un sopralluogo.	Dato lo stato attuale del canale, si dovrà trattare necessariamente di un natante a basso pescaggio.
Caratteristiche degli argini e dell'alveo	Larghezza, altezza degli argini, altezza del fondale; presenza o meno di scalette in trachite, configurazione e praticabilità degli argini, presenza o meno di vegetazione.	Necessità di un sopralluogo e misurazione con strumenti appositi.	Attività che verrà realizzata per il Piano della Portualità Turistica. La conoscenza della configurazione degli argini determina la possibilità di imbarco/sbarco ed è

			dunque rilevante, soprattutto in assenza di darsene o pontili.
Dotazioni di bordo obbligatorie	Dotazioni di sicurezza (per la navigazione interna sono necessari: cinture di salvataggio, salvagente anulare con cima, uno o più estintori.)	Sito web della Guardia Costiera (guardiacostiera.gov.it).	
Conche di navigazione	Lunghezza, larghezza, tirante d'aria, tirante d'acqua, salto d'acqua, tipologia della porta, coordinate GPS, orari di apertura, contatti per prenotazione dell'apertura.	Sito di Infrastrutture Venete s.r.l. (infonavigazione.infrastrutturevenete.it).	Informazioni non sempre complete o aggiornate, necessità di una nuova mappatura e aggiornamento per la redazione del Piano della Portualità Turistica. Da indicare in cartografia.
Norme di circolazione	Età minima per la conduzione, patente nautica o meno, precedenza, limiti di velocità, ecc.	Codice della nautica da diporto: DL 12 novembre 2020, n. 160. Regolamento presente anche nel sito di Infrastrutture Venete s.r.l. ²⁹⁵	Disponibili su blog o limitatamente a determinati contesti fluviali; mancano nei siti ufficiali e autorevoli di settore.
Ponti mobili e fissi	Larghezza delle campate navigabili, numero campate, tirante d'acqua, tirante d'aria, riferimento tirante d'aria, valore quota navigabile, coordinate GPS; tipo di movimento, angolo massimo di apertura, contatti per apertura (se mobile).	Non ancora mappati per l'itinerario in questione.	Se ne occuperà Infrastrutture Venete s.r.l. per la redazione del Piano della Portualità Turistica. Da indicare in cartografia.
Contatti di emergenza	Numeri di telefono e siti web di servizi di recupero, assistenza, polizia.	Reperibili sul web. Il sito di riferimento è quello della Guardia Costiera (guardiacostiera.gov.it).	
Servizi di noleggio unità nautiche	Siti web e numeri di telefono	Reperibili sul web.	Da indicare in cartografia.
Pericoli alla navigazione	Secche, ostacoli vari.	Necessità di sopralluogo per mappatura.	Da indicare in cartografia.
Distributori di carburante e colonnine di ricarica, acqua potabile, servizi igienici	Georeferenziazione.	Al momento assenti lungo l'itinerario.	Da indicare in cartografia.
Porti turistici, darsene, scivoli, club nautici	Georeferenziazione, numero posti barca e condizioni di accessibilità.	Non ancora mappati o assenti per l'itinerario in questione.	Da indicare in cartografia.
Pontili e attracchi	Georeferenziazione e accessibilità.	Non ancora mappati per l'itinerario in questione.	Se ne occuperà Infrastrutture Venete s.r.l.

²⁹⁵ <https://infonavigazione.infrastrutturevenete.it/infonavigazione/index.php/regolamento> (ultima visita: 21/11/22)

			per la redazione del Piano della Portualità Turistica. Da indicare in cartografia.
--	--	--	--

Tab. 6.3: tabella esplicativa dei contenuti tecnici della guida

Dalla tabella emerge che molti dei contenuti tecnici necessari alla stesura di una guida completa ed esaustiva per la navigazione del Vigenzone non sono al momento reperibili perché mancano i servizi di assistenza al navigante: occorrerebbe pertanto la progettazione della loro implementazione, raggiungibile attraverso una collaborazione sinergica tra enti pubblici e di settore, e la redazione di una carta della navigabilità.

Tuttavia, se si volesse realizzare la guida prima del completamento di tutte queste progettualità ed utilizzarla anche come strumento di sensibilizzazione verso gli enti pubblici e di settore, stimolando la loro capacità d'intervento, si ritiene che alcuni di questi contenuti possano essere considerati accessori. Le indicazioni indispensabili che vanno inserite nel testo, in quanto cruciali alla capacità di navigazione e riportate nelle guide turistiche analizzate più riuscite, sono in ogni caso:

- l'imbarcazione consigliata;
- le caratteristiche degli argini e dell'alveo;
- conche di navigazione;
- ponti mobili e fissi;
- contatti di emergenza;
- pontili e attracchi.

Conclusioni

L'obiettivo di questo elaborato era di condurre uno studio preliminare per la realizzazione di una guida al turismo fluviale lungo il canale Vigenzone, cercando di capire i possibili risvolti positivi e gli ostacoli alla buona riuscita della pubblicazione di questo testo turistico.

Questo studio preliminare si è reso necessario per approfondire le tematiche relative ai corsi d'acqua, a cui ho avuto modo di avvicinarmi durante la mia attività di tirocinio presso il Museo della Navigazione Fluviale: in particolare, è servito a contestualizzare il fenomeno turistico legato ai fiumi, individuarne le potenzialità e criticità, conoscere le ragioni del suo più avanzato e consolidato stadio in altri paesi europei e le motivazioni dietro la sua limitata diffusione nel contesto norditaliano, cercando in seguito, attraverso un'operazione di benchmarking, di capire quali passi seguire per giungere a un suo miglioramento. Dovendomi avvicinare allo strumento della guida turistica dal punto di vista di chi la realizza, oltre a quello di chi la fruisce, è stato indispensabile coglierne a fondo i significati più sottili e le implicazioni: l'analisi dei testi turistici di settore è servita ad individuare i contenuti necessari a fornire le informazioni imprescindibili per chi si avvicina, anche per la prima volta, al turismo fluviale, prendendo come esempio quelli più efficaci ed esaustivi individuati nelle diverse guide.

Passando poi alla parte più progettuale del lavoro, ho ritenuto opportuno presentare le motivazioni della scelta del caso di studio, inquadrandone le possibilità, i limiti, la metodologia adottata, gli obiettivi e indicare cosa si intende inserire al suo interno: a questo proposito sono stati introdotti anche gli enti già coinvolti in progettualità affini con cui avviare un fruttuoso dialogo e una reciproca collaborazione. È stato dedicato un capitolo al contesto storico-geografico interessato dall'itinerario, in rapporto con la navigazione interna, per esporre i caratteri d'interesse che costituiscono motivo di valorizzazione: questo potrà anche essere rielaborato ed utilizzato come contenuto all'interno della guida vera e propria.

Ho completato il mio lavoro con una parte consistente dedicata più in dettaglio alla struttura della guida e alle sue sezioni più importanti, per individuare i contenuti già trattati in altre fonti e dunque reperibili, quelli che necessiterebbero di aggiornamenti e approfondimenti e quelli di difficile (se non impossibile, allo stato attuale) reperibilità, e

per aprire la porta ad ulteriori sviluppi, che potranno trovare concretezza fuori dal percorso di studi e coinvolgere altri soggetti interessati.

Il territorio e il paesaggio percorsi dal Vigenzone presentano una ricchezza di beni, saperi, pratiche e testimonianze legate a un passato culturalmente rilevante e meritevole di tutela e valorizzazione: la scrittura della guida può far sì che si crei e consolidi un profilo turistico per questo contesto e che gli si dia visibilità, stimolando così la rinascita o la creazione di nuove attività economiche e artigianali legate al contesto fluviale. La guida può essere un mezzo di conservazione e promozione della conoscenza del grande patrimonio immateriale fatto di mestieri, racconti, tradizioni, tecniche di navigazione di cui questo paesaggio rurale è frutto, contribuendo così a una nuova e rinnovata lettura dello stesso, generalmente considerato soltanto luogo della produttività o della residenzialità. Essa può contribuire anche a rivelare al lettore gli aspetti paesaggistici meno noti, più complessi e magari più vulnerabili che però stanno alla base della sua configurazione e peculiarità e generare nei loro confronti un nuovo interesse e una nuova cura.

Un aspetto particolare, che dà rilevanza allo studio preliminare e al progetto di guida per il Vigenzone, è che essi sono sostenuti innanzitutto dal Museo della Navigazione Fluviale di Battaglia Terme: il museo ha contribuito volenterosamente a questo elaborato, fornendo preziosi spunti di approfondimento e osservazioni critiche che hanno permesso di mettere meglio a fuoco la direzione del lavoro; potrà inoltre mettere a disposizione del soggetto che sarà incaricato dell'effettiva stesura della guida il suo patrimonio fotografico e testimoniale, nonché coinvolgerlo nelle già avviate strategie di valorizzazione del paesaggio dei barcari; la sua autorevolezza potrà anche facilitare il reperimento dei fondi necessari all'operazione editoriale e invogliare gli stakeholders del settore a partecipare alla promozione della navigazione del Vigenzone.

Una guida per il turismo fluviale, quindi per la fruizione attraverso modalità lente come la navigazione e il cicloturismo, stimola un'attività poco impattante sul paesaggio: esso, infatti, richiede un numero ridotto di interventi e si adatta bene alle infrastrutture e percorribilità preesistenti, che potrebbero necessitare perciò solamente di interventi di restauro, adattamento, rifunzionalizzazione e manutenzione; questo consente anche la buona conservazione e il ripristino della qualità paesaggistica di un contesto idraulico consolidato e culturalmente rilevante, che testimonia la storia evolutiva di un territorio.

La guida, se adeguatamente strutturata e scritta, può anche aiutare il viaggiatore a sviluppare un rapporto più diretto, profondo e meno frettoloso con il paesaggio in cui si inserisce, cogliendone gli aspetti multisensoriali e le relazioni più profonde tra gli elementi che lo compongono e favorendo dunque modi di agire più virtuosi e rispettosi della sua integrità.

La guida è però un solo strumento che si inserisce in un ben più ampio e strutturato insieme di strategie di tutela e valorizzazione e che senza un'adeguata progettazione di interventi di infrastrutturazione e creazione di servizi ha soltanto una limitata capacità di favorire lo sviluppo della navigazione turistica in quest'area. Vi è dunque la necessità che operatori del settore e amministrazioni locali colgano le potenzialità e l'importanza della valorizzazione di questo contesto fluviale, che lavorino in sinergia e che si impegnino nella realizzazione programmatica di una progettualità e di una pianificazione attenta e a lungo termine, che ponderi bene vantaggi e svantaggi e che sviluppi delle strategie sostenibili, aventi un'effettiva ricaduta positiva non limitata solamente all'immediato futuro. La guida in questo senso può aiutare a definire chiaramente l'identità turistica del territorio ed essere un primo strumento di promozione, che può stimolare il completamento delle infrastrutture e dei servizi mancanti: tuttavia si ritiene che parte di questi vada realizzata prima o durante la stesura della guida, in modo tale da garantire a chi acquista il testo e decide di compiere l'itinerario quei servizi indispensabili, sufficienti però a garantire la fruibilità e la soddisfazione dell'esperienza. Le sfide principali di tutto questo riguardano: la capacità di far convivere desideri e aspirazioni dei diversi soggetti che possono non essere sempre tra loro concordi, in particolare chi vuole favorire la fruizione del corso d'acqua, in contrapposizione a chi invece sostiene il massimo utilizzo della risorsa idrica in ambito agricolo e industriale; la necessità di saper gestire opportunamente la multifunzionalità dei corsi d'acqua e di saper affrontare la crisi climatica in corso per garantire la navigabilità del Vigenzone in buona parte dell'anno, in modo tale che l'itinerario sia più ampiamente fruibile e generi maggiori ricadute positive per i soggetti e i territori interessati.

La realizzazione del Piano della Portualità Turistica da parte di Infrastrutture Venete per conto della Regione del Veneto è sicuramente indice di una rinnovata attenzione verso i contesti fluviali ed è pertanto fonte di fiducia che ci si stia muovendo nella giusta direzione

e che si intenda davvero investire energie, tempo e denaro nello sviluppo di un'offerta turistica in grado di *esaltare* il paesaggio fluviale in questione.

I contenuti della guida risulteranno incompleti se non includeranno tutte le informazioni pratiche necessarie alla navigazione: queste dovranno essere affidabili, accessibili e facilmente reperibili, dunque messe a disposizione da un soggetto preposto affinché possano essere inserite nel testo turistico.

Si ritiene che la struttura e i contenuti per la guida presentati nell'elaborato siano applicabili anche ad altri contesti fluviali del Veneto, in quanto ciascuna delle categorie d'informazione presentate, data la genericità, è reperibile o declinabile per ogni diversa asta idrografica. Potrebbero inoltre costituire un punto di partenza nel caso si desiderasse realizzare una guida al turismo fluviale che raccolga le vie navigabili dell'intera Regione: questa progettualità potrebbe essere la naturale conseguenza della redazione del Piano della Portualità Turistica regionale e beneficiare della copiosa mole di dati relativi agli elementi d'interesse turistico da questo messi a disposizione; essa darebbe inoltre un grande stimolo all'intero settore della navigazione turistica, in quanto offrirebbe una rete capillare di itinerari tra loro integrati e renderebbe l'esperienza di percorrenza fluviale più personalizzabile per il turista.

Il grado di approfondimento di uno studio preliminare di questo tipo è potenzialmente infinito: è stata perciò operata una scelta che ha limitato il campo di lavoro, considerato anche il tempo a disposizione. Si è preferito concentrare buona parte della ricerca all'introduzione e contestualizzazione del settore turistico e dello strumento della guida per poter cominciare il lavoro concreto di stesura dei contenuti partendo già da questi presupposti. La tesi, dunque, accenna soltanto a ciò che conterrà realmente la guida: i prossimi passaggi potrebbero riguardare la realizzazione di schede di approfondimento degli elementi d'interesse e di esempi di elaborazioni cartografiche: entrambi andrebbero poi sottoposti alla verifica di operatori del settore o testati da naviganti esperti, in modo tale da accertarne l'accuratezza e l'efficacia.

Data la vastità dell'argomento, qui trattato solo in parte, si considerano ampie ed interessanti le possibilità di condurre lavori di ricerca che approfondiscano le tematiche fluviali legate alla storia e alla cultura del territorio, ad esempio le vicende relative ai barcari di Battaglia Terme, ma anche elaborati più progettuali, magari legati al Piano della

Portualità Turistica, che indaghino sui possibili interventi pratici e elaborino eventuali ulteriori strategie di valorizzazione turistica del contesto idrografico in esame.

Il presente studio preliminare, nonostante i limiti riportati, può in sintesi contribuire a produrre una nuova attenzione nei confronti delle vie d'acqua e sensibilizzare i soggetti del settore all'importanza di non abbandonarle e di metterle al centro di programmi di sviluppo territoriale e di creazione di un'offerta turistica sostenibile; non ha avuto l'ambizione di essere completo e privo di lacune, né di esaurire al proprio interno la progettualità, quanto piuttosto di impostare il piano di lavoro affinché abbia un seguito concreto ed avviare o riprendere discussioni legate alla necessità di un riavvicinamento affettivo ai corsi d'acqua, che passi anche per una loro frequentazione nel tempo libero.

Bibliografia

Averone A., *Sull'antica idrografia veneta*, Tipografia Aldo Manuzio, Mantova, 1911

Bandelloni E., Zecchin F., *I Benedettini di Santa Giustina nel basso Padovano. Bonifiche, agricoltura e architettura rurale*, La Garangola, Padova, 1979

Battilotti D., Beltramini G., Demo E., Panciera W., *Uno sguardo d'insieme: il Veneto del rinascimento (1509-1630)*, in Battilotti D., Beltramini G., Demo E., Panciera W. (a cura di), *Storia dell'architettura in Veneto. Il Cinquecento*, Marsilio Editore, Venezia, 2016, pp. 10-31

Blennow A., Rota S., *Introduction*, in Blennow A., Rota S. (a cura di), *Rome and the Guidebook Tradition. From the Middle Ages to the 20th Century*, De Gruyter, Leck, pp. 1-32

Bondesan A., *Le geometrie di un tracciato artificiale*, in Grandis C., Selmin F. (a cura di), *Il Bacchiglione*, Cierre Edizioni, Sommacampagna, 2008, pp. 46-61

Bortolami S., *L'uomo e i corsi d'acqua del padovano e del Polesine nel medioevo: conquiste e scacchi di un rapporto millenario*, in Bosio L., Bortolami S., Zunica M. (a cura di), *Corsi d'acqua*, Padova, Cassa di Risparmio di Padova e Rovigo, 1987, pp. 17-29

Cacciavillani I., *La navigazione interna nella Repubblica Serenissima*, in Zanetti P.G. (a cura di), *La Riviera Euganea. Acque e territorio del canale Battaglia*, Editoriale Programma, Padova, 1989, pp. 95-110

Calvi M. V., *Guía de viaje y turismo 2.0: los borrosos confines de un género*, in «Ibérica», n. 31, 2016, pp. 15-37

Cavallo F., Crozat D., *The Fonsérane lock on the Canal du Midi. Representation, reality and renovation of a heritage site*, in Vallerani F., Visentin F. (a cura di), *Waterways and the Cultural Landscape*, Routledge, New York, 2018, pp. 217-230

Centro Internazionale Civiltà dell'Acqua Onlus (a cura di), *Navigare nel tempo del fiume. Viaggio nel mondo della navigazione fluviale e delle vie d'acqua in Veneto*, Museo della Navigazione Fluviale e Centro Civiltà dell'Acqua Onlus, Battaglia Terme, 2012

Conferenza Mondiale sul Turismo Sostenibile, *Carta per un Turismo Sostenibile*, Lanzarote, 27-28 aprile 1995

Corrain C., *Un progetto di raccordi tra corsi d'acqua: Fiume Nuovo, Vigenzona, Canale Battaglia*, in Zanetti P.G. (a cura di), *La Riviera Euganea. Acque e territorio del canale Battaglia*, Editoriale Programma, Padova, 1989, pp. 163-167

Cucchini E., *La navigazione interna dell'Alta Italia*, XV Congresso Internazionale di Navigazione, Venezia, Provveditorato generale dello stato, Roma, 1931

D'Ambra M., *Padova e il suo territorio in epoca paleoveneta e romana*, in Zanetti P.G. (a cura di), *La Riviera Euganea. Acque e territorio del canale Battaglia*, Editoriale Programma, Padova, 1989, pp. 21-28

Eulisse E., *Introduzione*, in Centro Internazionale Civiltà dell'Acqua Onlus (a cura di), *Navigazione Fluviale e vie d'acqua. Il Museo della Navigazione Fluviale di Battaglia Terme: un patrimonio da riscoprire*, Faenza Editrice, Faenza, 2012, pp. 8-15

Eulisse E., *Visita del Museo della Navigazione Fluviale*, in Centro Internazionale Civiltà dell'Acqua Onlus (a cura di), *Navigazione Fluviale e vie d'acqua. Il Museo della Navigazione Fluviale di Battaglia Terme: un patrimonio da riscoprire*, Faenza Editrice, Faenza, 2012, pp. 61-66

Eulisse E., Visentin F., *Digital applications and river heritage. The inherited landscape of Venice's historic waterways*, in Vallerani F., Visentin F. (a cura di), *Waterways and the Cultural Landscape*, Routledge, New York, 2018, pp. 231-245

Fandrych C. e Thurmair M., *Textsorten im Deutschen. Linguistische Analysen aus sprachdidaktischer Sicht*, Stauffenburg, Tübingen, 2011

Favaro C., Vallerani F., *Paesaggi d'acqua e idrofilia. Luoghi, letteratura, percezioni tra geografia letteraria e coscienza ecologica*, in «Bollettino della Società Geografica Italiana», serie 14, 2(1), 2019, pp. 59-72

Flinz C., *La guida turistica*, in Flinz C., Carpi E., Farina A. (a cura di), *Le guide touristique: lieu de rencontre entre lexique et images du patrimoine culturel. Vol. I*, Firenze University Press, Firenze, 2018, pp. XIX-XXIX

Foulke R., *The guidebook industry*, in Kowalewski M. (a cura di), *Temperamental journeys: Essays on the modern literature of travel*, University of Georgia Press, Athens, 1992, pp. 93-106

Franzin E., *Le acque del Bassanello e l'assedio di Padova del 1509*, in Zanetti P.G. (a cura di), *La Riviera Euganea. Acque e territorio del canale Battaglia*, Editoriale Programma, Padova, 1989, pp. 81-94

Furlan M.C., *Turismo e navigazione fluviale "minore" in Veneto*, [http://retedigital.com/wp-content/themes/rete/pdfs/portus/Portus_7/Turismo e navigazione fluviale minore in Veneto.pdf](http://retedigital.com/wp-content/themes/rete/pdfs/portus/Portus_7/Turismo_e_navigazione_fluviale_minore_in_Veneto.pdf)

Gärtig-Bressan A., *L'immagine del Friuli Venezia-Giulia nelle guide turistiche in lingua tedesca*, in «Rivista Internazionale di Tecnica della Traduzione», 22, 2020, pp. 47-83

Giovinazzi O., Moretti M., *Waterway e sviluppo del territorio: nuova mobilità e turismo sostenibile*, in «TeMA. Trimestrale del Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente», Vol. 3, No. 3, settembre 2010, pp. 59-64

Grandis C., *Uomini e barche, navigazione e trasporto*, in Zanetti P.G. (a cura di), *La Riviera Euganea. Acque e territorio del canale Battaglia*, Editoriale Programma, Padova, 1989, pp. 111-148

Grandis C., *La via fluviale della Riviera Euganea (1189-1557)*, in Gallo D., Rossetto F. (a cura di), *Per terre e per acque. Vie di comunicazione nel Veneto dal medioevo alla prima età moderna*, Il Poligrafo, Padova, 2003, pp. 267-298

Grandis C., *Fiumi, canali e valli ai margini della Laguna Veneta*, in Chinaglia R., Grandis C., Tieto P., Tiozzo P.G., Zanetti P.G. (a cura di), *Acque in Saccisica e dintorni*, Grafiche Pieruzzo, Veggiano, 2000, pp. 17-82

Grandis C., *Il Bacchiglione nel territorio padovano*, in Grandis C., Selmin F. (a cura di), *Il Bacchiglione*, Cierre Edizioni, Sommacampagna, 2008, pp. 184-211

Lunardelli D., *Prefazione*, in GAL Venezia Orientale, Centro Itard (a cura di), *Il portolano delle vie d'acqua del Nord Italia*, Mazzanti Editori, Portogruaro, 2008, pp. 5-7

Mazzarolli A., *Monselice. Notizie storiche*, Messaggero di S. Antonio, Padova, 1940

Mazzetti A., Suman B. (a cura di), *Il Bacchiglione*, Provincia di Padova, Padova, 1994

Mozzi P., *Acque di monte, acque di pianura. L'alto e medio corso del Bacchiglione*, in Grandis C., Selmin F. (a cura di), *Il Bacchiglione*, Cierre Edizioni, Sommacampagna, 2008, pp. 6-43

Nardini A., Sansoni G. (a cura di), *La riqualificazione fluviale in Italia*, Mazzanti Editori, Venezia, 2006

Nyka L., *Experiencing historic waterways and water landscapes of the Vistula Delta*, in Vallerani F., Visentin F. (a cura di), *Waterways and the Cultural Landscape*, Routledge, New York, 2018, pp. 175-193

Nishimura S., *Travel guidebooks: a neglected source of travel information in tourism research*, in «Japanese Journal of Tourism Studies», n. 3, novembre 2004, pp. 43-49

Osti L., Turner L., King B., *Cultural differences in travel guidebooks information search*, in «Journal of Vacation Marketing», vol. 15, n. 1, gennaio 2009, pp. 63-68

Pegoraro G., *Il progetto "Vie d'acqua del Nord Italia"*, in GAL Venezia Orientale, Centro Itard (a cura di), *Il Turismo Fluviale in Italia*, Mazzanti Editori, Portogruaro, 2008, pp. 13-30

Polizzi C.F., *Proprietà, feudi e livelli di molini e canali della Padova comunale*, in Zanetti P.G. (a cura di), *La Riviera Euganea. Acque e territorio del canale Battaglia*, Editoriale Programma, Padova, 1989, pp. 39-63

Prideaux B., *An old form of transport transformed into a new form of heritage tourism experience*, in Vallerani F., Visentin F. (a cura di), *Waterways and the Cultural Landscape*, Routledge, New York, 2018, pp. 145-159

Ridella P., Polloni G. (a cura di), *Le vie d'acqua del Nord Italia*, GAL Venezia Orientale, Portogruaro, 2006

Ridella P., *Delineazione delle linee strategiche*, in GAL Venezia Orientale, Centro Itard (a cura di), *Il Turismo Fluviale in Italia*, Mazzanti Editori, Portogruaro, 2008, pp. 169-180

Ridella P., *Offerta turistica*, in GAL Venezia Orientale, Centro Itard (a cura di), *Il Turismo Fluviale in Italia*, Mazzanti Editori, Portogruaro, 2008, pp. 81-104

Ridella P., Bonato L., *Il turismo fluviale in Italia: definizioni e caratteristiche*, in GAL Venezia Orientale, Centro Itard (a cura di), *Il Turismo Fluviale in Italia*, Mazzanti Editori, Portogruaro, 2008, pp. 49-80

Ridella P., Bonato L., *Altri sistemi fluviali europei*, in GAL Venezia Orientale, Centro Itard (a cura di), *Il Turismo Fluviale in Italia*, Mazzanti Editori, Portogruaro, 2008, pp. 147-168

Sabato G., *Rappresentazioni e territorio nelle dinamiche del turismo: il caso della Lonely Planet Sicily*, in Cusimano G. (a cura di), «Geotema», 57, anno XXII, maggio-agosto, 2018, pp. 39-46

Sandon F., *Da Battaglia a Venezia in barca con Riccardo Cappellozza*, in Zanetti P.G. (a cura di), *La navigazione fluviale e il Museo di Battaglia Terme*, La Galiverna, Battaglia Terme, 1998, pp. 52-55

Smecca P., *Tourist guidebooks and the image of Sicily in translation*, in «Perspectives: Studies in Translatology», Vol. 17, n. 2, giugno 2009, pp. 109-119

Turco F., *Rappresentazioni del cambiamento. Le nuove guide turistiche di Torino*, in «EIC Serie Speciale», Anno IV, n. 6, 2010, pp. 69-74

U.O. Sistema statistico regionale Ufficio di Statistica della Regione del Veneto (a cura di), *Studio Analisi del Sistema turistico del Veneto: la domanda, l'offerta, l'impatto economico, sociale e ambientale*, Regione del Veneto, novembre 2018, https://statistica.regione.veneto.it/Pubblicazioni/studio_relazione_turismo_2018.pdf

Urry J., *The tourist gaze*, Sage, London, 2002 (2° ed.)

Valandro R., *In Monselice nel XIII secolo. Tra pace e guerre*, in Zanetti P.G. (a cura di), *La Riviera Euganea. Acque e territorio del canale Battaglia*, Editoriale Programma, Padova, 1989, pp. 65-79

Vallerani F., *Vie d'acqua del Veneto. Itinerari tra natura e arte*, La Galiverna, Battaglia Terme, 1983

Vallerani F., *La cartografia in epoca veneta: evoluzione del paesaggio tra XVI e XVII secolo*, in Zanetti P.G. (a cura di), *La Riviera Euganea. Acque e territorio del canale Battaglia*, Editoriale Programma, Padova, 1989, pp. 169-182

Vallerani F., *Geografia storica delle acque venete*, in Cortelazzo M. (a cura di), *La civiltà delle acque*, Cassa di Risparmio di Padova e Rovigo, Padova, 1993, pp. 9-27

Vallerani F., *La scoperta dell'entroterra. Nuovi turismi tra Veneto orientale e Pordenonese*, Ediciclo, Portogruaro, 1994

Vallerani F., *I luoghi, i viaggi, la folla. Spazi turistici e sostenibilità*, Dipartimento di Geografia, Università di Padova, Padova, 1997

Vallerani F., *I canali artificiali inglesi dal declino modernista alla valorizzazione turistica*, in Pasinato A. (a cura di), *Oltreconfine. Lingue e culture tra Europa e mondo*, Meridiana Libri, Corigliano Calabro, 2000, pp. 229-248

Vallerani F., *Acque a Nordest. Da paesaggio moderno ai luoghi del tempo libero*, Cierre Edizioni, Sommacampagna, 2004

Vallerani F., *Paesaggi fluviali e orizzonti d'acqua*, in GAL Venezia Orientale, Centro Itard (a cura di), *Il Turismo Fluviale in Italia*, Mazzanti Editori, Portogruaro, 2008, pp. 31-48

Vallerani F., *Paesaggi fluviali e modernità: le Vie d'acqua del Nord Italia*, in GAL Venezia Orientale, Centro Itard (a cura di), *Il portolano delle vie d'acqua del Nord Italia*, Mazzanti Editori, Portogruaro, 2008, pp. 13-16

Vallerani F., *Tra lagune e entroterra: alla ricerca di piccole barche e di storie d'acqua*, in Vallerani F., Sanga G. (a cura di), *Piccole barche e culture d'acqua*, «La Ricerca Folklorica», 59, aprile 2009, pp. 3-13

Vallerani F., *Presentazione*, in Centro Internazionale Civiltà dell'Acqua Onlus (a cura di), *Navigazione Fluviale e vie d'acqua. Il Museo della Navigazione Fluviale di Battaglia Terme: un patrimonio da riscoprire*, Faenza Editrice, Faenza, 2012, pp. 6-7

Vallerani F., *L'arte della fuga e labirinti d'acque: il Veneto dei piccoli fiumi*, in Vallerani F. (a cura di), *Veneto d'acque*, «Venetica. Rivista di storia contemporanea», 2, 2013, pp. 17-34

Vallerani F., *Tra Colli Euganei e Laguna Veneta: dal Museo della Navigazione al turismo sostenibile*, Regione del Veneto, Venezia, 2013

Vallerani F., *Il fiume quale elemento di rigenerazione urbana e territoriale*, in Reho M., Lancerini E., Magni F. (a cura di), *Paesaggi delle acque. Un percorso formativo*, Il Poligrafo, Padova, 2016, pp. 130-133

Vallerani F., *Modernism and water engineering as development strategies: the case of Venetian Inland Waterways in the new Italian State*, in «Revista Movimentos Sociais e Dinâmicas Espaciais», 5, 1, 2016, pp. 184-204

Vallerani F., *Italian Minor Rivers in a Bio-Regionalist Vision: the case of the Low Plain between the Euganean Hills and the Venetian Lagoon*, in Pinton S., Zagato L. (a cura di), *Cultural Heritage. Scenarios 2015-2017*, «Sapere l'Europa», Edizioni Ca' Foscari – Digital Publishing, 2017, pp. 733-744

Vallerani F., *Paesaggi e memoria dei luoghi: il patrimonio dei piccoli fiumi nel progetto EuWatHer (CH JPI 2015-2017)*, in Castiglioni B., Santacroce C.P., Quaglia C., Dal Pozzo A. (a

cura di), *Il paesaggio tra conflittualità e integrazione. Materiali da un'esperienza formativa*, Cleup, Padova, 2018, pp. 81-89

Vallerani F., *Introduction: flowing consciousness and the becoming of waterscapes*, in Vallerani F., Visentin F. (a cura di), *Waterways and the Cultural Landscape*, Routledge, New York, 2018, pp. 1-16

Vallerani F., *Recreational countryside and the riverscape aesthetic. Northwest Croatia hydrography as a sustainable tourism destination*, in Vallerani F., Visentin F. (a cura di), *Waterways and the Cultural Landscape*, Routledge, New York, 2018, pp. 160-174

Vallerani F., *Inland Waterways as Modern Landscapes in Northeast Italy: Recovering a Cultural Heritage for Sustainable Governance*, in Koller M., Lichtenberger A., Bernhardt J. (a cura di), *Mediterranean Rivers in Global Perspective*, Ferdinand Schöningh, München, 2019, pp. 179-202

Van Gorp B., *Guidebooks and the representation of "Other" Places*, in Kasimoğlu M. e Aydin H. (a cura di), *Strategies for Tourism Industry. Micro and Macro Perspectives*, InTech, Rijeka, 2012, pp. 3-32

Wong C., Liu F., *A study of pre-trip use of travel guidebooks by leisure travellers*, in «Tourism Management», n. 32, 2011, pp. 616-628

Zanetti P.G., *Una difficile regolazione delle acque*, in Zanetti P.G. (a cura di), *La Riviera Euganea. Acque e territorio del canale Battaglia*, Editoriale Programma, Padova, 1989, pp. 183-222

Zanetti P.G., *Conche & Navigli. Il sostegno a porte di Battaglia Terme e il recupero della navigazione tra Padova, Colli Euganei e Laguna di Venezia*, Parco Regionale dei Colli Euganei, Arquà Petrarca, 1999

Zunica M., *La Riviera Euganea e il suo territorio oggi*, in Zanetti P.G. (a cura di), *La Riviera Euganea. Acque e territorio del canale Battaglia*, Editoriale Programma, Padova, 1989, pp. 13-16

Guide turistiche analizzate

Caselli L. (a cura di), *Viaggiare a remi tra Venezia e le idrovie del Nord Italia. Una guida pratica, un diario di bordo*, Venipedia Editrice, Venezia, 2021

GAL Venezia Orientale, Centro Itard (a cura di), *Il portolano delle vie d'acqua del Nord Italia*, Mazzanti Editori, Portogruaro, 2008

Pasin G., *Rotta su Venezia. In barca e in bici lungo la Litoranea Veneta da Chioggia a Trieste*, Ediciclo Editore, Portogruaro, 2021

Touring Club Italiano (a cura di), *Veneto (esclusa Venezia)*, sesta edizione, Touring Editore s.r.l., Milano, 1992

Vallerani F., *Vie d'acqua del Veneto. Itinerari tra natura e arte*, La Galiverna, Battaglia Terme, 1983

Zanetti P.G., *Andar per acque da Padova ai Colli Euganei lungo i navigli. Itinerario in barca e in bicicletta*, Il Prato, Padova, 2002

Sitografia

AIPo – Agenzia Interregionale per il fiume Po
<https://www.agenziapo.it/content/mission>

Agriteco
<https://giardiniepiscine.it/azienda/agriteco/>

Arpav
<https://www.arpa.veneto.it/>

A.S.D. Circolo Remiero “El Bisato”
<https://elbisato.it/>

Baldoin Viaggi
<https://www.baldoinviaggi.it/web/>

Bollettino Ufficiale della Regione del Veneto
<https://bur.regione.veneto.it/>

Charterboat.it: Houseboat Italia
<https://www.charterboat.it/it/>

Cicloculturando
<https://www.cicloculturando.it/>

Civiltà dell'Acqua – Centro Internazionale
<http://www.civiltacqua.org/>

ENEA – Progetto Egadi

<http://progettoegadi.enea.it/it/>

Consorzio Battellieri di Padova e Riviera del Brenta

<https://www.padovanavigazione.it/it/home.htm>

Consorzio di Bonifica Bacchiglione

<https://www.consorziobacchiglione.it/il-consorzio/chi-siamo.html>

Delta Tour – Navigazione Turistica

<https://www.deltatour.it/>

Il Burchiello

<https://www.ilburchiello.it/>

Infrastrutture Venete s.r.l.

<https://www.infrastrutturevenete.it/>

Infonavigazione – Infrastrutture Venete

<https://infonavigazione.infrastrutturevenete.it/infonavigazione/>

Ivan Team – Centro Nazionale Rafting e Canoa sul fiume Brenta

<https://www.ivanteam.com/>

izi.TRAVEL

<https://izi.travel/it/>

La campagna vista dall'acqua... - Proloco Pontelongo

<https://www.prolocopontelongo.it/la-campagna-vista-dallacqua-2/>

Locarno Milano Venezia – La via navigabile

<https://www.locarnomilanovenezia.ch/>

Marino Cacciatori – Escursioni sul Delta del Po

<https://www.marinocacciatori.it/it/>

Mazzanti Libri

<https://www.mazzantilibri.it/narrativa>

Museo della Navigazione Fluviale – Battaglia Terme – Padova

<https://museonavigazione.eu/it/>

Navigare fiume Po – Itinerari di fiume, pianura e collina

<http://www.navigarefiumepo.it/>

Navigazione Turistica Venezia e dintorni – F.lli Stefanato

<https://www.navigazionestefanato.it/>

Padova Navigli

<https://padovanavigli.it/>

Regione del Veneto

<https://www.regione.veneto.it/>

TVO – Tour in Venice Otherlands

<https://tvo.srl/confcommercio-escursioni-barca-bicicletta-fiume-lemene/>

Traditional Venetian Boats

<https://traditionalvenetianboats.wordpress.com/>

Voies Navigables de France

<https://www.vnf.fr/vnf/>

Water Museums of Venice

<https://www.watermuseumofvenice.com/>

Waterways Explorer – European Heritage - Euwather

<http://www.waterwaysexplorer.org/>