

Maria Carla Furlan

Turismo e navigazione fluviale “minore” in Veneto

58

Tourism and “Minor” River Navigation in the Veneto Region

Maria Carla Furlan

River boating, or more precisely tourist navigation on the inland waters of Italy, appears to be a growing business: as an experience it focuses on the territory in a wider sense, the landscape, the possibility of experiencing a bond with the mainland and its resources (natural and anthropic) based on the “water” element. It is much less significant however compared to what is happening in other countries in central Europe (France, Holland), both for the characteristics of the demand and because of the actual conditions of the Italian river network. One need only think of the current dearth of river ports today (compared to the large number in past centuries), apart from the ones on the Po river or between sea and river, a result of the decline in cargo transportation on rivers. The river port in Padua, just recently excavated, at the moment has no direct access to navigable canals. In the Veneto the relationship between river navigation and tourism is a strong one, and not

only where the larger rivers are concerned. One of the most famous and well traveled in Italy, the Brenta canal, uses motorboats called “Burchiello” (from the ancient name of local boats, the burci) to navigate the Riviera del Brenta, with its sequence of villas and gardens. There are, however, many other waterways used by tourists which are being increasingly capitalized: the canal system around Padua, the Sile river and the rivers in the Eastern Veneto region (Livenza, Lemene). In terms of identity and local history, the Museum of Navigation in Battaglia Terme (Padua) is of particular interest. In recent years river navigation has been considered (as proven by the convention held in Padua in 2002) as an instrument for the revitalization of tourist offers, as an original means of attracting visitors and, overall, as a new instrument for the promotion of tourism. The interest shown in these secondary waterways is also related to their proximity with the great Veneto beach tourist resort areas and the urban centers. It is important to note that in the province of Venice alone, approximately 6 million tourist arrivals and 30 million presences

La nautica fluviale, o meglio la navigazione turistica sulle acque interne in Italia, appare un settore in espansione, come esperienza che ha come fulcro il territorio in senso lato, il paesaggio, la possibilità di vivere i legami con la terraferma e le sue risorse (naturali e antropiche) partendo dall’elemento “acqua”. Essa ha però rilievo assai minore rispetto a quanto accade nei paesi del centro Europa (Francia, Olanda), sia per le caratteristiche della domanda che per le reali condizioni della rete fluviale italiana. Si pensi alla rarità attuale – contrapposta alla ricchezza dei secoli scorsi – di veri e propri porti fluviali, al di là di quelli sul Po o tra mare e fiume, derivante anche dal decadere del trasporto merci via fiume. Il porto fluviale di Padova, scavato di recente, non ha per ora accesso diretto a canali navigabili.

In Veneto il legame tra navigazione fluviale e turismo è molto stretto, e non solo per quanto riguarda i grandi fiumi. Qui infatti esiste una delle vie d’acqua più celebri e frequentate d’Italia, il Naviglio Brenta, che permette, tramite motonavi definite “Burchiello” (dall’antico nome delle imbarcazioni locali, i burci), di attraversare la Riviera del Brenta, col suo rincorrersi di ville e giardini. Oltre a ciò, però, esistono numerose altre vie d’acqua che vengono utilizzate dai turisti e che sono sempre più valorizzate: il sistema dei canali del padovano, il Sile e i corsi del Veneto Orientale (Livenza, Lemene). Di particolare interesse anche dal punto di vista dell’identità e della storia locale il Museo della Navigazione di Battaglia Terme (PD).

Nel corso degli ultimi anni la nautica fluviale è stata vista – come dimostra anche il convegno tenutosi a Padova nel 2002 – come strumento per il rinnovamento dei prodotti turistici, come forma originale per attrarre visitatori e, nel complesso, come nuovo strumento per la promozione turistica.

L’interesse rivestito da questi corsi d’acqua secondari è anche legato alla vicinanza con i grandi bacini turistici delle spiagge venete e con i centri urbani. Vorremmo solo ricordare qui che nella sola provincia di Venezia gli arrivi turistici registrati sono circa 6 milioni e le presenze 30 milioni, e che la provincia di Padova, comprendente anche il bacino termale di Abano, arriva ad altri 4,8 milioni di presenze l’anno.

È opportuno però soffermarsi su alcune specificazioni e alcune problematiche, relative alla fruizione e al “prodotto-servizio” offerto, da un lato, e alle problematiche tecniche dall’altro.

Prima di tutto, *la fruizione*.

Gli utilizzatori del corso d’acqua navigabile sono essenzialmente distinguibili tra:

- non motorizzati, generalmente residenti nell’area: sportivi (canoa ecc.); amatori/sodalizi remieri (che riprendono anche le tradizioni della voga veneta ecc.); ricreativi.

were registered, and that the province of Padua, including the thermal resort area around Abano, reaches over 4,8 million presences each year. It is necessary however to dwell on certain specific issues and problems relative to the use and the “product-service” offered, on one hand, and the technical issues involved on the other.

First of all, *use*.

The users of the navigable waterways are essentially divided between:

- Non motorized, generally local residents: sports (canoeing, etc.), rowing amateurs/clubs (which pursue the traditions of Venetian rowing, etc.), recreational;
- Motorized, including large boats, of a “public” nature (for recreational purposes, such as the “Burchiello”, and the boats that navigate into the lagoon, the *burci* on the Sile River and the Canale Battaglia). They represent means of navigation which, given their nature, can use such services as drawbridges and basins, and can seat up to 150 passengers. They stop at points of specific interest, and therefore require docking facilities;
 - private boats, generally belonging to residents;
 - rented boats which may include services for sleeping in them, like house boats.

SOME DETAILS REGARDING THE FIRST AND THIRD CATEGORIES

The rental of *house boats* is a growing but still limited phenomenon. The fleet consists in a few dozen boats. The major rental points in the Veneto may be found in Chioggia and at Porto Levante (RO), that is ports which are also points of connection between the sea and the river, and which refer essentially to the great waterways such as the Po and the Adige Rivers. The penetration into minor inland waterways, such as the Brenta canal, is still not very frequent though it is increasing. The Po River and the Lagoon remain the easiest and most frequently traveled itineraries. Generally around 5000 clients rent per year, most of them from central Europe. They are therefore tourists who choose this type of vacation deliberately, navigating up to a full week.

As far as “public” navigation on large boats is concerned, the most traditional tourist phenomenon is navigation on the “Burchiello” (or similar boats), managed by several



different bodies, which includes an itinerary, with several stops, between Stra and Fusina (at the mouth of the lagoon) on the Brenta canal. This is the ancient bed of the Brenta River, which now flows directly into the sea near Chioggia; the old bed was transformed into a navigable waterway (currently classified as a IInd class navigable canal), flowing beside state highway 11, with the construction of four navigation basins at Strà, Dolo, Mira and the town of Moranzani, near Fusina; in this last basin the canal comes into contact with the Venetian Lagoon, after a short stretch of 2 km. Navigation within it is thus defined, to highlight its complexity: “3 river locks, 9 drawbridges, 33 km and 8 m difference in level.”

The number of passengers that on a yearly average use the tourist navigation services on the Brenta is nearly 60,000: it should be noted that they purchase an actual river cruise lasting an entire day, and that access to the boats is available only to the “cruise passengers” and not to common passengers. The cost of the ticket generally includes visits to several villas, and sometimes even lunch. Passenger boarding generally takes place in Venice (save for conditions of low water) – for the east-west route, or at Stra in the other direction: this location, famous for the monumental Villa Pisani, may be reached by bus, and boarding takes place on a dock. Thus the main characteristic remains its inter-modal nature, that is the connection between

water and land transportation. Stops are generally made at Mira and at Malcontenta, and the arrival in Venice includes the use of the Bacino San Marco, thereby plugging into the city port system. This is thus a tourist product that is considered more “cultural-recreational” than actually related to the river and life around it. A much more “naturalistic” approach to rivers is to be had on the Sile River, whereas navigation in the area around Padua features a particularly interesting blend of nature, culture and hydraulic technology, culminating at Battaglia Terme and its museum of navigation, in addition to the canals in the city of Padua itself. Inland “public” navigation on the Lemene river is more difficult to accomplish, as it is navigable between the lagoon area of Caorle (with its original landscape featuring the *casoni*) and Portogruaro, an ancient river city. And finally we should mention the Idrovia Litoranea Veneta as an example of a waterway between sea, river and lagoon: a sort of “highway” which runs down the coast and actually connects the Po River with the Slovenian territory. However, navigable waterways are complex waterways, with specific technical characteristics, a variety of functions and issues connected to this form of navigation in the area.

The Brenta canal, for example, is a collector for a basin with an overall surface area of 282 km², urbanized with many towns, with its own tributaries and important landfill collectors; it is also used



Villa Pisani a Stra, lungo il fiume Brenta
Stra, Venice: Villa Pisani on the Brenta canal

Il Burchiello, imbarcazione turistica che naviga lungo il fiume Brenta
The “Burchiello”, a tourist boat sailing along the Brenta canal

- motorizzati, di cui: su motonavi di grandi dimensioni, di tipo “pubblico” (a scopo ricreativo come il Burchiello, e le barche per la penetrazione lagunare, i burci del Sile e del Canale Battaglia). Si tratta di mezzi che possono godere, data la loro natura, di servizi come quello dell’apertura ponti e conche e possono avere anche 150 posti a sedere. Effettuano soste presso punti di specifico interesse, e quindi necessitano di approdi;
 - su imbarcazioni private, generalmente di residenti;
 - su imbarcazioni a noleggio che possono avere anche servizi per il pernottamento interno, come le house boat.

QUALCHE DETTAGLIO SU ALCUNE CATEGORIE

Il noleggio di house boat risulta un fenomeno in crescita ma ancora limitato. La flotta consiste in alcune decine di imbarcazioni. I punti principali di noleggio in Veneto si trovano a Chioggia e a Porto Levante (RO), cioè in porti che sono anche punti di connessione tra mare e fiume, e che comunque sono riferiti essenzialmente ai grandi corsi d’acqua come Po e Adige. La penetrazione nei corsi d’acqua interni e minori, come appunto il naviglio Brenta, non è ancora molto frequente seppure in via di sviluppo. Il Po e la laguna restano i percorsi più semplici e più effettuati. Il numero di clienti che noleggiavano in genere sono intorno ai 5000 l’anno, provengono generalmente dal centro Europa. Si tratta quindi di turisti che scelgono consapevolmente questa tipologia di vacanza, con una navigazione che dura fino a una settimana.

Per quanto riguarda invece la navigazione “pubblica” su grandi imbarcazioni, il fenomeno turistico di maggior tradizione è la navigazione sul Burchiello (o simili imbarcazioni), gestite da diversi soggetti, che prevede appunto il percorso – con alcune soste – da Stra a Fusina (quindi all’imbocco della laguna) sul naviglio Brenta. Si tratta dell’antico alveo del Fiume Brenta, che ora sfocia direttamente in mare presso Chioggia, il vecchio alveo è stato trasformato in via d’acqua navigabile (attualmente classificato come canale navigabile di II classe), costeggiando la statale II, con la costruzione di 4 conche di navigazione a Strà, Dolo, Mira e in località Moranzani, nei pressi di Fusina; da quest’ultima conca il Naviglio entra in comunicazione con la Laguna di Venezia dopo un breve tratto di circa 2 km. La navigazione in esso è così definita in modo da evidenziarne la complessità: “3 chiuse, 9 ponti mobili, 33 km e 8 m di dislivello”.

Il numero di passeggeri che ogni anno in media utilizzano i servizi di navigazione turistica sul Brenta sono circa 60.000: si ricordi che essi acquistano una vera e propria crociera fluviale della durata di una giornata, e che l’accesso alle imbarcazioni è possibile solo ai “croceristi”, e non a passeggeri comuni. Nel biglietto sono compresi in genere la visita di alcune ville e, a volte, anche il pranzo. Gli imbarchi avvengono generalmente (salvo condizioni

di basso livello dell’acqua) a Venezia, per la tratta est-ovest, o a Stra per l’altra: la località, celebre per la monumentale Villa Pisani, viene raggiunta in bus e l’imbarco si effettua da un pontile. Quindi l’aspetto centrale resta quello della intermodalità, cioè della connessione tra trasporto acquatico e terrestre. Gli scali vengono effettuati a Mira e a Malcontenta e l’arrivo a Venezia prevede l’utilizzo del Bacino San Marco, quindi innestandosi nella portualità cittadina.

Si tratta quindi di un prodotto turistico, ritenuto più “culturale-ricreativo” che legato effettivamente al fiume e alla sua vita.

Molto più “naturalistico” l’approccio al mondo fluviale, è quello proposto sul Sile, mentre particolarmente interessante per il mix di natura, cultura e tecnica idraulica è anche la navigazione dell’area padovana, che ha come suo culmine Battaglia Terme e il suo museo della navigazione, oltre ai canali della città del Santo.

Di più difficile attuazione la navigazione interna “pubblica” sul fiume Lemene, che risulta navigabile dalla zona lagunare di Caorle (con il suo paesaggio originale dei casoni) fino a Portogruaro, antico scalo.

Da ricordare infine l’Idrovia Litoranea Veneta come esempio di corso d’acqua tra mare, fiume e laguna: una sorta di “autostrada” che costeggia il litorale e che collega in pratica il Po con l’area slovena.

Tuttavia i corsi d’acqua navigabili sono corsi d’acqua complessi, con specifiche caratteristiche tecniche, molteplici funzioni e problematiche connesse a questa forma di navigazione nell’area.

Il Naviglio Brenta, per esempio, è il collettore di un bacino della superficie complessiva di 282 km², urbanizzato con numerosi centri abitati, dotato di propri affluenti e importanti collettori di bonifica; esso inoltre è utilizzato per importanti derivazioni d’acqua a uso industriale a Mira e a Porto Marghera nonché a uso agricolo e infine per itticultura nelle valli da pesca limitrofe alla Laguna. Il mantenimento dei livelli idrici per la navigazione dipende quindi da una serie di interventi che riguardano le canalizzazioni che ad esso afferiscono e dalle gestione delle conche e di altri manufatti regolatori (scaricatori ecc.), che sono funzionali anche alle altre attività connesse. La navigazione in esso è fortemente condizionata dalla apertura/chiusura delle conche di navigazione e dei ponti. Ciò avviene solo con un impegno “a terra” piuttosto delicato. Il mantenimento delle condizioni di navigabilità (e quindi la manutenzione dei fondali e delle rive, delle *bricole*, l’apertura dei ponti ecc.), è in genere assicurato dai Genio Civile e dai Comuni, che si devono anche occupare della tutela delle sponde, contrastata a volte dal moto ondoso. A definire gli interventi sono spesso i PRUSST (Programma di riqualificazione urbana e sviluppo sostenibile del territorio), che prevedono il consolidamento delle sponde

for important water derivations for industrial use in Mira and Porto Marghera, and for agricultural use and fish-farming in areas adjacent to the Lagoon. The ability to maintain water levels for navigation therefore depends on a series of works which regard the creation of canals which convey water and the management of basins and other control structures (water traps, etc.) which are functional to all related activities as well. Navigation within it is highly dependent on the opening/closing of the navigation basins and the bridges.

This happens only thanks to a rather delicate job “on land.” Maintaining navigating conditions (and consequently the maintenance of floors and banks, of the *bricole*, opening drawbridges, etc.) is generally the responsibility of the Civil Engineering Corps and the Municipalities, which are also responsible for safeguarding the banks, often compromised by the action of the waves. The definition of the works is often contained in the PRUSST (Program for Urban Requalification and the Sustainable Development of the Territory), which includes the consolidation of banks and reshaping of the edges, the construction of service structures for inland navigation, the maintenance of hydraulic and navigation structures.

Another focus of attention, the relationship between other forms of the transportation system and in particular bridges, which exist on the Riviera del Brenta, but also on other waterways, which often prohibit navigation to boats over 2,5 m high.

The Riviera del Brenta is equipped with a series of swiveling bridges (as well as small “hand-cranked” bridges) which allow the passage of boats, but this means interrupting road traffic, and “isolating”, even if only for a few moments, the right bank from the left, which is where the state highway “ss Padana Superiore” runs and connects to all other routes of communication.

Thirdly, the situation of the docks and services and the “Boarding/disembarking points” or platforms (which cannot with due rigor be defined as ports).

There are in fact docking facilities near the Villas, destined

exclusively for the movement of passengers and for a few individual boats, all exclusively for tourist purposes, and reserved. As we have previously mentioned, it might be possible to connect the Lagoon and sea port systems, though they present very different characteristics, given the technical difference of navigating in inland waters compared to external waters. In fact, the construction of docks and tourist marinas (near the beach resorts, though they could also be connected to the rivers) is increasing rapidly today, but poses significant problems of sustainability and compatibility with naturalistic attractions (as in the case of the lagoon at Caorle). In conclusion, one might state that tourist navigation in the inland waters is an important opportunity for the Veneto because it presents unique and original characteristics.

It also presents different characteristics: from the traditional, group, “cultural” type such as the navigation on the Brenta, to the navigation on other waterways, more recently developed for tourist use.

This use however runs up against objective limits and the different qualities of the territories and the waterways themselves, limits which local Public Administrations attempt to overcome, but which involve a variety of responsible parties and subjects. It is also fundamental to promote and make available information on the conditions of navigation, and services for those who navigate, as well as the possibility of connecting the mainland and its attractions with the waterway.

e risagomatura degli argini, la realizzazione di strutture di servizio alla navigazione interna, la straordinaria manutenzione dei manufatti idraulici e di navigazione. Altro elemento di attenzione, il rapporto con le altre forme di viabilità e in particolare con i ponti, presente in Riviera del Brenta ma anche sugli altri corsi d’acqua, che vedono “strozzata” a volte la possibilità di navigazione per le imbarcazioni alte più di 2,5 m. La Riviera del Brenta è dotata di una serie di ponti girevoli (ma anche piccoli ponti con scorrimento “a manovella”) che permettono il passaggio delle imbarcazioni, ma ciò comporta l’interruzione della viabilità stradale, così da “isolare” – seppur solo per qualche minuto – la sponda destra da quella sinistra, che è quella dove scorre la ss Padana Superiore e che si collega a tutte le vie di comunicazione. In terzo luogo, la situazione degli approdi e dei servizi e dei “punti di imbarco-sbarco” o pedane (che non possono a rigore definirsi porti). Esistono infatti pontili nei pressi delle ville, destinati puramente ai movimenti di passeggeri e per poche unità di natanti, e tutti prettamente turistici e riservati. Come già accennato, è possibile talvolta il legame con la portualità lagunare e marittima, che però presenta caratteri diversi, vista la differenza tecnica della navigazione in acque interne rispetto a quelle esterne. Peraltro, la creazione di darsene e porti turistici (nei pressi delle località balneari, che però potrebbero essere collegati anche ai fiumi) è oggi in crescita, ma essa pone dei rilevanti problemi di sostenibilità e di compatibilità con le attrattive naturalistiche (si veda il caso della laguna di Caorle).

In conclusione, si può affermare che la navigazione turistica nelle acque interne sia per il Veneto una forte opportunità perché presenta caratteristiche di unicità e originalità. Essa presenta però caratteri diversi: da quella tradizionale, di gruppo, e di tipo “culturale” come quella sul Brenta a quella degli altri corsi d’acqua, più di recente “apertisi” alla fruizione turistica. Tale fruizione però si scontra con limiti oggettivi e con le diverse valenze del territorio e dei corsi d’acqua stessi, limiti che però le Amministrazioni pubbliche cercano di superare, ma che coinvolgono una serie di attori e soggetti differenziati. Fondamentale poi la promozione e l’informazione sulle condizioni di navigabilità e l’offerta di servizi per chi naviga, oltre alla possibilità di mettere in relazione l’entroterra e le sue attrattive con il corso d’acqua.