



Università
Ca' Foscari
Venezia

Corso di Laurea Magistrale

in Sviluppo Interculturale dei Sistemi Turistici

Tesi di Laurea

**Vie d'acqua storiche come patrimonio culturale
per il turismo sostenibile:**

il caso del Canale di Battaglia e la mobilità lenta.

Relatore

Ch. Prof. Francesco Vallerani

Correlatore

Ch. Prof. Antonio Paradiso

Laureando

Andrea Aio
Matricola 869259

Anno Accademico

2021 / 2022

Alla mia famiglia

Abstract.

Lo scopo del presente elaborato è quello di andare ad analizzare le vie d'acqua comprese tra Padova e Monselice e il loro secolare utilizzo, ponendo una particolare attenzione al canale Battaglia, alla mobilità lenta e al turismo sostenibile. Dapprima si procede con un'analisi del contesto geografico e storico dell'area che si estende tra i Colli Euganei e la laguna sud, andando a identificare i caratteri geografici distintivi, approfondendo l'intricata e complessa rete idrografica, sia naturale che artificiale, delineando l'evoluzione dei paesaggi, delle tipologie insediative e dei manufatti idraulici. In seguito, si continua con uno studio del canale Battaglia, identificandolo come un patrimonio culturale rilevante, incentrandosi, in particolare, sulla sua storia, sull'antica navigazione, sulla riviera di Battaglia Terme, sulle ville, sui porti e sui mulini ivi presenti e sulle memorie dei barcaroli, che hanno generato in anni recenti il Museo Civico della Navigazione Fluviale di Battaglia Terme. Si passa, quindi, infine, a individuare le pratiche turistiche incentrate nell'oggetto dell'elaborato, in particolare, facendo riferimento al turismo fluviale nella rete euganea, con le nuove percezioni che derivano da questo, i percorsi navigabili e il recupero della nautica tradizionale, al turismo termale e al turismo enogastronomico. L'obiettivo è quello di andare a rivalutare il ruolo della navigazione nelle acque interne, contestualizzandolo all'area di riferimento, rivalutando le prospettive e le potenzialità offerte da questa forma di turismo lento e sostenibile, attraverso le azioni intraprese dalle amministrazioni locali e il contributo delle associazioni per superare le criticità e i conflitti ambientali, in modo da generare un sistema idraulico multifunzionale.

**Vie d'acqua storiche come patrimonio culturale per il turismo
sostenibile:
il caso del Canale di Battaglia e la mobilità lenta.**

Indice.

Abstract. **5**

Indice. **7**

Introduzione. **9**

Capitolo 1. Il contesto geo-storico tra Colli Euganei e laguna Sud. **12**

1.1	I caratteri geografici (bassa pianura e colline)	14
1.1.1	La Pianura Padana	14
1.1.2	I Colli Euganei	19
1.2	La rete idrografica (naturale e artificiale)	31
1.2.1	L'antica rete	32
1.2.2	Il canale Vigenzona	36
1.2.3	Il canale Bisatto	38
1.2.4	Il canale Battaglia	43
1.2.5	Il canale Biancolino	47
1.2.6	Il canale Bagnarolo	48
1.3	Evoluzione dei paesaggi (paesaggi agrari e città diffusa)	49
1.4	Le tipologie insediative e i manufatti idraulici	57
1.4.1	L'Arco di Mezzo	61
1.4.2	La Conca di Navigazione di Battaglia Terme	67

Capitolo 2. Il canale Battaglia come patrimonio culturale. **72**

2.1	Cenni storici	74
2.2	L'antica navigazione	77
2.3	La riviera di Battaglia Terme	80
2.4	Ville, porti e mulini	83
2.4.1	Le Ville	83
2.4.1.1	Villa Giusti	83

2.4.1.2	Villa Molin	86
2.4.1.3	Castello del Catajo	89
2.4.1.4	Villa Selvatico	91
2.4.1.5	Castello di Lispida	93
2.4.1.6	Villa Emo	95
2.4.1.7	Villa Pisani	97
2.4.1.8	Villa Contarini	99
2.4.2	I Porti	101
2.4.3	I Mulini	104
2.5	Dalle memorie dei <i>barcari</i> al Museo Civico della Navigazione Fluviale di Battaglia Terme	113
<i>Capitolo 3. Le pratiche turistiche.</i>		122
3.1	Il ruolo del turismo fluviale	124
3.2	Il sistema turistico termale	133
3.3	La rete fluviale euganea tra nuove percezioni e Turismo Lento	138
3.4	I percorsi navigabili e recupero della nautica tradizionale	142
3.5	Turismo enogastronomico	146
<i>Capitolo 4. Prospettive.</i>		156
4.1	Il ruolo delle amministrazioni locali (Comuni, Consorzio di Bonifica, Genio Civile, Parco Regionale dei Colli Euganei)	158
4.2	Il contributo delle Associazioni	161
4.3	La domanda di Turismo Lento	166
4.4	Criticità e conflitti ambientali	171
4.5	Per un sistema idraulico multifunzionale	173
<i>Conclusioni.</i>		177
<i>Bibliografia.</i>		180
<i>Sitografia.</i>		183

Introduzione.

L'Italia è una penisola attorniata per tre lati dal mare, ma l'acqua, come prevale nell'immaginario comune, non è situata solo attorno al nostro Paese, bensì questo territorio vanta una costellazione di strade liquide, quali fiumi, laghi, bacini artificiali, canali e scoli. Per avere un'idea maggiormente chiara si vogliono riportare di seguito alcune cifre, che permetteranno di comprendere l'importanza rappresentata da questo patrimonio. In particolare, in Italia vi sono circa 1.200 tra fiumi e canali, non contando i numerosissimi scoli e rii di derivazione naturale o artificiale, che occupano una superficie di circa 300 mila chilometri quadrati, di cui ben 58 superano una lunghezza di 100 chilometri e 75 hanno una portata d'acqua media alla foce superiore ai 10 metri cubi al secondo.

Tuttavia, come sarà di seguito oggetto di analisi, la cultura fluviale non vanta dello stesso primato, anzi risulta essere una pratica secondaria, relegata al passato e a un modo di vivere che rallenta la frenesia della modernità. Le stesse persone che vivono in un centro abitato attraversato da un corso d'acqua spesso lo ignorano, prendendolo in considerazione solo come semplice elemento di paesaggio che caratterizza quel determinato ambiente oppure nel momento di improvvise piene ed esondazioni.

Inizialmente, nel primo capitolo si è proceduto con una descrizione del contesto storico e geografico dell'area oggetto di analisi compresa tra i rilievi dei Colli Euganei e la laguna sud di Venezia. Si è iniziato andando ad analizzare i caratteri geografici e morfologici della Pianura Padana, sia in generale che con riferimento alla bassa pianura, e dei Colli Euganei, procedendo anche con un breve approfondimento storico della nascita di questi ambienti. Si è passati allo studio della rete idrografica, sia naturale che artificiale, procedendo con una preliminare breve disamina dell'antica distribuzione dei corsi d'acqua nel territorio, per poi seguire con un'analisi sui canali, che oggi percorrono, in particolare il canale Vigenzone, il canale Bisatto, il canale Battaglia il canale Biancolino e il canale Bagnarolo. Si è, quindi, continuato prendendo in considerazione l'evoluzione dei paesaggi, sia con riferimento a quelli agrari, che a quelli della città diffusa, per concludere il primo capitolo lo studio delle tipologie insediative e dei manufatti idraulici, con particolare attenzione ai due maggiormente rappresentativi

del canale Battaglia, che corrispondono all'Arco di Mezzo e alla Conca di Navigazione, entrambi situati nel territorio del Comune di Battaglia Terme.

Nel secondo capitolo si è trattato il tema del canale Battaglia quale elemento di patrimonio culturale, in particolare, proponendo dapprima, un preambolo che narri la storia e le vicissitudini che hanno portato alla sua costruzione e, in seguito, facendo riferimento all'antica navigazione che su di questo era praticata. Si è proseguito con uno studio della riviera di Battaglia Terme, che può essere tripartita in tre diverse tipologie, la riviera degli opifici, la riviera del canale Battaglia e del canale Bisatto e la riviera del canale Vigenzone. Si è giunti, quindi, a un'analisi delle ville, fra cui Villa Giusti, Villa Molin, Castello del Catajo, Villa Selvatico, Castello di Lispida, Vila Emo, Villa Pisani e Villa Contarini, dei porti e dei mulini situati lungo la Riviera Euganea, da Padova a Monselice. Infine, il capitolo si chiude con il racconto delle memorie dei *barcari* e di come queste siano confluite nel Museo Civico della Navigazione Fluviale di Battaglia Terme, quale raccogliitore delle antiche e tradizionali pratiche nautiche d'acqua dolce.

Nel capitolo terzo si sono prese in considerazione le pratiche turistiche realizzate nell'area oggetto di riferimento, nel dettaglio si è approfondito il ruolo svolto dal turismo fluviale, il complesso sistema turistico termale, le nuove percezioni che interessano la rete fluviale euganea, con una particolare considerazione alla tematica del Turismo Lento. Si è, successivamente, continuato con la questione dei percorsi navigabili e il recupero del patrimonio della nautica locale tradizionale e tipica per concludere il capitolo con un *excursus* sul turismo enogastronomico.

Infine, il quarto capitolo ha trattato le nuove prospettive future, verso le quali, secondo gli studi condotti, il settore si muoverà o ha già iniziato a muoversi. Dapprima si sono considerate le amministrazioni locali, quali Comuni, Consorzio di Bonifica, Genio Civile e Parco Regionale dei Colli Euganei, e, in seguito, il contributo e l'apporto delle Associazioni di settore. Si è proceduto con uno studio accurato della domanda dello *Slow Tourism*, quale sottocategoria del più ampio turismo sostenibile e tipologia che maggiormente si avvicina alle esigenze stesse del turismo fluviale e del turista fluviale. Per concludere si sono presi in esamina le criticità e i conflitti ambientali, che sono da superare per generare un sistema idraulico multifunzionale.

Capitolo 1

Il contesto geo-storico tra Colli Euganei e laguna Sud.

Capitolo 1. Il contesto geo-storico tra Colli Euganei e laguna Sud.

1.1 I caratteri geografici (bassa pianura e colline)

La bassa Pianura Padana Veneta e i Colli Euganei sono due elementi geografici, che presentano delle particolari peculiarità geomorfologiche. Queste vanno a delineare degli aggregati di paesaggi, che concorrono ad aggiungere e ad accrescere il mosaico di paesaggi incontrabili nella zona.

1.1.1 La Pianura Padana

La Pianura Padana è una regione geografica¹, all'incirca di forma triangolare, unitaria dal punto di vista morfologico e idrografico, con una superficie di oltre 47 000 km², che la rende una fra le più grandi pianure europee e la più grande d'Italia e dell'Europa meridionale. Occupa buona parte del settentrione della penisola italiana, delimitata a nord dalle Alpi e della Prealpi e a sud dall'Appennino Settentrionale. In particolare, si sviluppa dalle Alpi Occidentali e Piemontesi estendendosi verso est fino al Mar Adriatico e venendo delimitata a sud dall'Appennino Tosco-Emiliano e Tosco-Romagnolo [Figura 1].

Nel quadro nazionale oltre ad essere, come già precedentemente riportato, la piana più estesa del territorio statale, rappresenta anche la massima concentrazione di abitanti e di attività economiche. In questo territorio, infatti, vi risiedono circa 20 milioni di abitanti, pari a oltre un terzo della popolazione nazionale, determinando una densità demografica pari a 426 ab./km², corrispondente a più del doppio della media italiana. La sua importanza primeggia, inoltre, con riferimento alle attività economiche, con dati che includono, in questo ambito geografico, il 33% degli addetti nel terziario e il 40% degli addetti nell'industria.

¹ Una regione geografica, o regione fisica, o più brevemente una regione, è un'ampia estensione di superficie terrestre distinta per caratteristiche proprie peculiari, come la conformazione del terreno, la posizione geografica, il clima, la fauna, la flora e l'azione antropica (cultura, storia e lingua), che la rendono unica e differente dalle altre che la attorniano.

² Riferimento ai dati del “Censimento della Popolazione e delle Abitazioni” del 2021 elaborato dall'ISTAT. Consultabile presso <http://dati-censimentipermanenti.istat.it/>.



Figura 1: Rappresentazione della Pianura Padana. Fonte: Wikipedia

L'origine attribuita al nome, e in particolare all'aggettivo che la caratterizza come tale, "Padana", viene fatto risalire al latino "padanus", che a sua volta richiama il nome proprio "Padus", corrispondente alla denominazione del Fiume Po attribuita dai Romani. Questo territorio viene denominato anche Pianura Padano-Veneta o più completamente Pianura Padano-Veneto-Romagnola, facendo riferimento alle regioni e ai territori compresi al suo interno. Può essere anche semplicemente riconosciuta come Val Padana, alludendo al bacino idrografico del Fiume Po, come un unico elemento territoriale che si estende dalla Valle Po, nelle Alpi Cozie, in Provincia di Cuneo, alla sua foce a delta, sviluppantasi a cavallo tra la Regione del Veneto e la Regione dell'Emilia-Romagna.

Si tratta di una pianura di origine alluvionale, generatasi da un primordiale bacino di subsidenza, che, abbassatosi, ha generato un ambiente sedimentario³. Volendo semplificare questo concetto per una migliore comprensione, il bacino iniziale si è progressivamente riempito dei sedimenti derivanti dalla demolizione superficiale delle Alpi e delle Prealpi a nord e degli Appennini a sud. Pertanto, inizialmente, i ghiacciai e, successivamente, i fiumi hanno scavato e prelevato i detriti montuosi, trascinandoli a valle e riducendoli in ciottoli, ghiaia, sabbia e limo.

Il maggior collettore di questi detriti è rappresentato dal Po, non a caso, come già detto in precedenza, già i Romani avevano riconosciuto l'importanza svolta da questo fiume,

³ L'ambiente sedimentario può essere definito come l'insieme delle condizioni fisiche, chimiche e biologiche dell'area nella quale un sedimento si accumula.

identificandolo come nome da accostare alla pianura. Infatti, attraverso il trasporto di questi sedimenti è riuscito, naturalmente con il supporto degli altri corsi d'acqua suoi affluenti diretti o indiretti, a espandere la pianura, accrescendola verso il Mar Adriatico. Tuttavia, questo non può considerarsi l'unico fattore che giustifica l'ampliamento della piana: fu, difatti, supportato dal contemporaneo abbassamento del livello del mare, derivato da una significativa diminuzione della temperatura media della Terra, che produsse come risultato finale la formazione della Calotta Polare Artica.

Il primordiale mare che copriva il nord Italia era denominato mar Padano o semplicemente Golfo Padano, estendendosi fino al Piemonte, situando la linea costiera nell'attuale città di Torino [Figura 2].

La pianura è interrotta solo da alcuni isolati rilievi presenti nell'area veneta della stessa, corrispondenti ai Monti Berici e ai Colli Euganei, entrambe catene collinari di origine vulcanica, generate dai coni dei vulcani o dalle colate laviche degli stessi, con forme e altezze molto eterogenee fra loro. Durante il Pliocene erano delle semplici isole affioranti, disperse nell'immensità dell'antico mare, ma, nonostante, il ritiro delle acque, tale caratteristica li ha de sempre connotati come tali, tanto che lo stesso letterario e viaggiatore inglese Percy Bysshe Shelley (1792-1822), li paragona, nel 1818, dalla cima del monte Venda, a delle "isole senza mar", in quanto, per la presenza della nebbia a ricoprire la pianura sottostante, emergevano sporadicamente solo le vette dei colli.

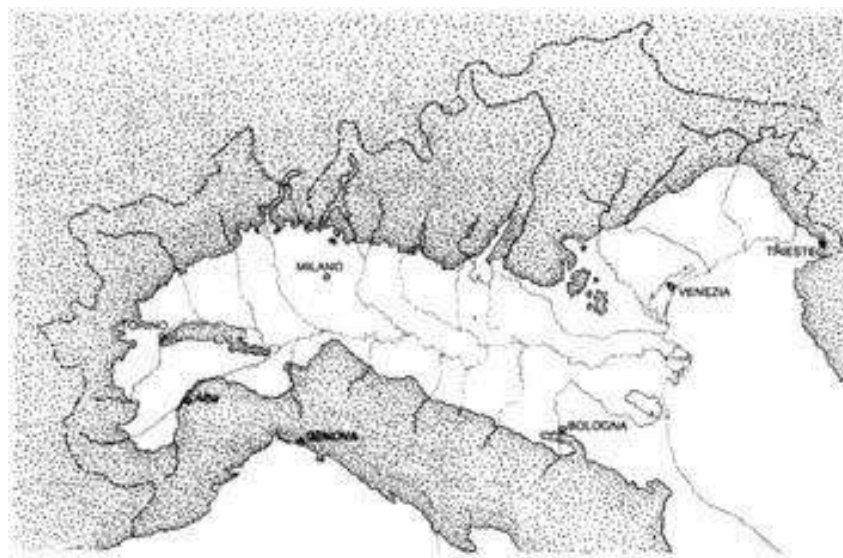


Figura 2: Il mar Padano all'inizio del Pliocene. Fonte: Da Desio, 1973, ridisegnato in Cavallo e Repetto, 1992

Dal punto di vista geologico la Pianura Padana può essere suddivisa in “*alta pianura*” e “*bassa pianura*”, in relazione alla granulometria del suolo e del sottosuolo, ovvero facendo riferimento alla dimensione dei materiali sedimentari presenti e, in precedenza, trasportati verso valle dai ghiacciai e dai corsi d’acqua [Figura 3]. La distinzione, quindi, non considera tanto la latitudine, quanto l’altitudine.

L’“*alta pianura*” si trova ai piedi della fascia prealpina e appenninica ed è costituita dalla prevalenza di materiali definibili come più grossolani, come i ciottoli e la ghiaia. I terreni che si trovano in questa area geografica sono poco adatti a un utilizzo agricolo, in quanto, per le dimensioni consistenti dei detriti, l’acqua scende facilmente nel suolo fino a incontrare gli strati impermeabili della “*bassa pianura*”. Il suolo e il sottosuolo della “*bassa pianura*” si compongono, quindi, di sedimenti più sottili e fini, come l’argilla e il limo, che la rendono maggiormente impermeabile e capace di trattenere l’acqua, evitandone la percolazione. Questa peculiarità rende quest’ultima molto fertile e adatta all’agricoltura.



Figura 3: Suddivisione della Pianura Padana. Fonte: hyperfv.org

La zona compresa tra l’“*alta pianura*” e la “*bassa pianura*” viene denominata zona delle “*risorgive*” e dei “*fontanili*” [Figura 4]. In quest’area la presenza di materiali più fini aumenta in proporzione rispetto ai materiali di dimensioni più grandi, accrescendo, in questo modo, l’impermeabilità del suolo e permettendo all’acqua presente nel sottosuolo di risalire e sgorgare nuovamente in superficie.

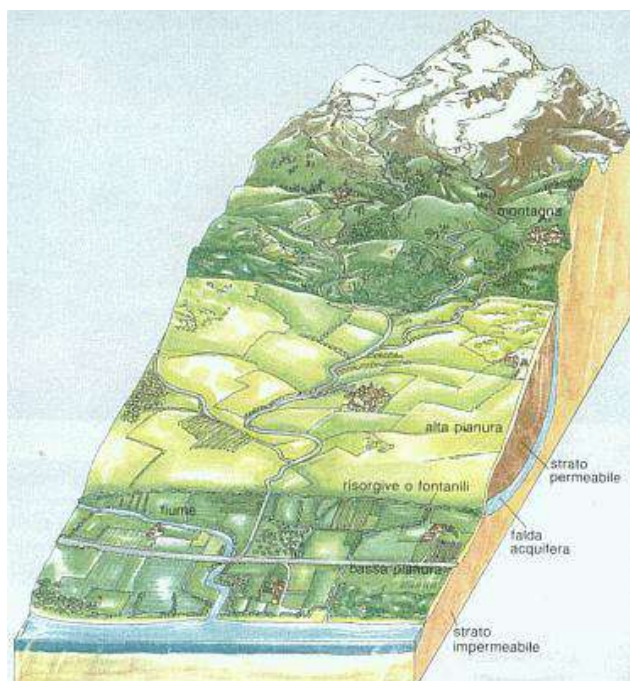


Figura 4: Esempificazione del fenomeno delle risorgive. Fonte: hyperfvg.org

Volendo circoscrivere la zona considerata, oggetto effettivo di questa argomentazione, si vuole considerare la “*bassa pianura*” che si estende tra i Colli Euganei a est, il fiume Brenta a nord, il fiume Adige a sud e la laguna di Venezia e il mar Adriatico a ovest. Si tratta di una porzione della più ampia bassa pianura alluvionale, che si estende a sud della fascia delle risorgive, formatasi con l’apporto dei detriti da parte del fiume Brenta, del fiume Piave e del fiume Adige.

È un territorio prevalentemente pianeggiante, a sud del fiume Bacchiglione, che presenta una lenta, ma costante, pendenza in direzione sud-est, il quale incontra nei Colli Euganei gli unici rilievi presenti. Trattandosi di una pianura sublitoranea dell’alto Adriatico, nello specifico di derivazione alluvionale del fiume Adige, presenta comunque gli stessi caratteri geomorfologici ricorrenti in tutte le altre pianure nord-orientali, ovvero una consistente presenza di detriti e di sedimenti di piccole dimensioni, come la sabbia, il limo e l’argilla, i quali la rendono in maggior misura impermeabile, riducendo la permeabilità della terra stessa.

Proprio in considerazione di queste caratteristiche derivò il fatto, che in questo territorio erano, in origine, presenti una grande quantità di paludi e acquitrini e che, nei secoli successivi, la gestione umana delle acque assunse un rilievo di primo piano. Infatti, osservando l’ultima argomentazione, solo in tal modo fu possibile la bonifica dell’area, effettuata a più riprese, per dedicare le terre alla coltivazione, e la prevenzione delle

esondazioni dei numerosi fiumi, canali e scoli, i quali avrebbero provocato un protratto ristagno d'acqua nel corso del tempo.

1.1.2 I Colli Euganei

I Colli Euganei, come già riportato in precedenza, sono l'unico elemento che emerge dall'uniforme pianura in considerazione [Figura 5]. Si tratta di un gruppo di rilievi collinari di origine vulcanica, molto eterogenei fra loro per forme e altezze, che occupano la parte sud-occidentale della Provincia di Padova, con una superficie di circa 100km².

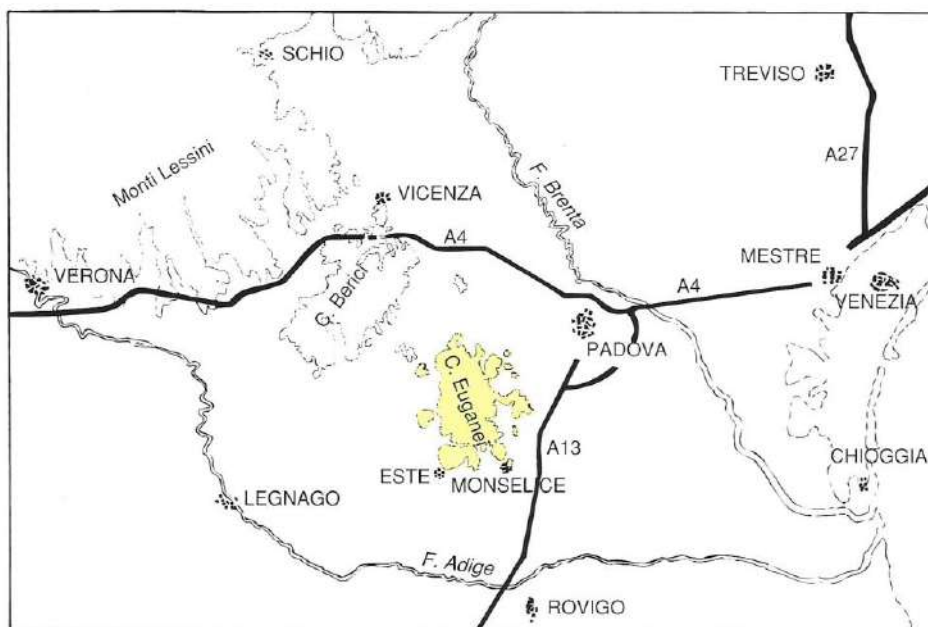


Figura 5: Posizione geografica dei Colli Euganei. Fonte: Astolfi G., Colombara F., La geologia dei Colli Euganei, Padova, 1990

L'elevazione del complesso collinare risulta essere relativamente modesta, con un'altitudine dei rilievi principali compresa tra i 400 e i 500 metri sul livello del mare, e fra tutti svetta come più alto il Monte Venda, superando di poco i 600 metri [Figura 6]. Emergono isolati nella pianura alluvionale che li circonda, non troppo lontani dai vicini Colli Berici, con i quali sono geologicamente legati da un antico passato comune: questi, infatti, costituiscono l'estremità meridionale della profonda dorsale rocciosa che

dalle Dolomiti e dai Monti Lessini si protende verso la Pianura Padana, in direzione sud-est.

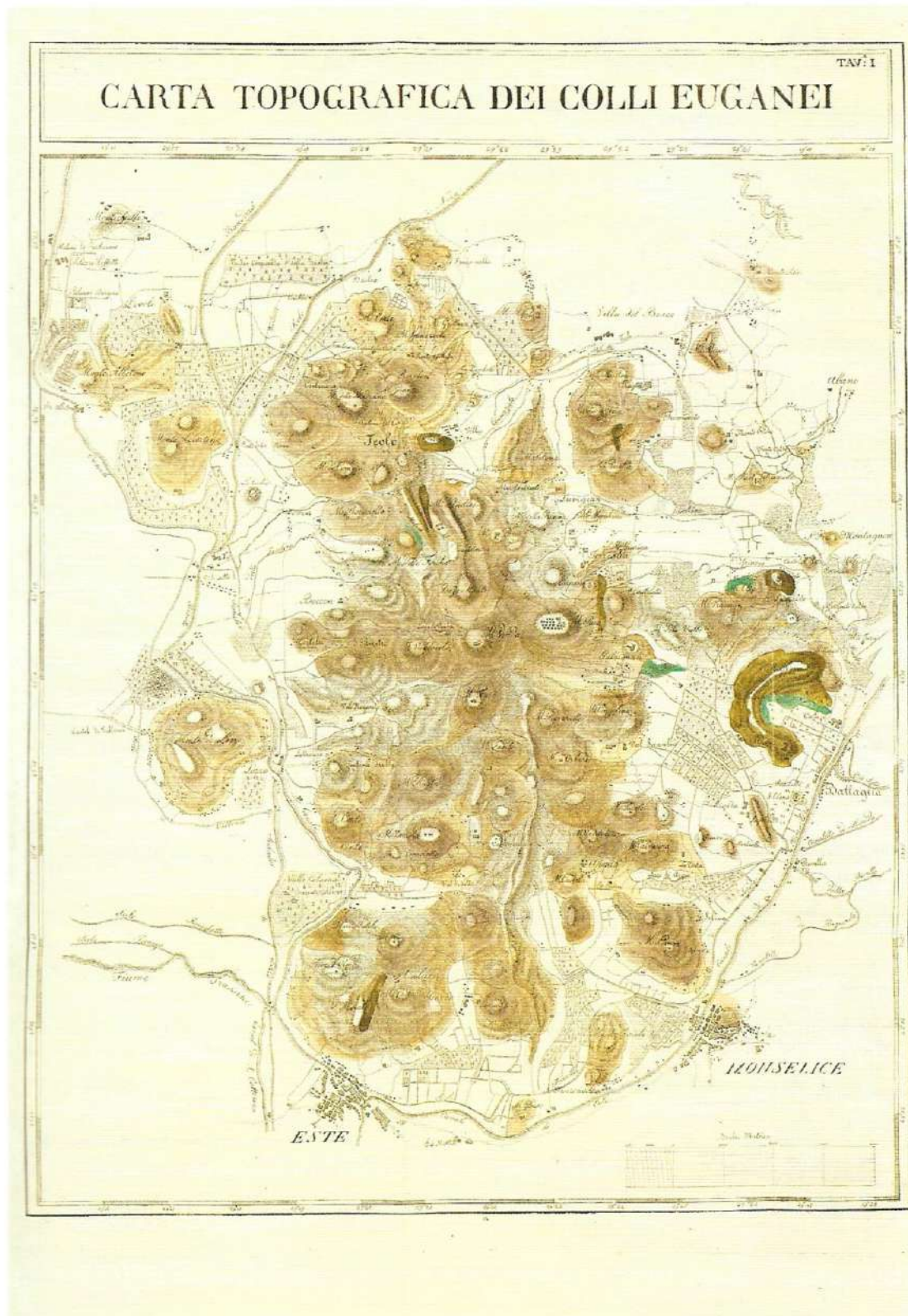


Figura 6: Carta topografica dei Colli Euganei. Fonte: Da Rio N., *Orittologia Euganea*, tavola I, 1836

Il toponimo attribuito viene fatto risalire a un periodo relativamente recente compreso tra il Duecento e il Cinquecento, riprendendo, l'aggettivo latino "Euganues", derivante dal greco antico "εὐγενεῖς" ("di nobile stirpe"), utilizzato per descrivere l'antichissima popolazione degli Euganei, stanziata nelle zone pianeggianti e montuose dell'Italia nord-orientale tra le Alpi Orientali e il mar Adriatico, prima dell'arrivo dei Veneti Antichi.

Facendo riferimento alla formazione dei Colli Euganei, si deve considerare che sono il risultato di due distinti cicli vulcanici di età e con caratteristiche differenti. Le prime eruzioni si verificarono nel corso dell'Eocene superiore e furono caratterizzate da colate sottomarine di lave basaltiche fluide⁴. Queste si depositarono, in seguito, sul fondale marino, andandosi a mescolare ai sedimenti marnosi, che si stavano, in quel periodo, riversando. Queste colate furono accompagnate anche dalla fuoriuscita di altro materiale, costituito da cenere, lapilli e frammenti solidi, a volte vetrosi, di composizione basaltica.

A seguito di un intervallo temporale di quiete, perdurato circa alcuni milioni di anni, l'attività eruttiva ricominciò durante l'Oligocene inferiore. Questa si differenziò dalla prima per la diversa composizione dei magmi vulcanici viscosi, caratterizzati da corpi eruttivi riolitici⁵, trachitici⁶ e latitici⁷. Fu questo secondo ciclo vulcanico a conferire le attuali forme, che ancora oggi caratterizzano i Colli Euganei e li differenziano dai vicini Colli Berici e Monti Lessini. Il ciclo termina con altre lave basaltiche, simili per tipologia a quelle della prima fase eruttiva, ma molto inferiori per quantità.

Le dinamiche che determinarono l'evoluzione magmatiche nei Colli Euganei, tuttavia, non sono ancora state chiarite con particolare precisione. La teoria prevalente elaborata dagli studiosi riporta che le masse fuse acide, di composizione trachitica e riolitica, sono il risultato della fusione di parte della crosta terrestre e del mantello superiore, durante la fase di sprofondamento verso le aree soggette a maggiori temperature e a una pressione superiore [Figura 7].

⁴ Il basalto è una roccia effusiva, che, quindi, si raffretta in superficie, povera di silice, ma ricca di minerali come l'ossido di magnesio e l'ossido di calcio.

⁵ La riolite è una roccia vulcanica effusiva ricca di silice, originata da un magma granitico molto viscoso, che si raffredda molto rapidamente quando arriva in superficie.

⁶ La trachite è una roccia magmatica effusiva ricca di feldspato alcalino di colore grigiastro.

⁷ La latite è una roccia vulcanica effusiva di colore grigio scuro, caratterizzata dall'elevata presenza di calcio.

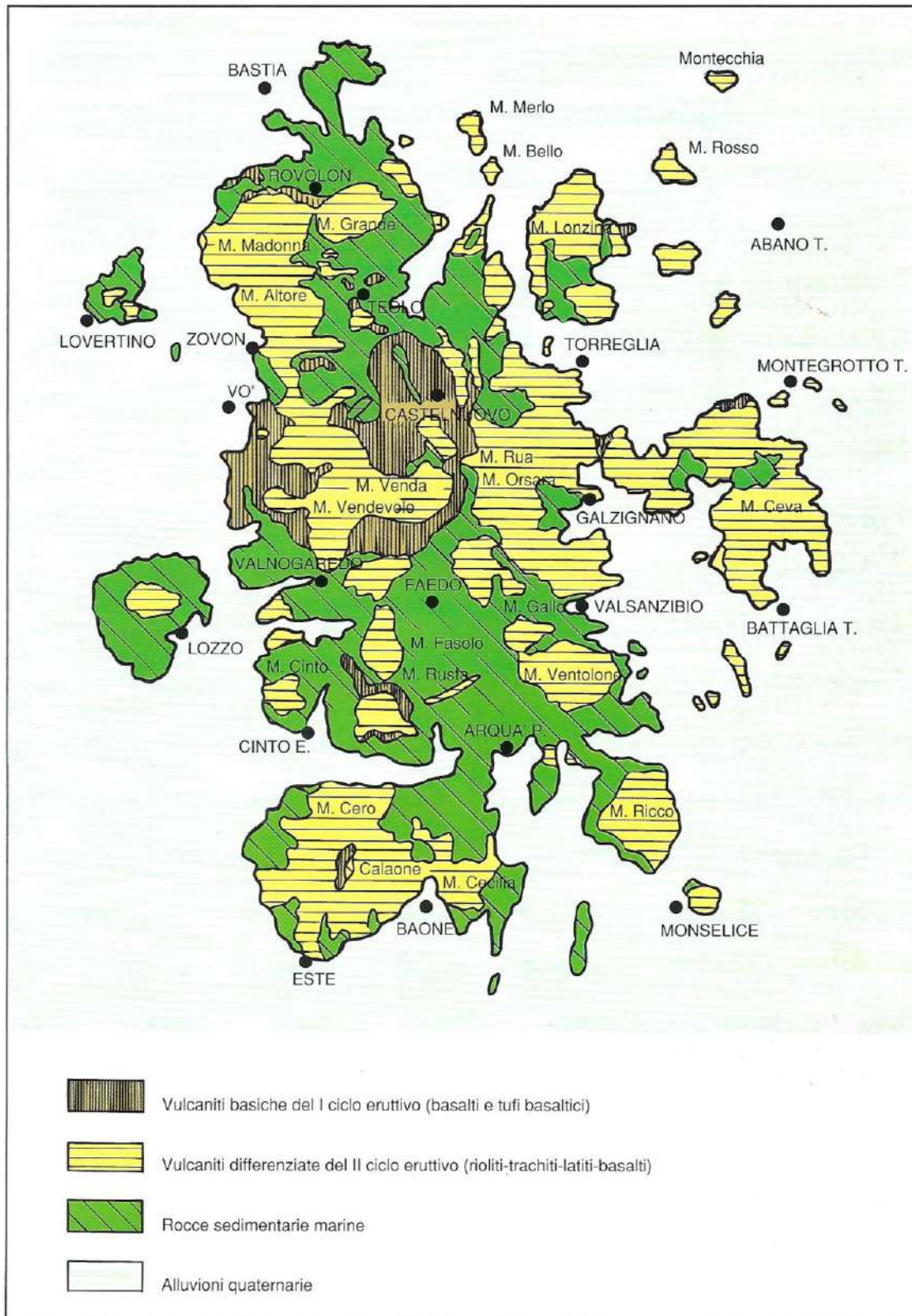


Figura 7: Rappresentazione geolitologica semplificata dei Colli Euganei. Fonte: Astolfi G., Colombara F., *La geologia dei Colli Euganei*, Padova, 1990

La genesi dei vari corpi eruttivi, presenti nei Colli Euganei, è determinata dalla viscosità, che aveva la lava al momento dell'emissione. Questa è ricollegata sia alla composizione chimica che alla temperatura del magma, in particolare, più bassa risulta essere la temperatura maggiore sarà la viscosità della massa lavica.

È possibile delineare uno schema, attraverso il quale si possono individuare quattro tipologie fondamentali dei corpi eruttivi euganei:

- il duomo o la cupola di ristagno [Figura 8], che si è costituito quando la lava, alzando la copertura, è fuoriuscita in superficie, ristagnando sulla fessura di emissione (es. Monte Venda e Monte Vendevolo);

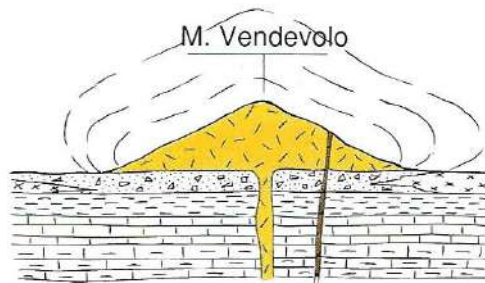


Figura 8: Schema di duomo o cupola di ristagno (Monte Vendevolo). Fonte: Astolfi G., Colombara F., *La geologia dei Colli Euganei*, Padova, 1990

- il laccolite classico [Figura 9], che si è costituito quando la lava si è inserita tra i piani di stratificazione delle rocce sedimentarie esistenti, provocando il sollevamento a cupola del tetto; il contatto tra la roccia vulcanica e la roccia sedimentaria viene definito “concordante” (es. Monte Cecilia);

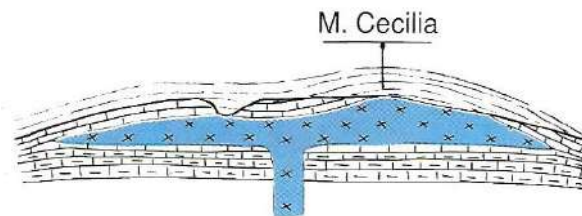


Figura 9: Schema di laccolite classico (Monte Cecilia). Fonte: Astolfi G., Colombara F., *La geologia dei Colli Euganei*, Padova, 1990

- il laccolite di eruzione [Figura 10], che si è costituito quando la spinta della lava viscosa ha superato la resistenza delle rocce superiori, provocando la lacerazione

della copertura rocciosa, che fungeva da tetto, e portando, quindi, alla fuoriuscita in superficie del magma (es. Monte Lozzo e Monte Cero);

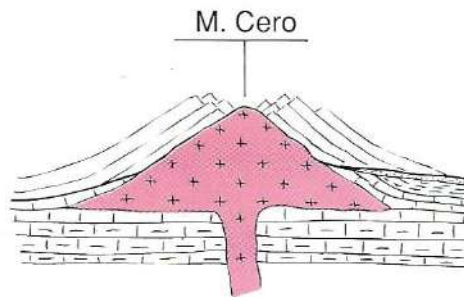


Figura 10: Schema di laccolite di eruzione (Monte Cero). Fonte: Astolfi G., Colombara F., *La geologia dei Colli Euganei*, Padova, 1990

- il corpo discordante [Figura 11], che si è costituito quando la lava, non trovando una via di fuoriuscita lungo la copertura rocciosa sovrastante, si è fatta strada verso l'esterno utilizzando le fratture discordanti con la stratificazione, divenendo queste ultime le vie preferenziali di risalita (es. Monte Ricco e Monte Altore).

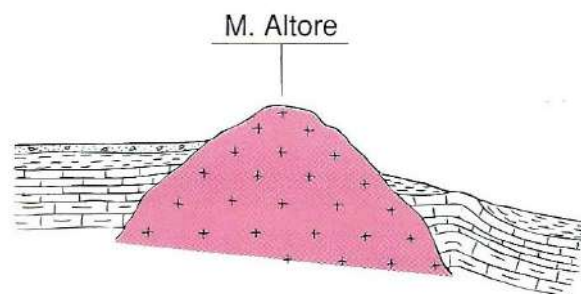


Figura 11: Schema di corpo discordante (Monte Altore). Fonte: Astolfi G., Colombara F., *La geologia dei Colli Euganei*, Padova, 1990

Le eruzioni si verificarono in un ambiente sottomarino, ma, con quasi assoluta certezza, i coni più elevati affiorarono già allora sulla superficie del mare, andando a costituire un piccolo arcipelago di isole vulcaniche. Questa configurazione permase fino all'inizio del Quaternario, quando il sollevamento del bacino, unito al ritiro verso est dell'antico mar Padano e a imponenti fenomeni alluvionali, produssero come risultato finale la Pianura Padana.

A seguito dell'emersione, gli agenti esogeni (sole, vento, gelo e acqua) iniziarono la propria azione erosiva, asportando le coperture sedimentarie più leggere e superficiali e andando, quindi, a delineare i corpi duri vulcanici, corrispondenti alle forme coniche che, senza l'opera estrattiva dell'uomo, potremmo ammirare ancora oggi.

L'industria estrattiva dell'area vanta sicuramente un'origine molto antica, facendo risalire le prime cave attive già in età romana, per poi proseguire durante i secoli successivi, giungendo, per esempio, all'epoca della Repubblica Serenissima, quando i veneziani utilizzarono la trachite dei Colli Euganei per pavimentare Piazza San Marco a Venezia. Si trattava, in ogni caso, di un'asportazione di materiale relativamente circoscritta, con un'incidenza sempre molto limitata.

La situazione cambiò a partire dal Novecento, quando divenne un'attività economica di primaria importanza, portando, però, all'estrazione di quantità di roccia sempre maggiori. Tra i principali effetti ritroviamo il rapido degrado dell'ambiente, la deturpazione del paesaggio e la minaccia all'esistenza stessa dei rilievi collinari, se fosse stato mantenuto un tale livello di asportazione. Il materiale estratto dai Colli Euganei era la marna⁸, per la produzione di cemento, e la trachite, per impieghi edilizi e massicciate ferroviarie, stradali e fluviali.

In questo frangente si sviluppò un movimento locale a partire dal 1968, che diede ardua battaglia per arrestare l'attività estrattiva dalle cave dei Colli Euganei. Questa può essere riconosciuta come una fra le prime manifestazioni in Italia per la tutela del paesaggio e la difesa dell'ambiente. I risultati dello scontro furono diversi:

- l'emanazione della legge n. 1097 del 29 novembre 1971 (l.1097/1971⁹), denominata "*Norme per la tutela delle bellezze naturali ed ambientali e per le attività estrattive nel territorio dei Colli Euganei*", che produsse come effetto principale la cessazione dell'estrazione, infatti come riportato all'articolo 2 della predetta legge "*le cave e le miniere di materiale da riporto e quelle che forniscono pietrame trachitico, liparitico e calcare e pietrisco basaltico, trachitico, liparitico e calcareo, devono cessare ogni attività entro il termine perentorio del 31 marzo 1972*";

⁸ La marna è una roccia sedimentaria, composta da una parte argillosa e da una parte carbonatica.

⁹ Testo della l.1097/1971 disponibile su Normattiva. <https://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:legge:1971:1097>

- la nascita di una nuova sensibilità culturale, sia localmente che a livello nazionale, volta a una maggiore difesa dei valori paesaggistici e ambientali per garantire anche un futuro economico all'area euganea;
- l'istituzione nel 1989 dell'ente Parco Regionale dei Colli Euganei, con l'obiettivo di fornire una protezione e una salvaguardia al territorio ricompreso nell'organismo.

Nei Colli Euganei è presente una sorprendente varietà floristica, dovuta a vari fattori, quali: l'origine geologica, la morfologia dei rilievi, le microregioni climatiche a seconda dei versanti, che possono essere più o meno esposti alla luce solare, e l'isolamento da altri gruppi montuosi. In questo territorio convivono specie con caratteristiche eterogenee, alcune adatte a temperature più calde, come la macchia mediterranea (erica arborea, corbezzolo, salvia e leccio), altre di carattere montano (castagno, mirtillo nero, faggio, betulla). La fauna euganea risulta essere più povera rispetto alla flora, ma, in ogni caso, numerosi sono i vertebrati, i mammiferi e gli invertebrati che popolano quest'area, alcuni dei quali risultano essere delle specie autoctone, sviluppatesi a causa del relativo isolamento geografico. Il paesaggio dei Colli Euganei, inoltre, si presta particolarmente a essere il luogo ideale per l'avifauna, sia in merito a quella stagionale, che a quella che vi permane durante tutto l'anno. Fra le numerose varietà di specie presenti, sicuramente preme segnalare il picchio muraiolo, che sfrutta le cave artificiali dei rilievi collinari per svernare.

Tra gli elementi caratterizzanti la geologia dei Colli Euganei svetta il fenomeno del termalismo, localizzato nei pressi del complesso collinare, compreso nell'area di Abano Terme, Montegrotto Terme, Battaglia Terme e Galzignano Terme. La genesi di questo fenomeno è da ricercare molto indietro nel tempo, raggiungendo epoche antiche, infatti, quest'area era nota e sfruttata in tal senso già in età romana e, successivamente, in età medievale. A partire dal XIV secolo, prima sotto la Signoria dei Carraresi¹⁰ e in seguito con la Serenissima Repubblica di Venezia, il sistema termale di Abano Terme e Montegrotto Terme si sviluppò in modo progressivo, raggiungendo, però, solo nel

¹⁰ La famiglia Da Carrara fu una famiglia aristocratica padovana, che dal 1318 al 1405 assunse il comando della signoria della città. Fonte: https://www.treccani.it/enciclopedia/dacarrara_%28Enciclopedia-Italiana%29/

Novecento il proprio culmine, attraverso la costruzione delle grandi strutture alberghiere [Figura 12].

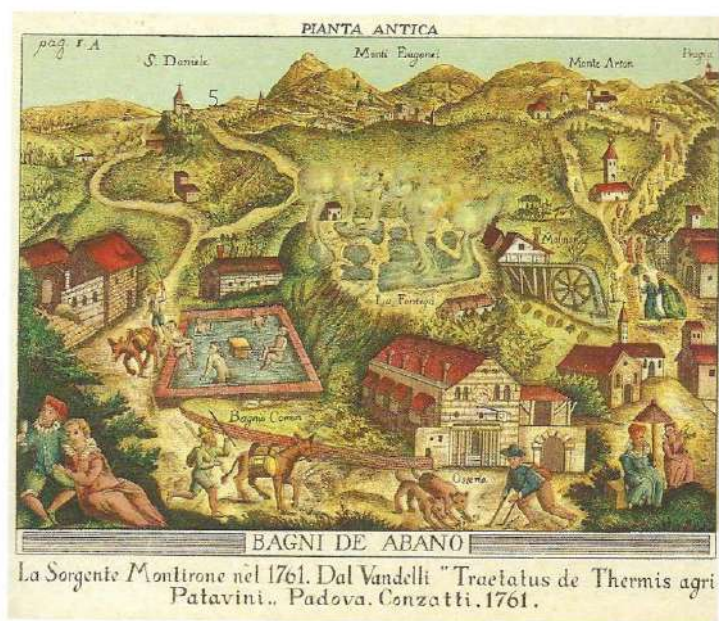


Figura 12: Stampa settecentesca che raffigura la sorgente termale di Montirone ad Abano Terme. Fonte: Selmin F., Guida dei Colli Euganei: la storia, l'arte, la natura il paesaggio, Verona, 2009

Fino all'inizio del XX secolo venivano utilizzate, quasi in modo esclusivo, le naturali risorgive delle acque termali, ma, da quando il fenomeno termale divenne parte di un turismo maggiormente massificato, la crescente domanda ha generato la costruzione di pozzi dotati di pompe per l'aspirazione dell'acqua direttamente dal sottosuolo. L'elevato sfruttamento degli ultimi cinquant'anni ha prodotto un progressivo e costante abbassamento del livello della falda acquifera sotterranea, spingendo i pozzi sempre a maggiore profondità per garantirsi un approvvigionamento sufficiente alla domanda, e portando come conseguenza principale la quasi totale scomparsa delle sorgenti naturali di acqua termale. Attualmente i pozzi operanti nell'area sono circa duecento ed estraggono la totalità delle acque termali utilizzate nelle strutture alberghiere. Le poche sorgenti naturali spontanee oggi ancora osservabili si incontrano presso gli ex Bagni di S. Bartolomeo tra Battaglia Terme e Galzignano Terme, la sorgente Val Calaona e il gruppo di sorgenti attorno al laghetto di Arquà Petrarca [Figura 13].

La temperatura delle acque termali è variabile a seconda della profondità con la quale viene estratta, infatti, preme ricordare che la temperatura della crosta terrestre aumenta

di 1°C ogni 30 metri di profondità circa. Le acque termali estratte dagli acquiferi più profondi presentano una temperatura che oscilla tra gli 85-86°C, mentre quelle più superficiali fra i 65-68°C. Di media, comunque, le acque raccolte con l'ausilio dei pozzi hanno una temperatura variabile attorno ai 75°C.



Figura 13: Distribuzione delle zone termali nei Colli Euganei. Fonte: Astolfi G., Colombara F., *La geologia dei Colli Euganei*, Padova, 1990

Facendo riferimento a una piovosità media annua che si aggira attorno agli 800 mm, distribuita in modo uniforme sull'intera superficie della catena collinare di circa 100 km², si viene a delineare, a causa delle precipitazioni, un afflusso medio annuo pari a 80 milioni di metri cubi d'acqua. Una parte di questa, sull'ordine del 40-45% dell'afflusso

complessivo, viene direttamente riversata nuovamente nell'atmosfera attraverso l'evapo-traspirazione della vegetazione e del suolo, mentre la restante parte si ripartisce fra quella che defluisce a livello superficiale, per la maggiore, e quella che permea nel sottosuolo [Figura 14].

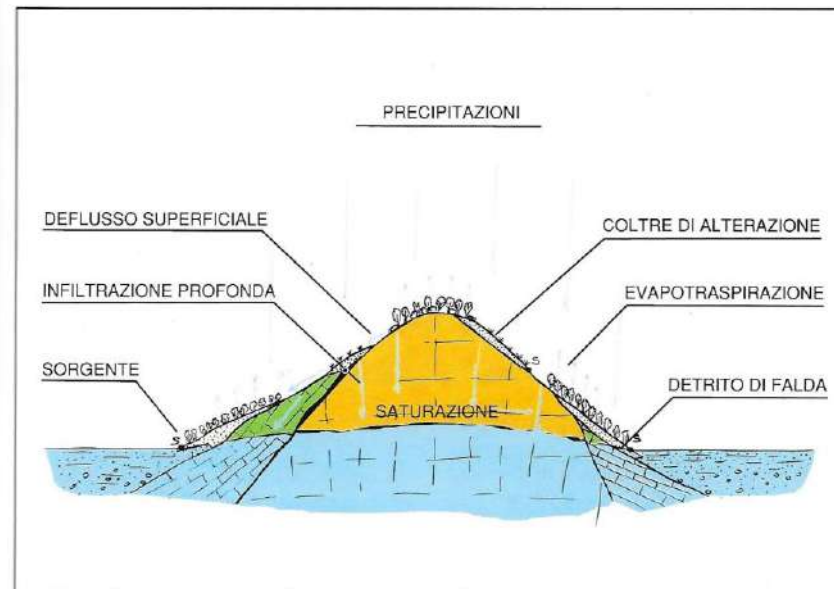


Figura 14: Schema teorico del circuito idrologico a cui sono soggette le acque di precipitazione nella zona euganea. Fonte: Astolfi G., Colombara F., La geologia dei Colli Euganei, Padova, 1990

Lo scorrimento superficiale si verifica utilizzando una vasta e fitta rete di rii e scoli, che si generano attraverso i pendii e le valli. Questi proseguono il proprio percorso andando, successivamente, ad alimentare i fiumi e i canali della Pianura Padana. Per una parte consistente dell'anno i rii hanno un regime ridotto di portata d'acqua, o possono risultare, addirittura, asciutti, ma al verificarsi di precipitazioni consistenti, assumono un carattere torrentizio, caratterizzato da un deflusso sostenuto d'acqua. Questa condizione idrologica deriva dalla pendenza particolarmente accentuata dei pendii della catena collinare e dalla presenza di un suolo poco permeabile di natura argillosa.

Le poche acque che si infiltrano nel terreno si fanno strada attraverso le fessure presenti fra le rocce vulcaniche, andando ad alimentare le falde acquifere sotterranee e, per mezzo di un circuito superficiale, riaffiorano in seguito nelle sorgenti. La maggior parte delle sorgenti di natura euganea, più o meno temporanee, a seconda del periodo,

presenti in tutto il territorio, sono collocate alla base dei rilievi, dove i materiali mostrano una maggiore permeabilità [Figura 15].

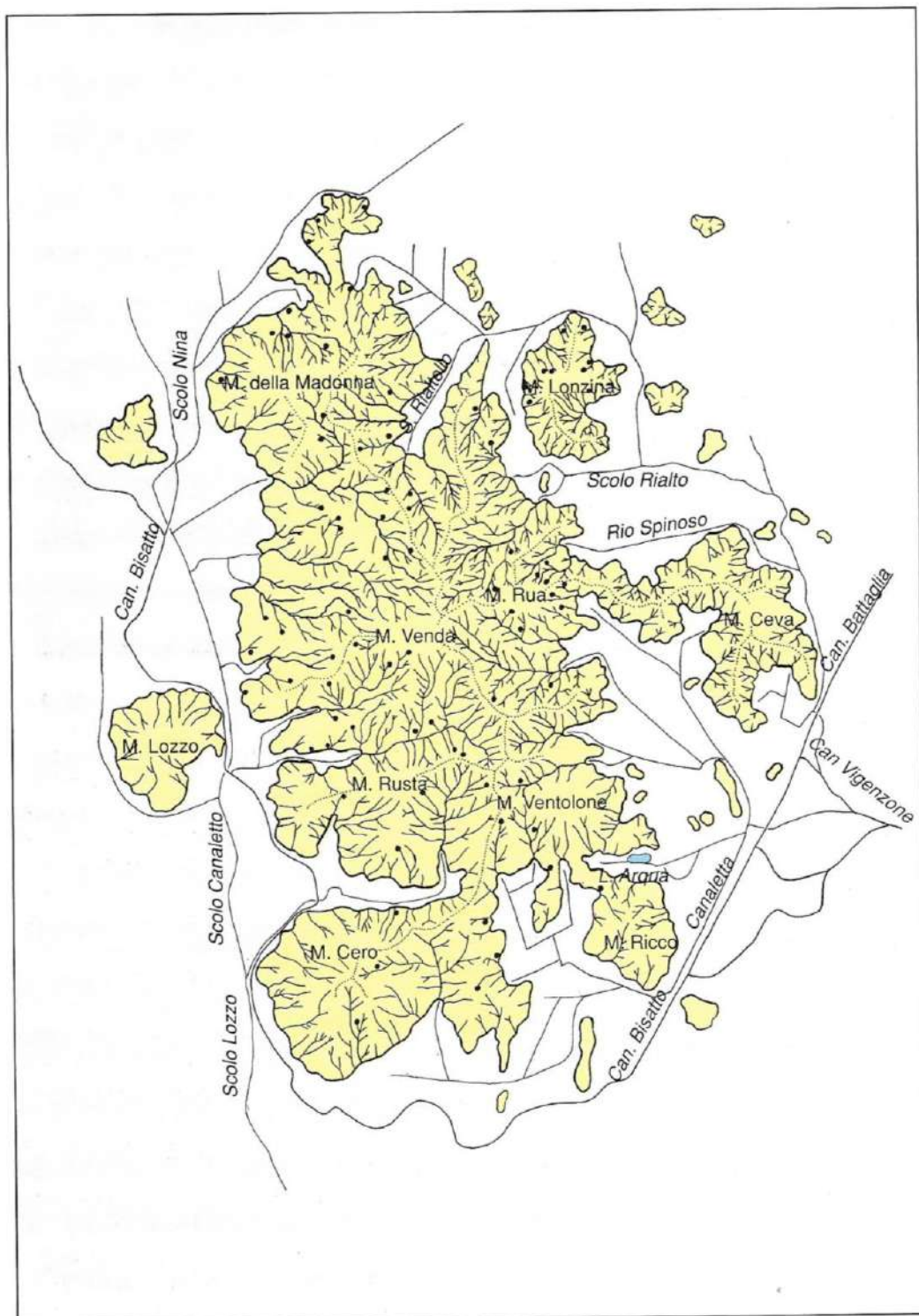


Figura 15: Sviluppo del reticolato idrografico e distribuzione delle sorgenti fredde perenni, rappresentate graficamente da pallini neri. Fonte: Astolfi G., Colombara F., *La geologia dei Colli Euganei*, Padova, 1990

1.2 La rete idrografica (naturale e artificiale)

Il paesaggio, l'ambiente e il sistema idrografico del territorio preso in considerazione hanno subito nel corso dei millenni profonde trasformazioni e mutamenti. Quest'area in epoche passate mostrava una configurazione idrogeologica estremamente differente rispetto a quanto è possibile osservare oggi: erano presenti numerosi acquitrini, laghetti e zone paludose, che si andavano a generare dalle esondazioni dagli stessi corsi d'acqua, che attraversano queste terre altamente impermeabili.

Nel corso dei secoli le singole azioni private, unite alle intenzioni pubbliche dei vari domini, susseguitesi dalle epoche più remote fino ai giorni più recenti, hanno generato la complessa rete idrografica attualmente visibile. Un reticolo altamente intricato, ma anche punto cruciale della pianura veneta centrale e meridionale, che ha reso possibile plasmare su di esso, fin dai tempi più antichi, lo schema stradale. Solo facendo riferimento alle epoche più moderne, l'astruso tracciato viario ha subito sostanziali mutamenti, attraverso la realizzazione di imponenti infrastrutture, che hanno semplificato la viabilità, portando però a uno stravolgimento dell'originario schema.

La mappa di seguito riportata [Figura 16] permette di comprendere l'attuale rete idrografica dell'area presa in oggetto di studio.

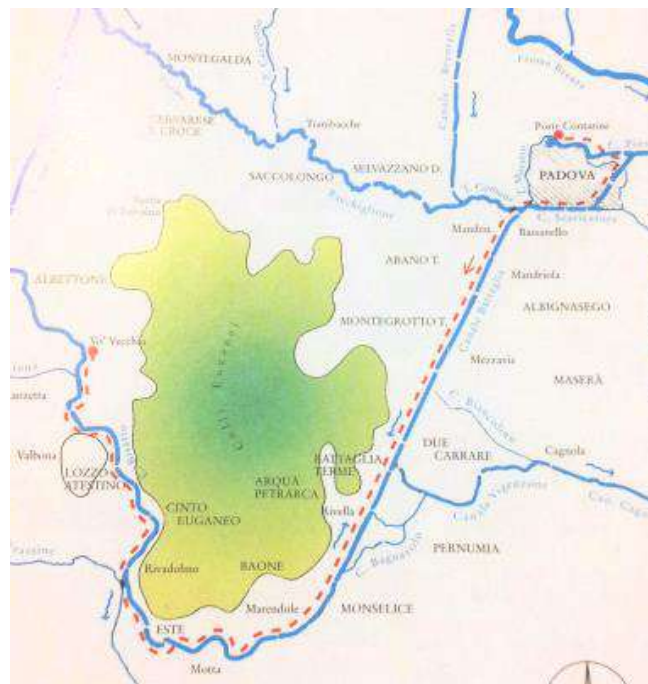


Figura 16: Schema idrografico odierno. Fonte: Zanetti P., Andar per acque. Da Padova ai Colli Euganei lungo i naviglio. Itinerario in barca e in bicicletta, Padova, 2002

1.2.1 L'antica rete

L'antica rete fluviale ha svolto l'arduo compito di formazione della Pianura Padana, attraverso il trasporto verso valle dei materiali recuperati dall'erosione delle catene montuose delle Alpi e degli Appennini. Durante il trasporto i fiumi procedono con una sorta di "selezione" del materiale che spostano, lasciando, man mano che procedono verso il mare, gli elementi più grossi e pesanti. In base a questa argomentazione, in corrispondenza dello sbocco dei fiumi nella pianura, si ritrova il fenomeno dei conoidi di deiezione, ovvero degli accumuli di detriti dalla forma semicircolare, composti per la maggior parte da materiale grossolano, come massi e grossi ciottoli, che per primo si deposita a causa dell'elevato peso. In quest'area, situata alla base dei pendii montani, proprio facendo riferimento alle grandi dimensioni dei detriti, si trovano delle risorgive, in quanto il suolo risulta essere altamente permeabile. Proseguendo il percorso fluviale si ritrova, dapprima, nella porzione centrale della pianura i detriti di piccole dimensioni, per poi giungere verso il mare, dove si incontrano materiali finissimi, come il limo.

Esistono delle eccezioni, anche abbastanza frequenti, rispetto a quanto sopra riportato, dovute a situazioni climatiche eccezionali, in particolare, con riferimento ai periodi asciutti e ai periodi piovosi, con conseguenti scenari di magra e di piena. Facendo riferimento ai primi si verificarono durante le glaciazioni, che invasero tutto il continente europeo, diminuendo in modo consistente, per via delle basse temperature, la portata d'acqua dei fiumi e, quindi, i detriti più sottili vennero lasciati più a monte rispetto alle condizioni normali. Situazione opposta si verificava, richiamando il secondo scenario, quando le temperature terrestri si alzavano, provocando un incremento nello scioglimento dei ghiacciai e un conseguenziale aumento della portata dei fiumi, producendo, pertanto, un trasporto più a valle dei detriti più grandi.

I geologi sono d'accordo nell'affermare che la pianura che si estende tra le Prealpi Venete, Vicenza, Padova e il mar Adriatico si sia formata nel corso dell'Olocene iniziale, periodo compreso approssimativamente tra il nono e l'ottavo millennio a.C.. In particolare, riconoscono nel fiume Astico e nel fiume Brenta, allora soggetti a straordinarie piene e potenti alluvioni, i responsabili dell'origine e del successivo mutamento ed evoluzione della piana. I due corsi d'acqua, in origine, probabilmente si univano in un unico fiume passante nel corridoio compreso tra i Colli Berici e i Colli Euganei, che poi scorrendo confluiva direttamente nell'Adige.

Fornendo ulteriori precisazioni, come è possibile osservare dalla mappa [Figura 17], con riferimento alle frecce di colore blu, nell'antico fiume Astico si immettevano le acque di tutti i torrenti, i canali e gli scoli della pianura vicentina compresa tra le Prealpi Venete e i Monti Lessini, ovvero un'area di circa 1400 km². Il fiume Brenta, raffigurato con le frecce di colore verde, invece, era nutrito da un imponente bacino montano di oltre 1800 km², compreso tra le Alpi sudorientali e porzione delle Dolomiti. Esso scendeva in pianura nei pressi dell'attuale cittadina di Bassano del Grappa e, prima di dirigersi nel corridoio precedentemente nominato, tra le colline padovane e quelle vicentine, si ramificava con diramazioni secondarie verso il mar Adriatico, delineandosi, quindi, come il diretto responsabile della formazione della piana a est e a sud di Padova.

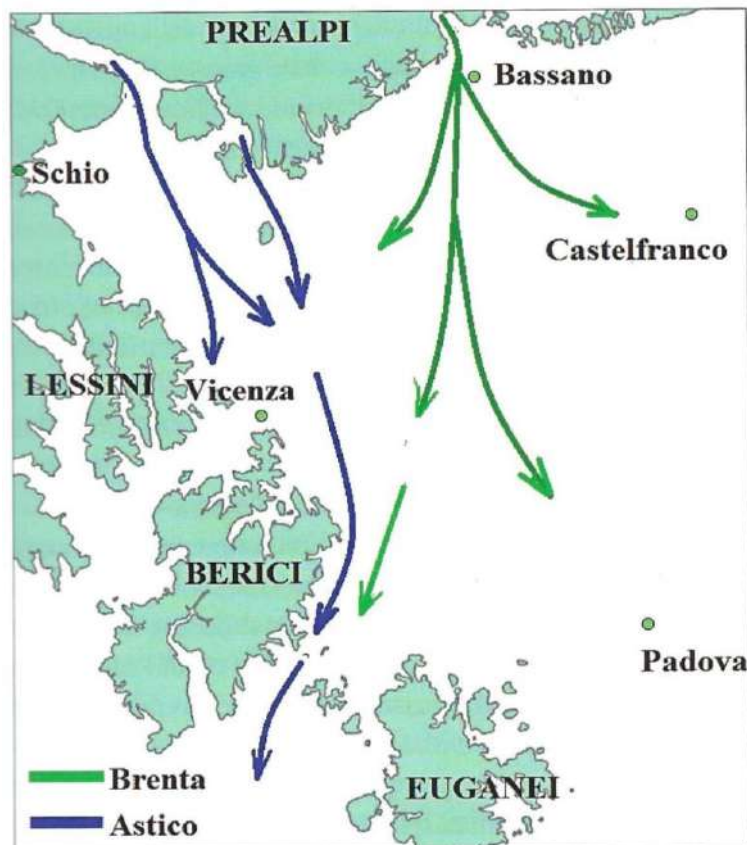


Figura 17: Percorsi preistorici del fiume Astico e del fiume Brenta. Fonte: Sottani N., *L'acqua nelle contese tra Vicenza e Padova: dalla pace di Fontaniva al sodalizio di Novoledo*, Crocetta del Montello (TV), 2019

Partendo dal medio Olocene, come dimostra lo studio “*Palaeohydrography and Early Settlements in Padua*”, in riferimento al progetto “*Padova Underground*”, finanziato e

sostenuto dal Dipartimento di Geoscienze dell'Università di Padova e della Soprintendenza per i Beni Archeologici del Veneto, il fiume Brenta e l'antico fiume Astico hanno mutato più volte il proprio percorso, proprio in ragione alle grandi portate d'acqua e alle continue esondazioni, che si verificarono in quell'epoca storica. Infatti, attraverso l'ausilio delle moderne tecnologie sia chimiche che idrogeologiche è stato riscontrato che il fiume Brenta, nel corso dei millenni, ha modificato il proprio corso, portandosi sempre più a nord, passando dall'iniziale corridoio tra i Colli Berici e i Colli Euganei, verso, nel periodo compreso tra il V e il IV millennio a.C., l'attuale direttrice de *La Storta*, passante per Mestrino e Rubano e consolidando il proprio percorso a partire dal II millennio a.C. [Figura 18].

Lo studio ha, infine, anche riscontrato che l'attuale fiume Bacchiglione, nell'antichità conosciuto come fiume Retrone, corrisponde all'antico fiume Astico di allora, con riferimento al bacino idrografico di provenienza, ha modificato il proprio corso durante i millenni, spostandosi anch'esso verso settentrione e non passando più nel corridoio esistente tra i due rilievi collinari veneti. A partire sicuramente dal II millennio a.C. il fiume Bacchiglione o Retrone scorre già a nord dei Colli Berici e dei Colli Euganei e il suo corso principale sta oggi sfruttando dei paleovalvei generati dall'antico percorso del fiume Brenta.

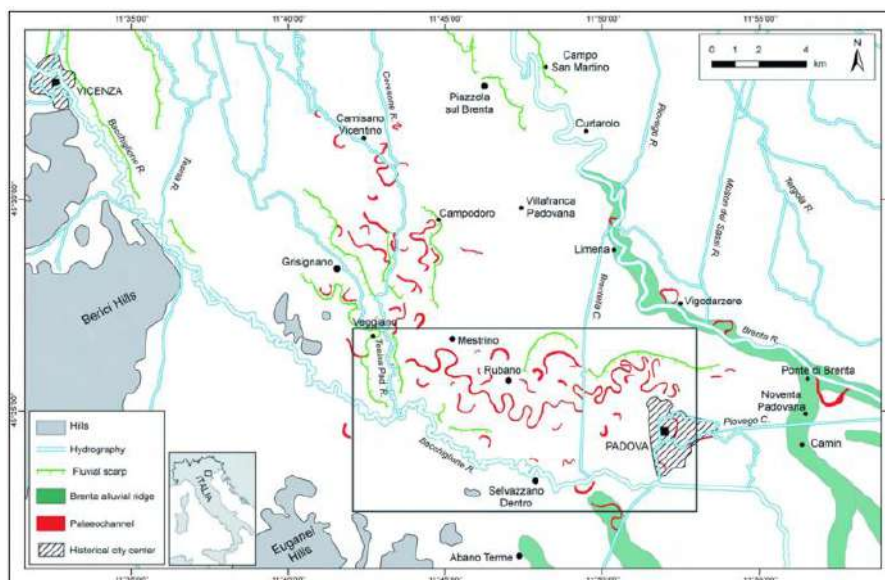


Figura 18: Mappa degli antichi percorsi fluviali. Tratto da Mozzi P., Piovan S., Rossato S., Maurizio C., Abbà, Fontana A., *Palaeohydrography and Early Settlements in Padua (Italy)*, Padova, 2010

Nella pianura che si incontra tra i due rilievi collinari veneti sono sorti, riutilizzando i paleovalvei già esistenti, diversi scoli, tra i quali risulta utile nominare il Siron, il Liona e il Nina generando un bacino di drenaggio di circa 270 km², come è possibile notare dalla mappa sottostante [Figura 19]. Questi scoli confluivano in seguito nel fiume Siron, passante per Este fin dall'antichità, come confermato dagli studi settecenteschi condotti da Isidoro Alessi (1712-1799), riportati in *“Ricerche storico critiche delle antichità di Este”*, il quale scrisse: *“Il fiume che da secoli passa per Este si chiamava una volta Sirona”*.

Successivamente il fiume atestino si immetteva direttamente nel fiume Vigenzone, la cui esistenza è attestata da fonti documentali a Monselice già a partire dal 1013 e a Este dal 1164, e, attraverso quest'ultimo, era, infine, possibile, seguendo la corrente, raggiungere direttamente il Mar Adriatico e, quindi, avere un accesso alle grandi rotte commerciali.

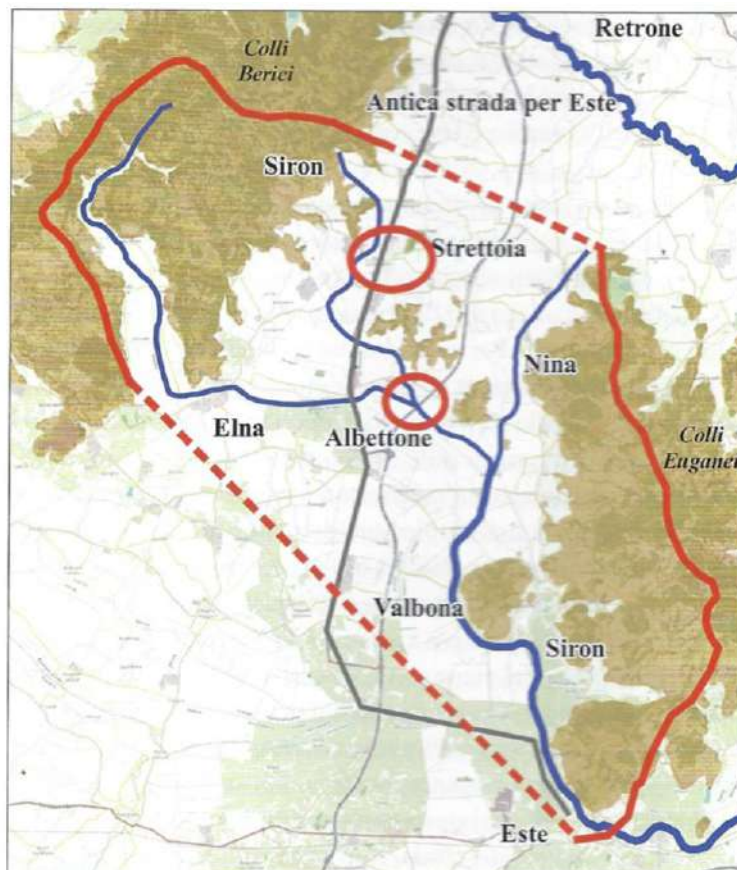


Figura 19: Bacino scolante dei Colli Berici e dei Colli Euganei. Fonte: Sottani N., L'acqua nelle contese tra Vicenza e Padova: dalla pace di Fontaniva al sodalizio di Novoledo, Crocetta del Montello (TV), 2019

1.2.2 Il canale Vigenzone

Il canale Vigenzone è attualmente sia un emissario che la foce stessa del canale Battaglia e del canale Bisatto, generantesi dall'incontro, presso la chiusa dell'Arco di Mezzo, delle acque con corrente opposta, in particolare, le prime provenienti da Padova e scorrendo in direzione Battaglia Terme e le seconde giungenti da Longare e defluendo verso Este, Monselice e Battaglia Terme stessa. Si tratta in prevalenza di acque del fiume Bacchiglione, recuperate sia a Longare che a Padova, con alcune eccezioni, rappresentate dalle acque degli scoli provenienti dai bacini idrografici dei Colli Berici e dei Colli Euganei, come i vicentini Liona e Nina e il padovano Rialto. In merito a quest'ultimo corso d'acqua, si incarica di drenare l'intera area termale situata tra il versante nord-orientale dei Colli Euganei, il fiume Bacchiglione e il canale Battaglia, avendo un bacino pari a circa 116 km². Le acque dello scolo sottopassano il canale Battaglia utilizzando la botte a sifone del Pigozzo nei pressi del castello del Catajo.

Il primo tratto compreso tra l'Arco di Mezzo e lo scolo Rialto viene anche denominato canale Sottobattaglia, nel quale era presente il porto di Sotto e ivi racchiuso il centro commerciale e proto-industriale. Il canale prosegue successivamente il proprio percorso verso Pernumia, Due Carrare e Cagnola, giungendo, infine, a Bovolenta, dove si reimmette nel Bacchiglione, proseguendo la propria corsa verso il mar Adriatico.

La genesi del canale deve essere fatta risalire molto indietro nel tempo, addirittura richiamando un'origine naturale di un antico percorso fluviale, probabilmente ricollegato all'originario corso dell'Adige, prima che venisse dirottato nel VI secolo. Il fiume Vigenzone ha, però, continuato a esistere, facendo fluire le acque recuperate dagli scoli e mantenendo comunque una discreta importanza, garantendo a Este e a Monselice un accesso diretto al mare, ancora prima della costruzione del canale Bisatto e del canale Battaglia.

Le fonti storiche dell'epoca sono, purtroppo, scarse e non forniscono una completa descrizione dell'area, tuttavia, la semplice comparsa della parola *Vigenzone* o *Vighenzone* ne fornisce una prova. Una fonte costituita da una pergamena del 1013 annota che la "*curte que nominatur Paetriolo*" era posta in "*Monte Vignalesygo non longe prope flumen Vigenzone*", fornendo in tal modo l'elemento che si stava ricercando, ovvero l'esistenza di questo corso d'acqua in epoca antecedente alla costruzione antropica. La mappa [Figura 20] di seguito riportata rappresenta una

ricostruzione verosimile di quella che poteva essere l'idrografia dell'area oggetto di analisi durante l'XI secolo, fornendo, in aggiunta, particolare importanza al canale Vigenzone, individuandolo quale fiume principale di Monselice e indicandone il suo originario percorso.

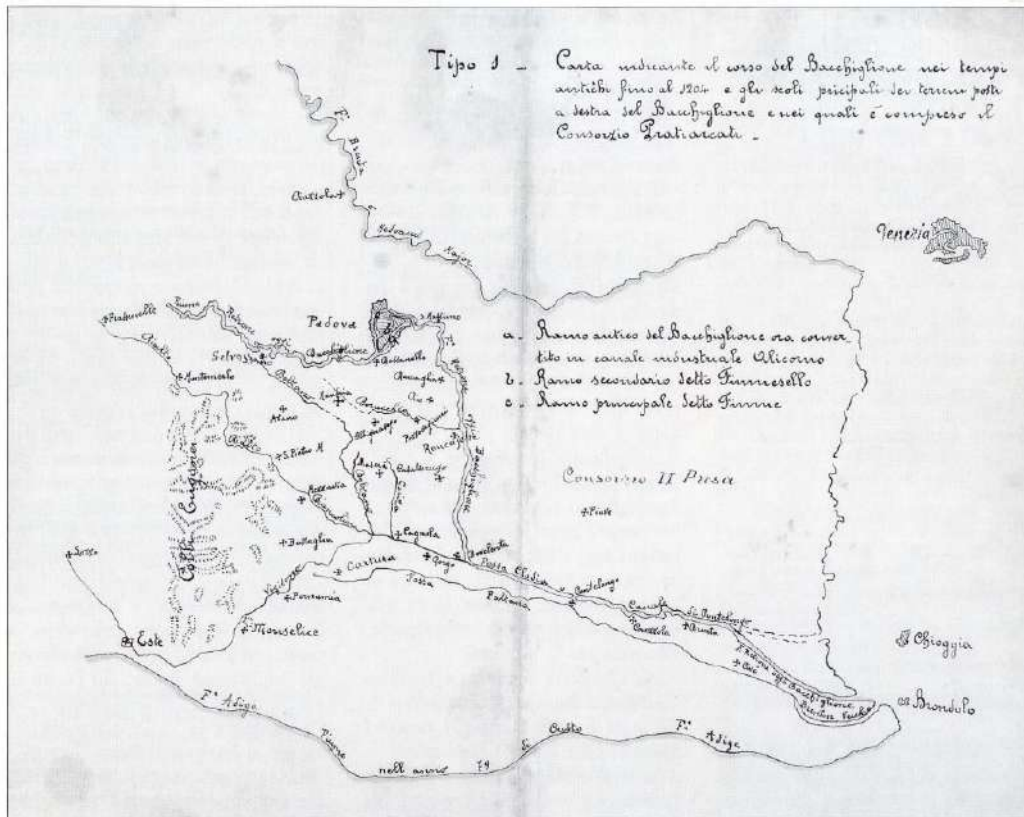


Figura 20: Ricostruzione dell'idrografia del Bacchiglione dal Vicentino alla laguna attraverso l'agglomerato urbano di Padova, precedente allo scavo del canale Padova-Monselice. Fonte: Corrain C., Un progetto di raccordi tra corsi d'acqua: fiume Nuovo, Vigenzone, canale Battaglia, in Zanetti P.G., La riviera Euganea: acque e territorio del canale Battaglia, Padova, 1989

L'apice di importanza venne assunta dal canale Vigenzone, come rotta fluviale fondamentale, in seguito alla costruzione del canale Battaglia, a partire dal Duecento, e rimase di primario rilievo fino alla seconda metà del XX secolo, sia per il trasporto di merci che di persone. Ne è una testimonianza un antico statuto del Duecento, che, in base a quanto riportato da Roberto Valandro, ne *"In Monselice nel XIII secolo. Tra pace e guerre"*, furono presi *"drastici provvedimenti per togliere ogni intralcio al navigium quod vadit per Vigenzonem a Pernumia, obbligando a tenere 'disbirgate' le rive,*

arginate e accessibili le 'restare' pel traino delle barche con uomini e animali, distruggendo tutti i mulini che impedissero la navigazione usque ad Clugiam, fino a Chioggia.”

Il suo percorso subì, però, pesanti modifiche perdendo per tale ragione la nomenclatura di fiume e acquisendo quella di canale. In particolare, attraverso le opere antropiche, prima di costruzione del canale Bisatto, portato da Monselice a Battaglia Terme, e in seguito di realizzazione del canale Battaglia, creando una nuova rotta che collegava Padova a Battaglia Terme, venne spostata la sua origine nell'Arco di Mezzo, perdendo l'antico ramo che da Monselice giungeva direttamente a Pernumia.

Il canale Vigenzone, oggi, costituisce una fonte importante per l'irrigazione dell'area agricola, che si estende attorno ad esso, anche se preoccupanti sono i livelli elevati di salinità dovuti all'immissione delle acque termali euganee e la presenza di rifiuti fognari, che ne portano al limite l'idoneità attribuitagli per l'uso irriguo. In aggiunta, è da sommersi a tale situazione, la siccità estiva che, da oltre vent'anni, colpisce questo canale provocando la quasi assenza d'acqua, nonostante sia alimentato in modo costante dal sistema LEB (Lessino-Euganeo-Berico)¹¹.

Attualmente sono in corso importanti opere di bonifica dell'ex sito industriale C&C di Pernumia, sotto sequestro dal 2005, in seguito all'indagine operata dalla Magistratura sul traffico illegale di rifiuti tossici. La Regione del Veneto, attraverso la legge speciale per la salvaguardia della laguna di Venezia, ha stanziato 12 milioni di euro per riuscire a smaltire le circa 45 mila tonnellate di scorie nocive ancora presenti all'interno dei capannoni. I principali pericoli, per i quali è stata presa questa decisione, sono l'inquinamento dei suoli situati attorno all'impianto e l'inquinamento del canale Vigenzone, che scorre a margine dell'area¹².

1.2.3 Il canale Bisatto

Il canale Bisatto deve essere considerato come un connubio dei processi naturali e del genio umano, in quanto, nonostante, oggi venga considerato solamente con l'appellativo

¹¹ Deliberazione del Consiglio di Amministrazione n°007/2015 del Consorzio di Bonifica Adige Euganeo, *Ratifica della delibera presidenziale n.3/2015 "Nuova derivazione irrigua del canale Bagnarolo in località Acquanera di Pernumia: primo stralcio funzionale – progetto definitivo: approvazione"*, Este, 04/03/2015 Fonte: https://www.adigeuganeo.it/files/00486/cda_007_2015.pdf

¹² Articolo di giornale di Bisetto G., *C&C, via le tonnellate di rifiuti pericolosi Mercato stacca un assegno da 12 milioni*, Il Mattino di Padova, 03/07/2020

canale, deve le proprie origini all'antico fiume Sirone, che scorreva in quest'area. Venne realizzato a più riprese tra il 1143 e il 1188 per opera dei vicentini, in quegli anni in conflitto con i padovani, con lo scopo di privare o quanto meno ridurre la portata d'acqua del fiume Bacchiglione alla città di Padova. Questa risultava, infatti, indispensabile per la navigazione interna ed esterna della città, per l'attività dei mulini, per l'approvvigionamento dell'acqua potabile e per l'alimentazione del fossato difensivo della città stessa.

Per compensare ai periodi di secca del fiume Bacchiglione imposti dai vicentini, con l'ausilio di una rosta, un intrico di frasche, pali e rami posto sul fiume, i padovani realizzarono importanti opere idrauliche nel corso dei successivi secoli, per garantirsi in egual misura una porta d'acqua sicura. Nel 1209 fu realizzato il canale Piovego, recuperando le acque del fiume Brenta nei pressi di Stra e, successivamente, nel 1314 venne scavato il canale Brentella, alimentato sempre dal fiume Brenta, prelevando le acque da Limena.

Attraverso il canale Bisatto i vicentini si assicurano una rotta alternativa per raggiungere il mar Adriatico, proseguendo la navigazione, nei pressi di Albettono, sul fiume Sirone e sull'antico percorso del canale Vigenzone, reimmettendosi, a Bovolenta, nel fiume Bacchiglione, che prima di sfociare nel mare, si getta nel fiume Brenta. Questa nuova rotta si rivelò indispensabile nel momento in cui Padova ruppe il trattato di pace del 1115, che permetteva la libera circolazione delle imbarcazioni commerciali e passeggiare sul fiume Bacchiglione nel territorio governato e gestito dai padovani.

Il primo tratto ad essere costruito viene fatto risalire tra il 1138 e il 1143 e può anche essere denominato canale della Riviera, il quale va a unire il fiume Bacchiglione, a Longare, al fiume Sirone, ad Albettono. Si tratta di un percorso prevalentemente lineare, che ripercorre l'antica strada romana che collegava Este a Vicenza, oggi sostituita dalla strada statale 247. Ad Albettono il canale delle Riviera si immette nel fiume Sirone, corso d'acqua di origine naturale, alimentato dai bacini idrici dei Colli Berici e dei Colli Euganei, per poi proseguire la propria corsa verso Vo', Lozzo Atestino, Este e Monselice [Figura 21]. Proprio per la sua formazione naturale questo corso d'acqua presenta un percorso molto serpentoso, infatti, il nome stesso del canale "Bisatto" nel dialetto locale significa *anguilla*, e, non a caso, l'andamento sinuoso, alle volte, era, anche, riconosciuto come un ostacolo per la pericolosità di navigarci. L'ultimo tratto ad essere costruito fu quello che collega Monselice a Battaglia Terme, nel 1188, quando, di

lì a poco, iniziarono anche i lavori per la realizzazione del canale Battaglia, che da Padova sarebbe giunto a Battaglia Terme. Durante quest'ultima opera idraulica venne operato anche uno spostamento direzionale all'antico tracciato del fiume Vigenzone, facendo corrispondere allo scontro delle correnti d'acqua in senso opposto del canale Bisatto e del canale Battaglia, attraverso l'Arco di Mezzo, l'origine del nuovo canale Vigenzone.

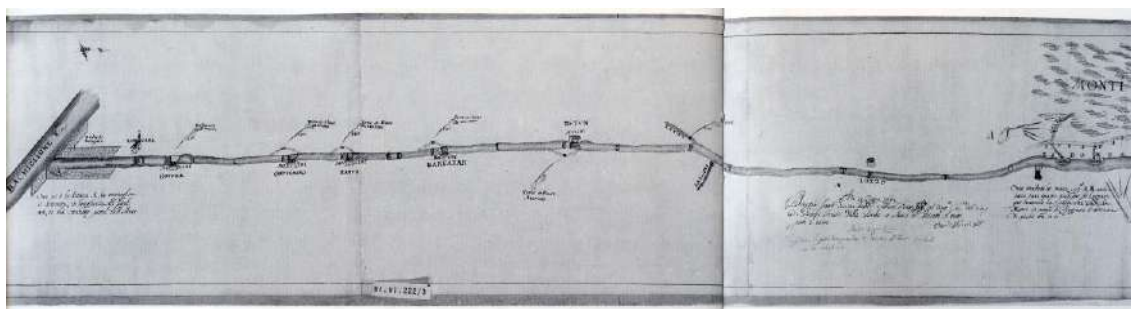
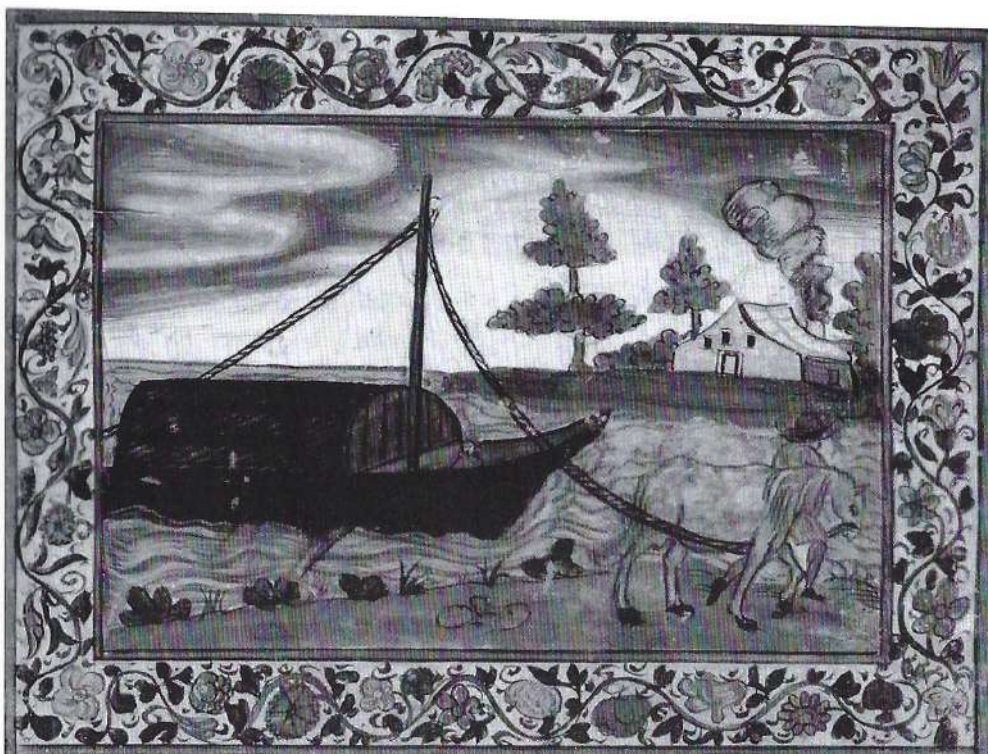


Figura 21: Il canale Bisatto da Longare a sud di Lozzo Atestino, 1672. Disegno di Francesco Alberti. Fonte: ASV – Beni Inculti VI, rot. 222, m. 37, ds. 3, in Zanetti P.G., La riviera Euganea: acque e territorio del canale Battaglia, Padova, 1989

Il canale Bisatto fu un'importante via di navigazione per il trasporto di merci e persone, maggiormente sicuro rispetto alle vie terrestri, per l'assenza su di esso di ladri e vandali, e raggiunse il proprio massimo utilizzo tra il XV e il XVII secolo. Durante questo periodo venivano trasportati varie tipologie di sementi, frutta e ortaggi, legname e, in aggiunta, attraverso i nuovi collegamenti con Vicenza e Padova, la pietra e il marmo, estratti dalle cave di Vicenza e di Nanto, per realizzare sculture, come le 78 statue del Prato della Valle a Padova, e le facciate dei principali palazzi delle città venete. Veniva trasportata, con l'ausilio di cavalli e animali per il traino contro corrente [Figura 22], anche la pregiata trachite dei Colli Euganei in direzione Padova e Venezia, per la realizzazione di opere edilizie, come la pavimentazione di Piazza San Marco a Venezia. Risultava essere altrettanto privo di pericoli anche il trasporto di persone via canale, rispetto alle rotte su terra. Infatti, già i Da Carrara, Signori di Padova, utilizzavano queste acque per raggiungere, grazie al successivo canale Battaglia, le città fortificate di Monselice, Este e Montagnana e, successivamente, i nobili veneziani, tramite il fiume Brenta e il canale Piovego, raggiungevano le proprie ville estive di campagna per soggiornarvi e per seguire gli sviluppi delle tenute agricole.



*Figura 22: Canale Bisatto. Inchiostro su pergamena. Strada alzaia percorsa da un cavallo al tiro di un barcone da carico. Fonte: Mariegola della fragia di barcaruoli da Moncelese, Padova, manoscritto del 1656, in Zanetti P.G., *La riviera Euganea: acque e territorio del canale Battaglia*, Padova, 1989*

L'anno 1694 ha segnato la sospensione della navigazione nel canale a seguito di una piena eccezionale del fiume Bacchiglione, che provocò la distruzione dell'edificio regolatore del deflusso delle acque a Longare e il conseguenziale interrimento di lunghi tratti del corso d'acqua. Solo poco più di un secolo più tardi, nel 1805, gli Austriaci ripristinarono la navigazione del canale Bisatto, rettificando alcuni tratti della via d'acqua e rinforzando gli argini, elevandoli in altezza. Già, però, all'inizio del Novecento il traffico iniziò a diminuire, in quanto la navigabilità era molto pericolosa e difficile, proprio a causa di quel percorso tortuoso, che lo ha connotato come il canale serpentoso, fino a essere quasi definitivamente abbandonata negli anni Cinquanta del secolo scorso, per la rapida ascesa del trasporto su strada e su ferro.

Il canale Bisatto, che oggi riconosciamo, nasce, quindi, nell'attuale Comune di Longare, in Provincia di Vicenza, attraverso una chiusa situata sul fiume Bacchiglione, che riversa le proprie acque nell'alveo poco più che torrentizio del Bisatto. Il suo corso si

snoda per circa 35 km in direzione sud, costeggiando dapprima i Colli Berici, per poi proseguire verso i Colli Euganei; nei pressi del Monte Lozzo fa una virata verso est per raggiungere Este e, successivamente Monselice, per, infine, concludere il proprio percorso girando verso nord fino a congiungersi con il canale Battaglia. Attualmente questo corso d'acqua è utilizzato prevalentemente con la funzione di regolamentazione delle acque del fiume Bacchiglione, nei periodi di piena e di secca e, naturalmente, per l'irrigazione dei campi destinati all'agricoltura sia nel padovano che nel vicentino.

In anni recenti si è sviluppato sugli argini ciclo-pedonali di questo canale un turismo ciclabile sempre di maggiore rilievo, per la presenza di varie attrattive storico-culturali. In particolare, questo turismo si concentra nella parte del corso d'acqua definibile come nuova, perché venne costruita in anni più recenti, collegando Battaglia Terme a Monselice e, successivamente, a Este. Presso Battaglia Terme è possibile ammirare l'antico centro sviluppatosi lungo il corso d'acqua, che ne ha caratterizzato la sua conformazione, delineandolo come una città rivierasca fluviale, e visitare il Museo Civico della Navigazione Fluviale, unico nel suo genere in Italia, come testimonianza viva di storie, reperti e vita vissuta. Proseguendo verso Monselice è possibile apprezzare le opere storico-artistiche dell'epoca romana, medievale e rinascimentale, come: il Castello Cini, il Mastio Federiciano, la necropoli longobarda, il Santuario Giubilare delle Sette Chiesette, la Pieve di Santa Giustina, il Museo e la Chiesa di San Paolo e l'Eremo del Monte Ricco, oltre alle numerose ville, che saranno, in seguito, oggetto di specifica analisi. Giungendo, infine, a Este si può osservare il Castello e l'antica fortezza medievale, la Piazza Maggiore, la Torre della Porta Vecchia, il Duomo di Santa Tecla e il Museo Nazionale Atestino, uno fra i più importanti a livello nazionale per i suoi reperti di epoca preromana.

Questa tipologia di turismo ebbe un rapido sviluppo quanto l'industria alberghiera termale, prevalentemente, di Abano Terme e Montegrotto Terme, iniziò a offrire il servizio di noleggio *mountain bike*, sia avvalendosi di un'azienda esterna, sia dotandosi di biciclette direttamente dall'interno. Tale fenomeno derivò dalle politiche di differenziazione adottate dagli hotel a partire dagli anni Novanta del secolo scorso, con l'obiettivo di aumentare la domanda di potenziali turisti e di "svernare" il settore terme legato a un solo turismo curativo e sanitario.

1.2.4 Il canale Battaglia

Il canale Battaglia venne realizzato sotto la guida del podestà di Padova, il milanese Guglielmo da Osa, in seguito alla deliberazione consiliare, a partire dal 1189, con lo scopo di creare una via direttissima, che collegasse Padova a Monselice [Figura 23]. Secondo quanto riportato da Andrea Gloria (1821-1911), nei “*Monumenti della Università di Padova*”, riprendendo quanto scritto nella raccolta degli Statuti del Comune di Padova del XII secolo, “*i Padovani cominciarono per la navigazione nel 1189 a scavare il canale da Padova a Battaglia*”. Per alimentare il canale vennero recuperate le acque dal fiume Bacchiglione all’altezza del Bassanello, nella periferia sud di Padova [Figura 24]. I lavori terminarono solo nel 1201, in quanto numerosi furono gli impedimenti da affrontare, come il ristagno dell’acqua, il dislivello, le inondazioni e la pensilità dell’alveo, che furono superati per mezzo di possenti argini, realizzati con sapiente tecnica. Il canale permise una facilitazione delle comunicazioni interne, degli scambi di merci e uno sviluppo di numerose attività legate all’acqua, in particolare l’agricoltura e l’attività molitoria.

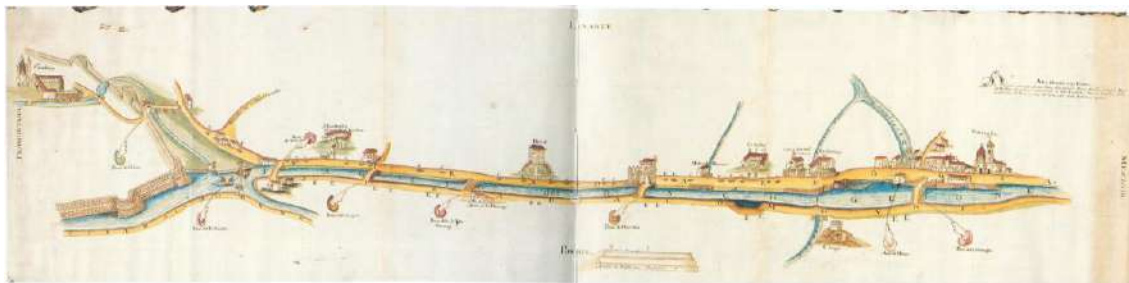


Figura 23: Illustrazione del canale Battaglia. Disegno Acquerellato. Fonte: Brandolese Pietro 1740, Museo Civico della Navigazione Fluviale di Battaglia Terme

Fra le caratteristiche che connotano il canale Battaglia, presenta quella di essere un canale pensile, ovvero, il corso d’acqua, nella sua realizzazione, non è stato scavato, come accade normalmente, ma il suo letto è stato costruito a livello campagna e ai lati di quest’ultimo sono stati eretti gli argini. Nella fattispecie gli argini di questo canale furono innalzati con l’ausilio di tronchi d’albero piantati nel terreno, per garantire structuralità all’opera edilizia, e, successivamente, ricoperti dalla terra. Le sommità degli argini furono già da allora utilizzate con funzioni stradali, in particolare, la via *Riviera*, antico tracciato viario, oggi sostituito dall’attuale strada statale 16, sia per il trasporto di

merci tramite muli e carri, che per il traino contro corrente delle imbarcazioni, attraverso l'ausilio di animali. Il profilo originario degli argini sicuramente non è quello che è attualmente visibile, perché a cavallo tra la fine del XIX e l'inizio del XX secolo è stata effettuata un'importante sistemazione dell'infrastruttura, che ne ha aumentato lo spessore e li ha innalzati mediamente di un metro e mezzo, rispetto alla configurazione medievale.

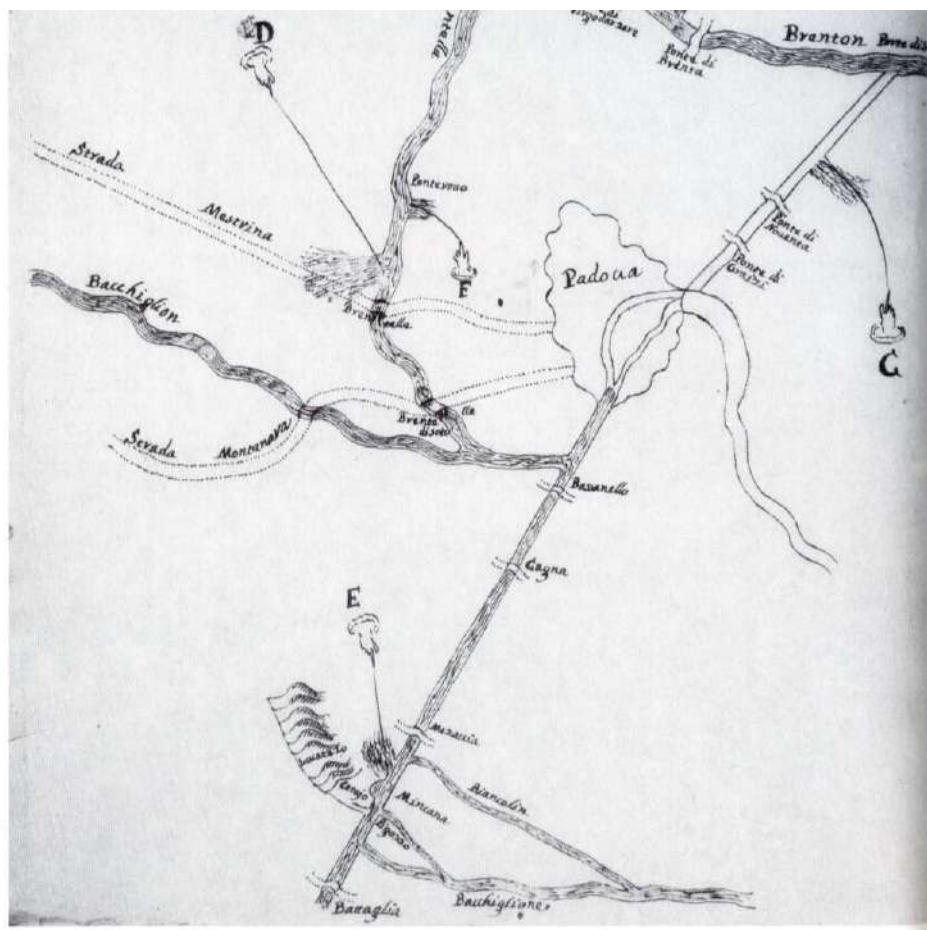


Figura 24: Territorio di Padova, 1725. Disegno di Paolo Tentori. Fonte: ASP – Acque Diverse, b. 15, ds. 1, in Zanetti P.G., *La riviera Euganea: acque e territorio del canale Battaglia*, Padova, 1989

L'edificazione di questo tracciato idrografico comportò, però, la modificazione dell'assetto fluviale che si sviluppa nell'area. Il primo fra tutti gli interventi fu lo spostamento dell'antico tracciato del fiume Vigenzone, che da questo momento in poi viene canalizzato e alimentato nella quasi sua totale interezza dalle acque del canale Battaglia e del canale Bisatto. L'origine del canale Vigenzone corrisponde alla foce degli altri due canali, che si situa nell'Arco di Mezzo, localizzato in Battaglia Terme.

Essendo costruito a livello campagna e, quindi, non scavato in questo punto si verifica un salto d'acqua di circa 7,40 metri.

A causa della sua natura pensile, inoltre, impedisce il naturale scorrere degli scoli, originantesi dai Colli Euganei, in direzione sud-est, verso la laguna veneta e il mar Adriatico. Per sopperire a questo problema furono modificati gli antichi percorsi dei rii e degli scoli, per farli confluire in due precisi punti nei quali vennero realizzati i sottopassi idraulici, le botti a sifone. Queste sono localizzate tra Monselice e Battaglia Terme, la Botte della Rivella, e nei pressi del Castello del Catajo, la Botte del Pigozzo, e corrispondono agli antichi punti nei quali le imbarcazioni, poste sul canale superiore, venivano scaricate della merce che trasportavano, per essere, successivamente, ricaricate nell'imbarcazione situata a livello inferiore e proseguire il proprio viaggio verso il mare. Analoga situazione si poteva presentare al contrario per passare dal livello inferiore a quello superiore. A seguito del rischio idrogeologico e delle inondazioni che si riversarono a Montegrotto Terme, l'originaria Botte del Pigozzo, nel 2001, venne sostituita da una nuova botte più grande, che quasi la duplica nelle dimensioni, da 66 metri a 122 metri. Questa nuova botte permette un deflusso maggiore delle acque, presentando dimensioni interne di 4 metri di altezza e 5 metri di larghezza.

Solo in anni più recenti venne realizzato un collegamento idraulico, che permettesse di superare definitivamente il problema rappresentato dal salto d'acqua di 7,40 metri. All'inizio del Novecento viene presentato un progetto ambizioso per la realizzazione della Conca di Navigazione a Battaglia Terme, un ascensore idraulico inaugurato nel 1923, che permise di risparmiare tre giorni di duro lavoro, tra lo scarico della merce dall'imbarcazione, il trasporto verso l'altro livello e il carico della stessa nella nuova imbarcazione.

Il canale Battaglia, attualmente riconoscibile, non ha subito grandi trasformazioni rispetto a quando venne costruito, se non con riferimento al punto esatto nel quale nasce, attraverso un'incisione operata sulla destra idraulica del fiume Bacchiglione [Figura 25]. Infatti, l'attuale tracciato deriva dalle operazioni di scavo del canale Scaricatore, effettuate negli anni Sessanta dell'Ottocento, e l'origine è situata a un chilometro della Porta e dalla Torre di Santa Croce, antico crocevia della navigazione fluviale padovana ed estremo baluardo meridionale della cinta muraria della città.

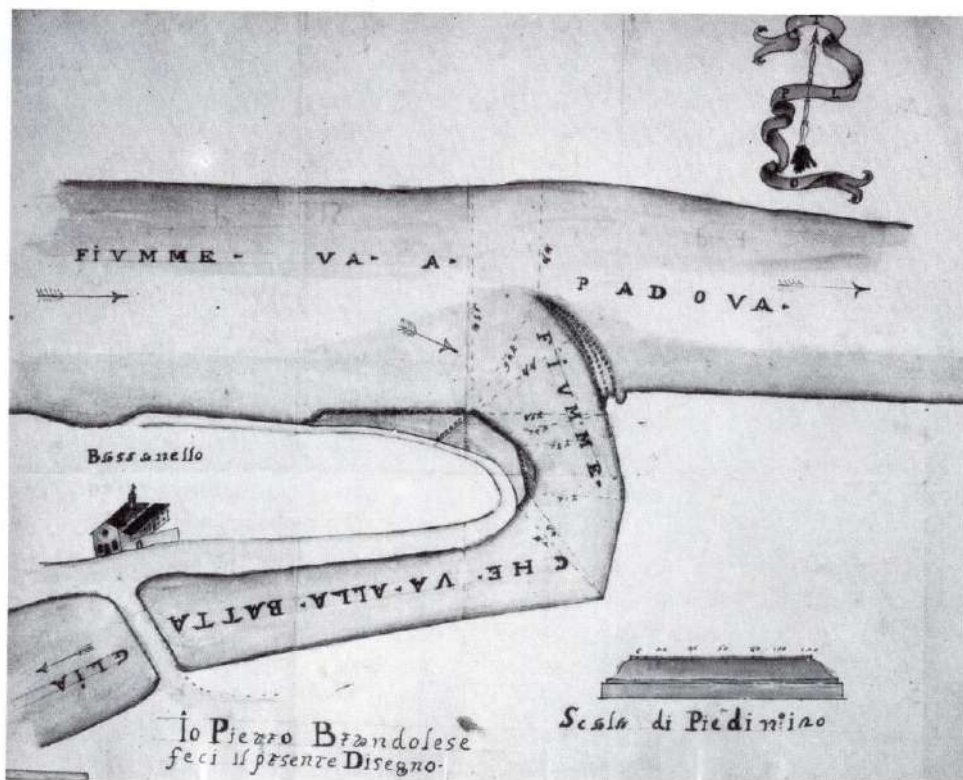


Figura 25: Tratto iniziale del canale Battaglia al Bassanello, XVIII secolo. Disegno di Pietro Brandolese. Fonte: ASV – Secreta Archivio G. Poleni, reg. 5, c. 25

Il canale prosegue il proprio percorso pressoché rettilineo in direzione sud-ovest, prima transitando per Albignasego, costeggiando Villa Molin e successivamente giungendo in località Mezzavia, il cui nome deriva dal fatto che si trovasse a metà strada tra Roma e Vienna. Il tracciato si conclude arrivando, infine, a Battaglia Terme dove le acque del canale Battaglia si scontrano con quelle di corrente opposta del canale Bisatto presso il già precedentemente nominato Arco di Mezzo.

Come avvenuto per il canale Bisatto, anche sul canale Battaglia, come naturale proseguo del fenomeno, si è sviluppato un interessante percorso ciclo-pedonale lungo gli argini, in quanto permette il collegamento di una zona altamente turistica, con riferimento al fenomeno termale di Abano Terme e Montegrotto Terme, alla città di Padova e alle città murate di Monselice ed Este. In aggiunta, si devono considerare anche le numerose ville costruite nel corso dei secoli lungo la via d'acqua, come, per esempio, villa Molin, il castello del Catajo e villa Selvatico.

1.2.5 Il canale Biancolino

Il canale Biancolino si origina a Due Carrare, in località Molini di Mezzavia [Figura 26], attraverso un'incisione del canale Battaglia, generando una deviazione d'acqua, che si andrà in seguito a immettere nel canale Vigenzone nei pressi di Cartura, in località Cagnola. Anticamente in questo corso d'acqua scorrevano le acque dello scolo Rialto, precedentemente recuperate dai rii e dagli scoli dei Colli Euganei; in seguito alla costruzione della botte a sifone del Pigozzo, furono deviate e oggi raggiungono il canale Vigenzone nei pressi del castello del Catajo.

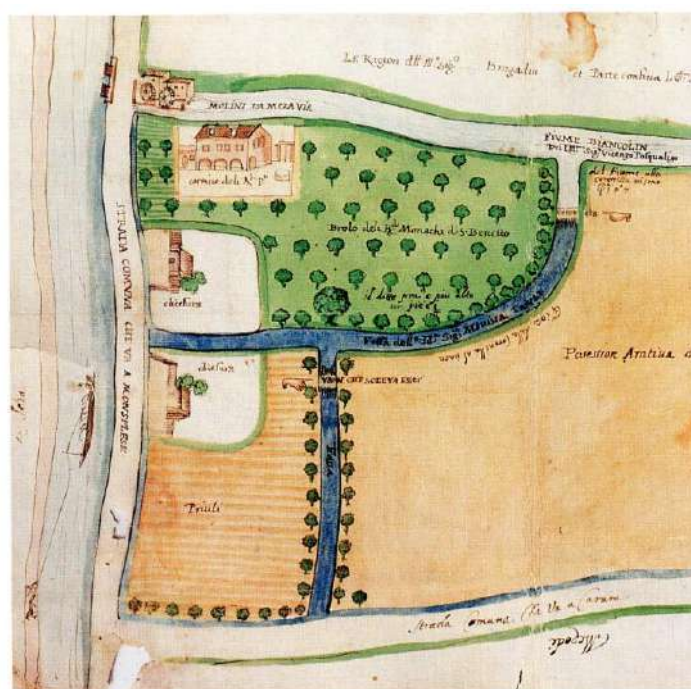


Figura 26: L'inizio del canale Biancolino presso la località di Mezzavia, Disegno di Stefano Giacchelle, 1670. Fonte: ASP – S. Benedetto Vecchio, b. 143, ds. 50,

La differenza di altezza del letto del corso d'acqua tra il canale Battaglia e il canale Biancolino venne utilizzata per secoli per lo sviluppo dell'attività molitoria. Già in età medievale erano presenti due mulini, uno in località Mezzavia e l'altro in località Pontemanco, entrambi situati nell'attuale comune di Due Carrare. Il complesso molitorio di Mezzavia risale a inizio 1200, edificato immediatamente in seguito alla realizzazione dei canali artificiali, era inizialmente composto di quattro ruote e venne, successivamente, ampliato di altre quattro ruote, per sfruttare appieno la corrente d'acqua. L'altra posta molitoria era localizzata nella località di Pontemanco, definibile

come un centro proto-industriale di consistente importanza, e si componeva, inizialmente, di quattro ruote, per poi giungere a dodici nel momento di massimo impiego.

1.2.6 Il canale Bagnarolo

Il canale Bagnarolo corrisponde all'antica prosecuzione del canale Bisatto, prima della costruzione del canale Battaglia, e oggi, invece, si presenta solamente come un'incisione nella destra idraulica dello stesso [Figura 27]. Questo venne edificato a partire da Monselice, proseguendo il proprio percorso nel territorio di Pernumia, unendosi, successivamente al canale della Rivella, per, infine, gettarsi nel canale Vigenzone. A conferma della pregressa esistenza di questo corso d'acqua è possibile citare un atto della città di Monselice del 914, inerente a una donazione in favore del monastero veneziano di San Zaccaria, nel quale si fa riferimento al “*molendinis cum aquarolis suis*”. La documentazione divenne maggiormente cospicua a partire dal Trecento, quando anche in questo canale, come trattato precedentemente per il canale Biancolino, si sviluppa un'intensa attività molitoria.

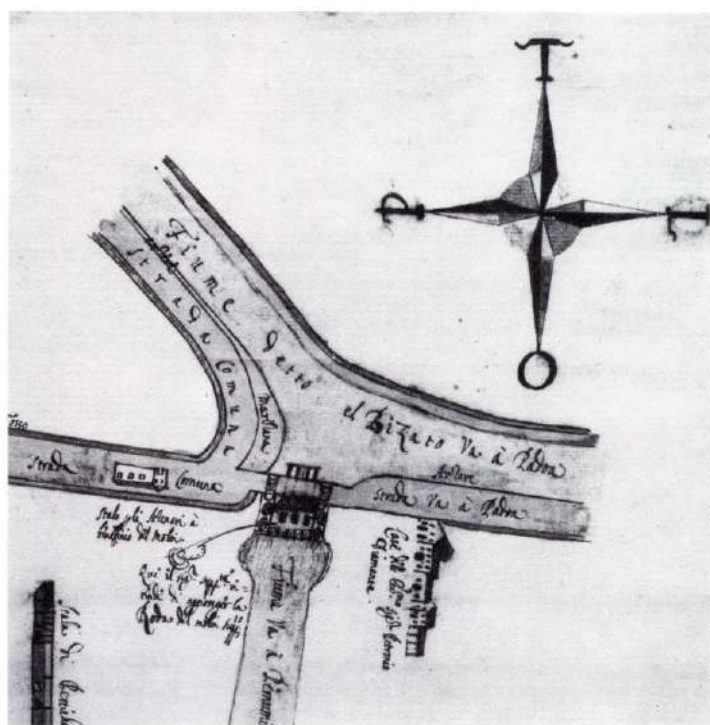


Figura 27: Bagnarolo a Monselice, 1656. Fonte: ASV – Beni Inculti PD-Pol., tor. 328,

m. 1, ds. 4

1.3 Evoluzione dei paesaggi (paesaggi agrari e città diffusa)

L'attuale fiume della città di Padova, il fiume Bacchiglione, come già precedentemente riportato, non seguiva l'odierno tracciato, passava, bensì, più sud, delineando, invece, il fiume Brenta, l'antico *Medoacus*, quale originario corso d'acqua della città. Fu proprio in un'ansa di questo fiume che, fra XI e il X secolo a.C., si insediò il primo nucleo abitativo dell'area, localizzato nell'attuale sede della Banca Antoniana, ex Albergo Storione [Figura 28].

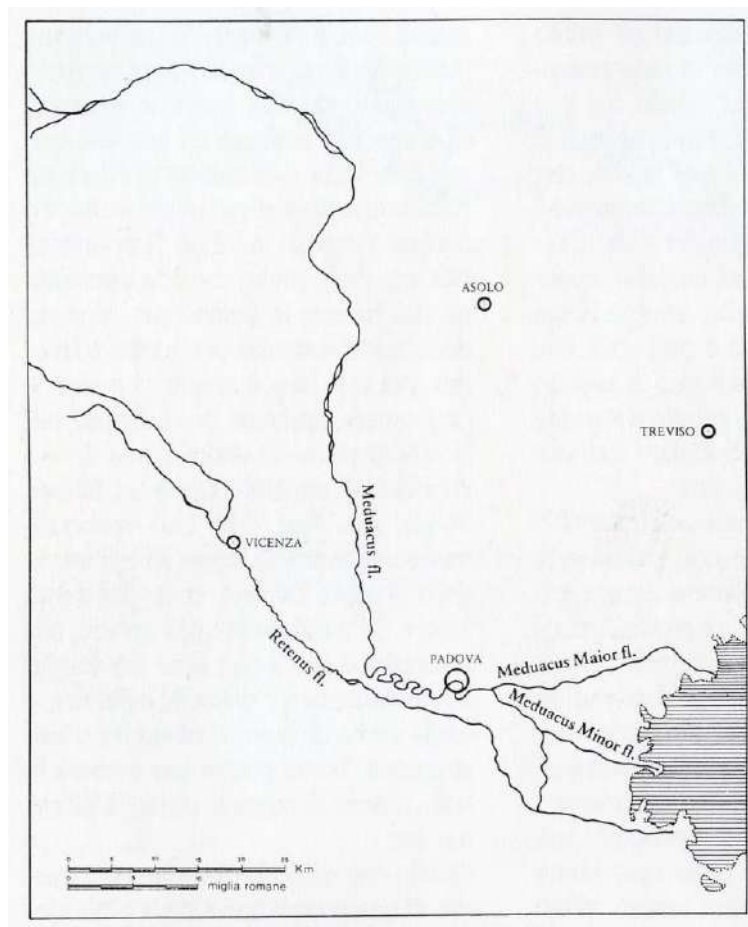


Figura 28: I corsi del fiume Brenta e del fiume Bacchiglione in epoca paleoveneta e romana. Fonte: Bosio L., Padova antica da comunità paleoveneta a città romano-cristiana, Padova, Lint, 1981

I primordiali insediamenti abitativi aumentano a partire dall'VIII e dal VII secolo a.C., andandosi a sviluppare attorno alla grande ansa che formava il fiume Brenta, venendosi a delineare, in tal modo, un primo centro composto da piccoli nuclei di case-capanne, le quali formarono delle comunità fra loro indipendenti. Solo attorno al VI secolo a.C. i

piccoli nuclei abitativi aumentarono le proprie dimensioni, estendendosi territorialmente ed espandendosi demograficamente, provocando, con elevata probabilità, la formazione di primo sistema associativo tra i gruppi, che in precedenza era gli uni indipendenti dagli altri. Questo fenomeno perdurò per tutti il V e il IV secolo a.C., andando a costituire sempre con maggiore chiarezza il centro paleoveneto di Padova, facendolo corrispondere a un grande villaggio, dotato di coordinamento sia nei rapporti interni che con l'esterno, in grado di soddisfare autonomamente le proprie necessità e di fornire merci anche i centri minori, che si erano sviluppati attorno. I vari insediamenti erano sicuramente collegati fra loro, oltreché dalla rete fluviale naturale esistente, anche dalla creazione di antichi percorsi, che potevano o seguire gli argini dei corsi d'acqua, oppure attraversare la campagna e i boschi, per giungere dove l'acqua non arrivava. Fra le varie piste battute preme sottolineare la sicura esistenza di un tracciato che collegava Padova a Este, l'altro grande centro paleoveneto dell'area.

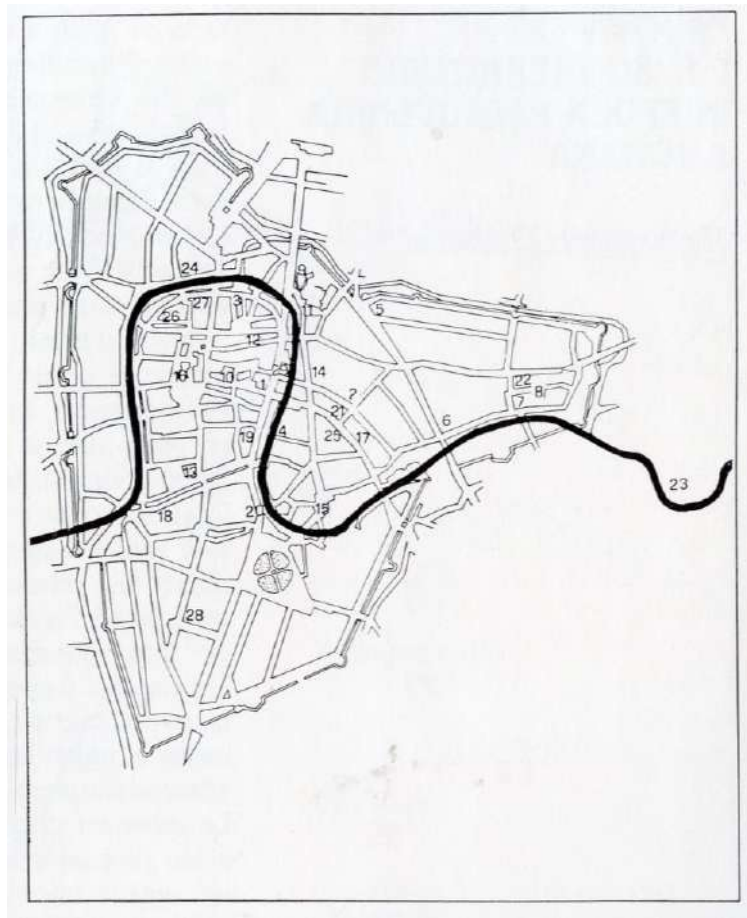


Figura 29: Il centro di Padova con l'antico corso del fiume Brenta. Fonte: Bosio L., Padova antica... op. cit.

Nel corso del III secolo a.C. Padova era divenuta un centro urbano di primaria rilevanza [Figura 29], con riferimento alle dipendenze territoriali che la attorniavano, dotata di un proprio sistema viario, sia stradale che fluviale, e di un porto fluviale. In questo frangente la civiltà paleoveneta si incontra con quella romana, segnando lentamente la perdita della propria autonomia e indipendenza. Nel corso del tempo si procede verso la costituzione di una specie di protettorato romano, incrementato dagli importanti flussi migratori di cittadini romani e latini verso quest'area, che portarono a una maggiore penetrazione della cultura romana in quella locale. Si giunse, infine, al 49 a.C. con l'emanazione della *Lex Roscia*, che segnò, la definitiva entrata di Padova nello Stato Romano, divenendo *Municipium optimo iure* (Municipio di pieno diritto).

Durante l'Epoca Romana l'intera area pianeggiante, che si estende tra il torrente Musone (o "Muson")¹³, i Colli Euganei, i Colli Berici, i Monti Lessini e le Prealpi Venete venne disboscata, bonificata¹⁴ e, in alcuni tratti, centuriata¹⁵. Si assistette in questo periodo allo sviluppo e alla creazione di numerosi insediamenti, alcuni dei quali andarono a incrementare quelli che già precedentemente in epoca paleoveneta si erano sviluppati. Si delinea, in tal modo, un complesso sistema abitativo, che con riferimento ai ritrovamenti recuperati nel corso dei decenni, deve sicuramente essere inteso in senso più ampio rispetto a quanto riportato nella mappa sottostante [Figura 30].

¹³ Corso d'acqua della Provincia di Treviso.

¹⁴ Una fra le opere di maggior ingegneria idraulica della zona durante l'epoca imperiale è possibile riscontrarla fra Sarcedo e Preara di Montecchio Precalcino. In particolare, venne costruita una *murada* di oltre 3,5 km, che aveva l'obiettivo di chiudere il passaggio al torrente Astico verso la pianura per proteggere dalle piene la città di Vicenza e la campagna circostante.

¹⁵ La centuriazione era il metodo utilizzato dai Romani per l'organizzazione del territorio agricolo, basandosi sul modello già precedentemente consolidato dei *Castrum* e delle nuove città. È caratterizzata per la particolare disposizione ordinata secondo un reticolo ortogonale di strade, canale e appezzamenti agricoli in seguito assegnati ai nuovi coloni, per un presidio militare e uno sviluppo demografico.

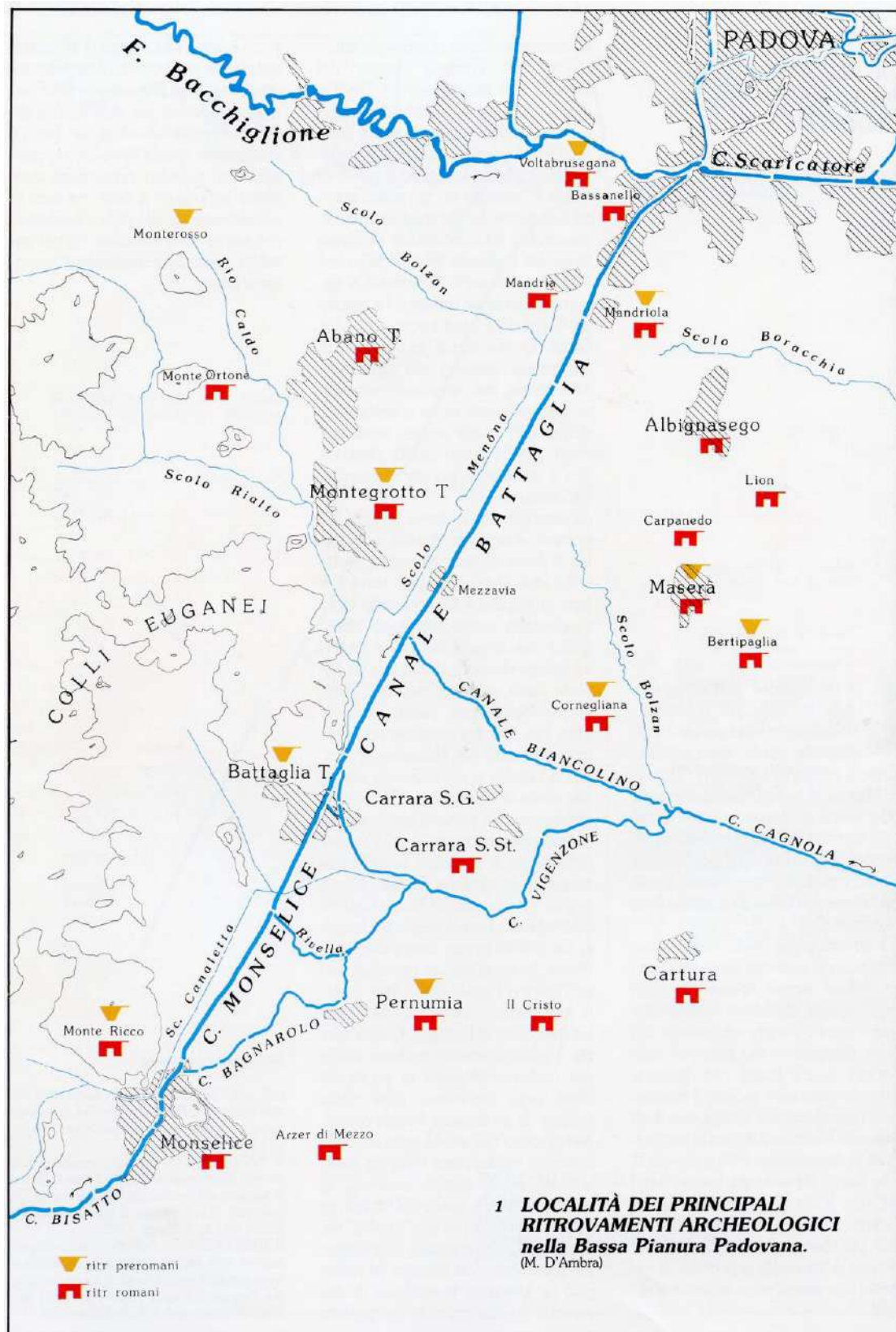


Figura 30: Località dei principali ritrovamenti archeologici nella Bassa Pianura Padovana. Mappa realizzata da D'Ambra M. Fonte: Zanetti P.G., *La riviera Euganea: acque e territorio del canale Battaglia*, Padova, 1989

Numerose furono le strade costruite nel medesimo periodo storico [Figura 31], che permisero un efficiente sistema di comunicazione. Tra le varie è utile menzionare: la via *Postumia*, che da Verona, passando per Vicenza, portava fino ad Aquileia, la via *Gallica*, che collegava le città di Padova e Vicenza, la via *Amnia*, che univa Adria e la riviera Adriatica con Aquileia e l'Istria, e la via *Emilia Atestina*, che permetteva l'allacciamento di Este e Monselice con Bologna.

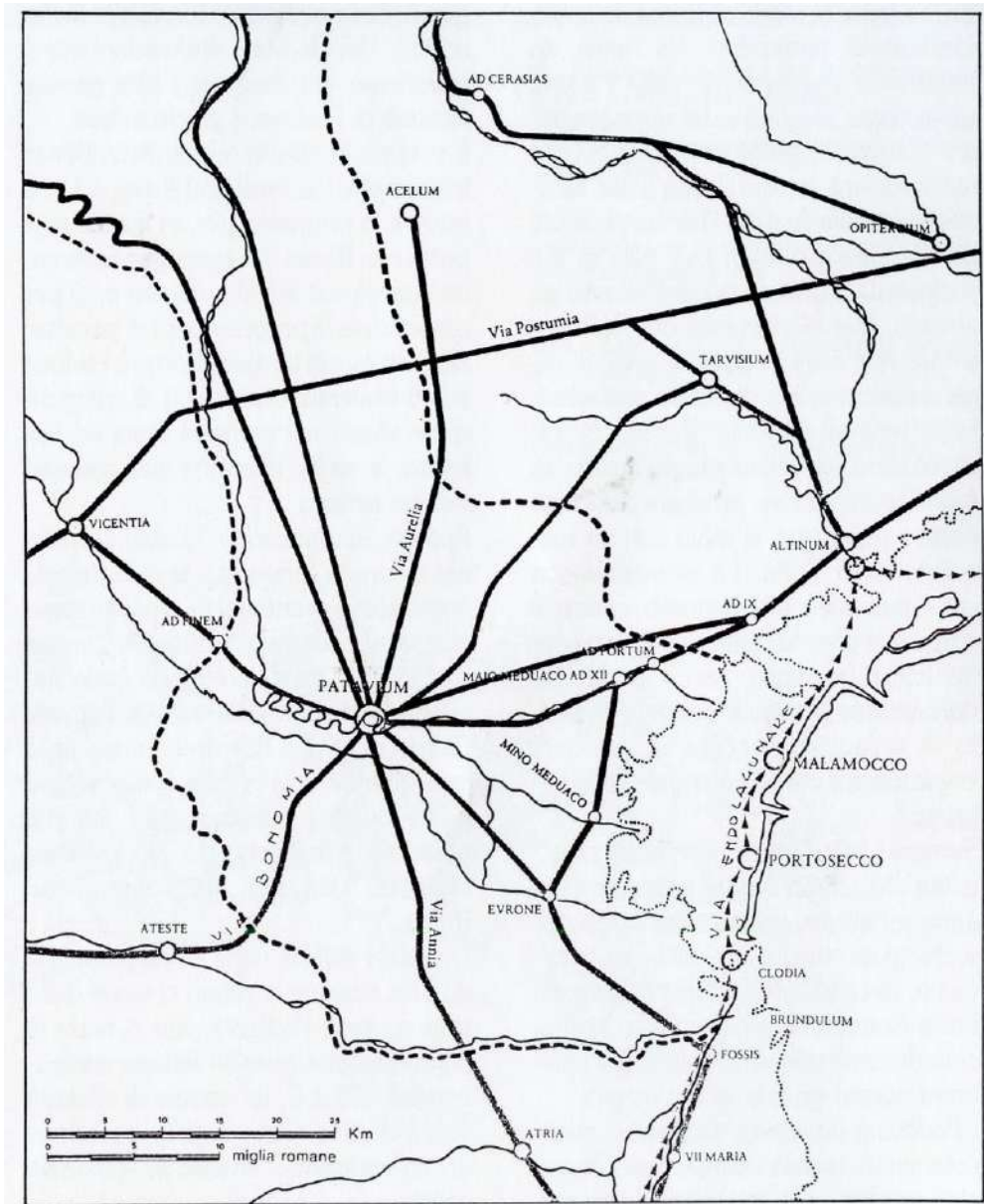


Figura 31: La rete viaria romana nel territorio di Padova. Fonte: Bosio L., *Padova antica da comunità paleoveneta a città romano-cristiana*, Padova, 1981 in Zanetti P.G., *La riviera Euganea: acque e territorio del canale Battaglia*, Padova, 1989

L'intera rete finora evidenziata, ricordando che quelle soprariportate sono solo una parte delle strade realizzate dai romani nell'area, a seguito delle invasioni barbariche, delle inondazioni, della scarsa o totale mancanza di manutenzione e della distruzione dei ponti, divenne difficilmente percorribile in molti tratti, soprattutto in caso di maltempo e nei periodi maggiormente soggetti a precipitazioni consistenti. Questi fattori permisero l'ascesa delle vie d'acqua, identificate come nuove arterie comunicative per gli scambi di carattere commerciale. In aggiunta, il susseguirsi e il perdurare nel tempo delle scorrerie e delle razzie, operate degli invasori barbarici, indussero la moltitudine di contadini, inermi alle incursioni, all'abbandono dei loro campi. Le terre ritrovatesi incolte si convertirono in poco tempo nuovamente in prati, boschi, acquitrini e paludi.

Il territorio già precedentemente sfibrato fu messo ad ardua prova dalle incursioni degli Ungheri, verificatesi nella prima metà del X secolo: tra l'899 e il 947 se ne verificarono almeno undici. In questi decenni nacque il fenomeno noto come *incastellamento*, ovvero la costruzione di castelli e di chiese fortificate, dietro concessione imperiale, con l'obiettivo di dotare di un rifugio sicuro i grandi proprietari terrieri e i contadini e portando come conseguenza la prevenzione dell'abbandono di quest'ultimi delle terre colte.

Nel 955, le condizioni migliorarono seppur lentamente con l'apporto operato dai Benedettini. Quest'ultimi, infatti, si occuparono di bonificare, diboscare e dissodare nuovamente sia le terre in precedenza abbandonate che nuovi terreni e di istruire i contadini per migliorarne le tecniche di coltivazione. A sostegno di quanto detto sembra di dovere riportare ciò che venne scritto dal Vescovo di Vicenza Rodolfo nel 983 in un Privilegio indirizzato ai Benedettini di S. Felice: *“affinché senza obiezione di alcun genere lavorino ed operino quanta più terra incolta gli stessi fedeli a Dio possano far lavorare sia nei monti che in piano che nelle paludi”*.

Le nuove terre coltivate si estesero e si svilupparono nei pressi dei castelli e delle numerose *villes*¹⁶, prevalentemente di remota origine, distribuite in tutta la pianura e ampliate attorno all'iniziale chiesa.

¹⁶ Venivano definiti in questo modo i villaggi, i centri agricoli e in generale tutti i nuclei insediativi dotati di un minimo di organizzazione amministrativa.

Durante la seconda metà del XII secolo i castelli e le chiese fortificate, eretti e utilizzati nella precedente fase dell'*incastellamento*, vennero riscoperti e altrettanti furono costruiti, dedicandone, però, un utilizzo completamente diverso. Infatti, in questo periodo storico i rapporti tra le città di Padova e Vicenza, allora Comuni indipendenti dotati di propria organizzazione amministrativa, si deteriorarono e le fortificazioni presenti nel territorio divennero punti cruciali di forza bellica e di controllo della terra e delle vie di comunicazione, che su di essa erano presenti. La principale causa di questo conflitto, che perdurò per circa tre secoli, tra momenti di pace e momenti di ostilità, fu il governo e il dominio delle vie d'acqua e il sovrano utilizzo delle correnti fluviali. Lo scontro che più di tutti segnò quest'epoca fu quello compreso tra il 1143 e il 1147, il quale derivò, fra le altre ragioni, anche per le modifiche apportate dai vicentini al naturale corso del fiume Bacchiglione, con la realizzazione del canale Bisatto; questo poté concludersi solo con l'intervento di Venezia e la successiva pace di Fontaniva, che verrà ampiamente trattata nel corso del *Paragrafo 2.1*.

A tale periodo storico di insicurezza della portata d'acqua dei fiumi si devono la realizzazione di imponenti progetti ingegneristici idraulici, ovvero l'edificazione dei canali, motori propulsivi del successivo sviluppo dell'area. Risalgono all'età medievale il canale Battaglia, costruito tra il 1189 e il 1201, traendo l'acqua dal fiume Bacchiglione presso il Bassanello a sud di Padova, il canale Piovego, realizzato nel 1209, recuperando le acque dal fiume Brenta nei pressi di Stra, e il canale Brentella, scavato nel 1314, prelevando l'acqua sempre dal fiume Brenta presso Limena.

Nel Quattrocento, l'economia dell'area raggiunse un relativo apice di ricchezza, grazie, soprattutto, ai commerci mondiali, che il quel periodo storico videro ancora nel mar Mediterraneo il centro del mondo economico. Questa maggiore disponibilità di capitale si riconvertì in un acquisto di nuove terre da parte della nobiltà e della borghesia e in un successivo miglioramento delle stesse attraverso delle prime opere importanti di bonifica.

La Serenissima Repubblica, espandendosi nell'entroterra veneto nel corso del XV secolo, continuò tali politiche idrauliche, volte alla difesa, alla bonifica e a un miglioramento della navigazione interna, che divenne pubblica. Infatti, è possibile richiamare quanto minaccioso fosse allora il regime idraulico, a causa del perpetuo spostamento e innalzamento dei letti dei fiumi e dei canali e della presenza di un territorio ancora prevalentemente paludoso, che in caso di esondazione dei corsi

d'acqua, portava a un maggior ristagno delle acque straripate. A partire dal XVI secolo e fino a tutto il XVIII secolo operò il Magistrato delle Acque, composto da un Collegio Consultivo, nel quale erano presenti anche i maggiori ingegneri idraulici delle altre parti d'Italia, e il Provveditorato sui Beni Inculti. Fra gli obiettivi si ritrova quello di combattere l'interramento della laguna di Venezia, a causa degli apporti di detriti da parte dei fiumi, che qui sfociano, e quello di rendere le terre paludose adatte alla coltivazione, soprattutto, del grano, che ormai non arrivava più via mare e il trasporto via terra era divenuto molto costoso. Per effettuare le opere di bonifica necessarie, essendo riconosciute come un'opera utile allo Stato e come tali da questo approvate, vennero istituiti i Consorzi, sotto le dipendenze del Provveditorato sui Beni Inculti, che potevano essere sia di bonifica, che di manutenzione e contribuenza.

Nel periodo Illuminista e in quello preunitario le opere pubbliche svolte non erano più volte all'aumento della produzione agricola, aumentano i terreni coltivabili, bensì al rendere l'ambiente maggiormente adatto alle attività economiche private, in quanto si stava facendo strada l'idea della libera iniziativa economica dei privati e degli associati. Le attività operate, comunque, posero rimedio al disordine delle acque, difesero il territorio dalle piene e dalle esondazioni e, in porzione limitata, prosciugarono le terre paludose. Durante la seconda metà dell'Ottocento i lavori di bonifica ripresero, sotto volontà del Regno d'Italia, utilizzando le macchine meccaniche derivanti dalla rivoluzione industriale, ovvero le pompe e le idrovore. Queste innovazioni permisero un aumento dell'efficienza dell'attività svolta e una riduzione delle tempistiche lavorative.

La bonifica culminò negli anni del ventennio fascista, divenendo strumento primario di propaganda bellica, passata alla storia con il nome di *Guerra alle Acque*. Dapprima, nel 1923 venne approvato, con il regio decreto del 30 dicembre 1923, n. 3256, il *Testo unico delle leggi sulle bonificazioni delle paludi e dei terreni paludosi*¹⁷, che ha riorganizzato tutta la normativa precedentemente emanata, e, successivamente, attraverso il regio decreto-legge del 18 maggio 1924, n.753, denominato *Provvedimenti per le trasformazioni fondiari di pubblico interesse*¹⁸, ovvero la legge Serpieri.

¹⁷ Testo unico consultabile in <https://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:regio.decreto:1923-12-30:3256>

¹⁸ Regio decreto-legge consultabile in <https://www.normattiva.it/atto/caricaDettaglioAtto?atto.dataPubblicazioneGazzetta=1924-05-23&atto.codiceRedazionale=024U0753&atto.articolo.numero=0&atto.articolo.sottoArticolo=1&atto.artic>

Quest'ultima previde il concetto di "bonifica integrale", che prevedeva l'opera di svuotamento idraulico totale delle terre malsane e il loro consequenziale recupero e utilizzo agricolo. Nel secondo Dopoguerra le operazioni di bonifica continuano con il supporto dei fondi del Piano Marshall e della Cassa per il Mezzogiorno fino alla metà degli anni Sessanta, per poi essere integralmente interrotti grazie a un repentino cambio di mentalità in favore della salvaguardia del territorio e dei beni culturali e della rivalutazione delle zone umide, formalizzata dalla Convenzione Internazionale di Ramsar, entrata in vigore in Italia nel 1976.

1.4 Le tipologie insediative e i manufatti idraulici

Le tipologie insediative in Italia sono molto eterogenee e differenziate, sia in relazione alle caratteristiche geografiche e orografiche del territorio sia con riferimento all'evoluzione storica del Paese, che, dopo la caduta dell'Impero Romano d'Occidente e fino all'Unità d'Italia, nel 1861, ha vissuto un'accentuata frammentazione politica e amministrativa. Da questa breve descrizione è possibile, quindi, comprendere la derivazione delle grandi e medie città e dei centri minori, che oggi costituiscono un patrimonio insediativo molto differenziato nelle caratteristiche con una grande ricchezza storica e culturale.

Poco dopo la fine della Seconda Guerra Mondiale più dei due terzi della popolazione italiana era stanziata in campagna, mentre oggi lo stesso dato si aggira attorno al 5% del totale. Quello a cui si è assistito negli ultimi circa ottant'anni è stato un fenomeno di inurbamento, che negli anni Sessanta del secolo scorso, con il verificarsi del boom economico, ha visto i propri apici. L'aumento della popolazione urbana ha portato consequenzialmente a un'espansione dei centri abitati, provocando nei centri urbani principali un secondo fenomeno altrettanto significativo, che è definibile come l'inglobamento dei centri e dei nuclei, originariamente esterni, all'interno della città. Tuttavia, preme sottolineare che, nonostante il verificarsi di questi due fenomeni, in alcune realtà territoriali il carattere diffuso permane ancora oggi, come è possibile notare nella mappa riportata di seguito [Figura 32], dove il colore più scuro simboleggia una maggiore dispersione insediativa. Infatti, 14 su 107 province raggiungono un valore superiore al doppio della media nazionale, pari a 0,099, con

alcuni picchi che raggiungono lo 0,4 nelle province di Asti e Benevento e lo 0,5 nella provincia di Frosinone.

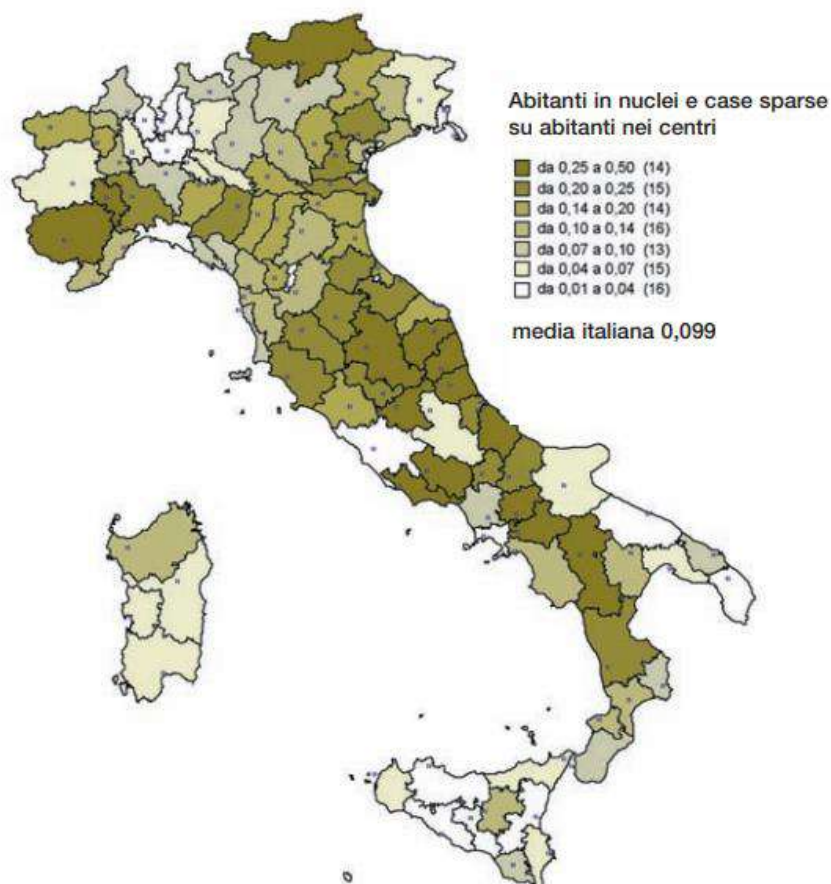


Figura 32: Indice di dispersione insediativa in Italia. Fonte: Properzi P., Ombuen S., Rapporto del Territorio 2019, Istituto Nazionale di Urbanistica, Roma, 2019

Interessante risulta essere anche analizzare la densità urbana reale [Figura 33], che mette a rapporto il numero di abitanti per centro urbano e le superfici urbanizzate. La mappa, riportata di seguito, rappresenta il risultato prodotto dall'indagine effettuata e, in particolare, le superfici di un blu più intenso indicano un elevato numero di abitanti rispetto alle aree urbanizzate.

È possibile fornire due considerazioni derivanti dalla sua osservazione: le province che ospitano le città maggiori a livello nazionale hanno un'elevata densità; le province del sud d'Italia possiedono una densità mediamente maggiore a causa di un basso tasso di urbanizzazione, dovuto a una carenza di insediamenti industriali e una scarsità di infrastrutture e servizi offerti, che rendono, quindi, minore la dotazione di suolo urbanizzato per abitante. Vi si presentano, però, delle eccezioni, come quanto accade

nella provincia di Bolzano e in quelle della Liguria, della Calabria e della Sicilia, dove l'alta densità è dovuta alle caratteristiche orografiche del territorio, mentre in senso opposto i valori sono ribassati nelle province di L'Aquila, Brindisi, Taranto e Lecce da un'alta dotazione di infrastrutture.

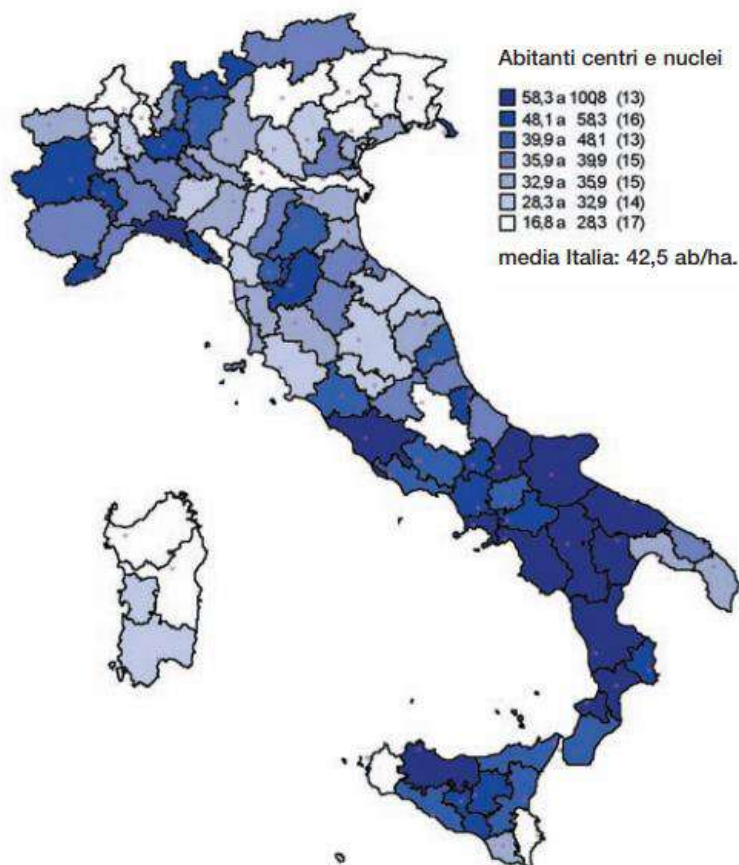


Figura 33: Densità urbana reale in Italia. Fonte: Properzi P., Ombuen S., *Rapporto del Territorio 2019*, Istituto Nazionale di Urbanistica, Roma, 2019

Procedendo con un raggruppamento dei dati è possibile realizzare il grafico denominato “Densità/Dispersione” [Figura 34], il quale mette in relazione l'indice di dispersione, nell'asse delle ascisse, la densità insediativa urbana, nell'asse delle ordinate, e la dimensione demografica, nell'area delle bolle. Gli assi in rosso rappresentano la media nazionale per i primi due indicatori.

Come è possibile osservare dall'area di ciascun cerchio, tutte le province che contengono le città di grandi dimensioni a livello nazionale hanno un basso indice di dispersione, ma una elevata densità insediativa urbana. Queste sono situate nell'ellissi di colore nero e si ritrovano province come Torino, Milano, Genova, Firenze, Roma,

Napoli, Bari e Palermo. Proseguendo con l'analisi, l'ellissi verde contiene al suo interno, per la maggior parte, le province con i centri di dimensioni minori, che possiedono una bassa densità urbana e una ridotta dispersione insediativa, come quelle della Lombardia, a eccezione di Milano, e della Sardegna, Lucca, Udine, Novara, Brindisi.

Infine, facendo riferimento al contesto locale, si deve considerare l'ellissi rosso, nel quale sono comprese tutte le province del Veneto, che è caratterizzato da una ridotta densità insediativa urbana, rispetto alla media nazionale, e da un livello di dispersione insediativa maggiore. Vi si presentano, quindi, numerosi benefici, dovuti al verificarsi di queste situazioni, tra i quali una buona disponibilità per singola persona di suoli urbanizzati e, di conseguenza, un buon capitale fisso territoriale e un sistema insediativo moderatamente disperso, che consente, pertanto, una dispersione delle problematiche sociali e ambientali più rilevanti, andando a gravare in misura inferiore sul territorio.

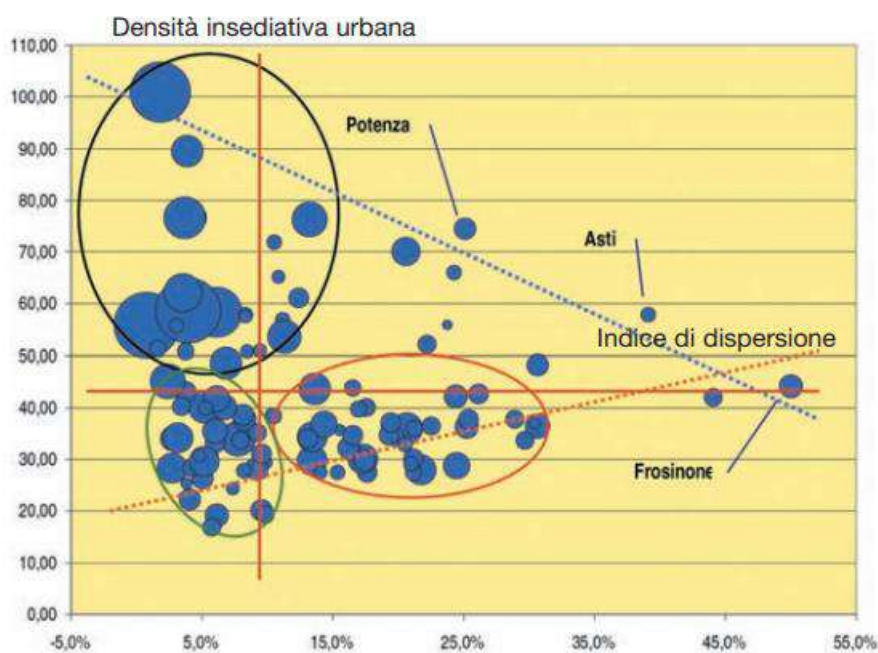


Figura 34: Densità/Dispersione in Italia. Fonte: Properzi P., Ombuen S., *Rapporto del Territorio 2019*, Istituto Nazionale di Urbanistica, Roma, 2019

I manufatti idraulici rappresentano delle infrastrutture realizzate in prossimità dei corsi d'acqua, che svolgono funzioni di supporto nella regolazione dei livelli o di agevolazione alla navigazione. Di seguito sono dettagliatamente spiegati i manufatti

idraulici più rilevanti riscontrabili sul canale Battaglia e fra questi si ritrovano: l'Arco di Mezzo e la Conca di Navigazione di Battaglia Terme

1.4.1 L'Arco di Mezzo

L'Arco di Mezzo di Battaglia Terme [Figura 35] è un manufatto idraulico, che, nonostante la mancanza di qualsiasi documento relativo alle sue origini, viene fatto risalire durante la realizzazione del canale Battaglia e del prolungamento del canale Bisatto, verso la fine del XII secolo. Nacque, quindi, con la precisa funzione di regolazione del deflusso delle acque con corrente opposta, provenienti da Longare e da Padova, che si incontrano nella cittadina, e, attraverso questa infrastruttura, sottopassando l'attuale strada statale 16, si gettano, con un dislivello di 7,40 metri, nell'alveo del canale Vigenzone.



Figura 35: Arco di Mezzo e centro proto-industriale di Battaglia Terme, veduta dal canale Vigenzone. Fonte: euganeamente.it

Questo dislivello fu utilizzato per produrre energia già a partire dal XIII secolo, quando i Da Carrara, Signori di Padova, ampliarono e perfezionarono il manufatto, trasformandolo in un fabbricato simile a un ponte a tre arcate, munito di chiusure mobili. Fu per secoli il *motore* che permise la creazione di un centro proto-industriale a Battaglia Terme [Figura 36]. Attorno all'Arco di Mezzo si vennero a delineare il mulino *Dei Quattro* e il mulino *Dei Sei*, il quale nome deriva dal numero di ruote che si

trovava in ciascuno di questi, una segheria per lavorare il legno, una mola per affilare e un maglio da ferro. Durante l'Ottocento venne creata un centrare idroelettrica ancora attualmente in funzione e l'acqua fu incanalata per andare a fornire energia anche alle antiche Officine di Battaglia Terme, note come Officine Galileo.

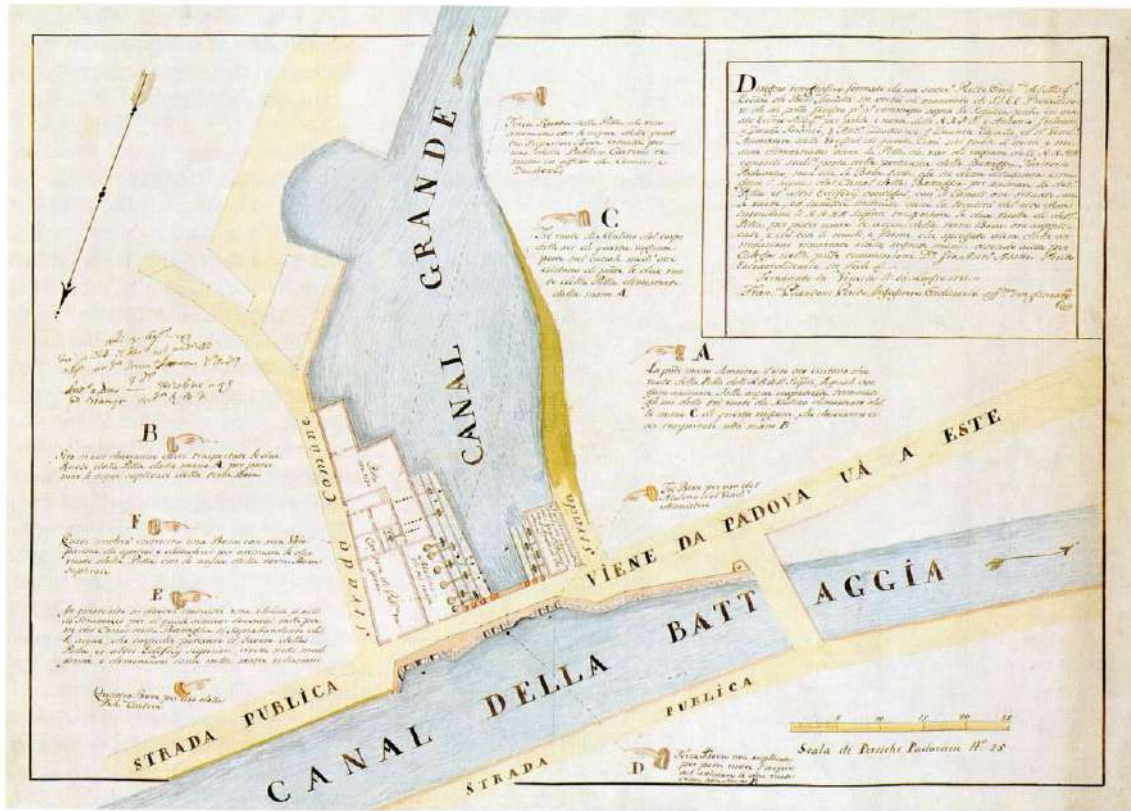


Figura 36: Battaglia 1787. Disegno di Francesco Pianzoni. Dettagliata pianta degli opifici a Battaglia Terme. Fonte: ASV – Beni Inculti PD-Pol., rot. 337, m.10A, ds.4

Durante i decenni e i secoli successivi l'infrastruttura venne a più riprese risistemata e modificata, registrando una quantità indeterminata di riparazioni e interventi, che portarono a migliorie idrauliche e ingegneristiche. Sono da citare, per esempio, la ricostruzione dell'intero edificio, verificatasi nella prima metà del XVIII secolo, e il posizionamento di nuove paratoie azionate da leve di ferro, nel 1785, durante un intervento straordinario di pulizia e bonifica generale del canale.

Nel 1830 il manufatto idraulico fu nuovamente ricostruito da parte dell'ingegnere Antonio Busetto di Venezia, utilizzando il progetto dell'architetto Giannantonio Boni. Fra le principali innovazioni si ritrova che le dimensioni della struttura aumentano di quattro volte rispetto a quelle precedenti, che erano pari ad appena 6,40 metri di

lunghezza, 3,20 metri di larghezza e 3,20 metri di altezza, e le saracinesche per le tre arcate aumentano a nove unità.

L'arco centrale, definito appunto Arco di Mezzo, leggermente più grande rispetto agli altri due laterali, ha come principale scopo la regolazione delle acque del canale Battaglia e del canale Bisatto, per alimentare il sottostante canale Vigenzone. Questo arco può essere paragonato alla foce dei corsi d'acqua superiori che si gettano in quello inferiore e svolgeva anche una seconda funzione altrettanto importante, ovvero, favoriva la partenza delle imbarcazioni in attesa nel porto di sotto, sfruttando i giorni del *butà*, cioè le giornate nelle quali l'Arco di Mezzo veniva completamente aperto, creando una piena artificiale, che facilitava la spinta iniziale e la discesa delle stesche verso il mar Adriatico. Gli archi laterali, invece, erano utilizzati per fornire energia ai vari stabilimenti ivi situati, ricavandola proprio da quel costante e perpetuo fluire dell'acqua, che ne aumentava la carica sfruttando la gravità del salto della stessa [Figura 37].



Figura 37: Il manufatto idraulico dell'Arco di Mezzo a Battaglia Terme. Fonte: Salmaso T., Museo Civico della Navigazione Fluviale di Battaglia Terme

Tale struttura venne mantenuta, senza sostanziali modifiche, ad eccezione di un intervento di ammodernamento degli impianti interni nel 1917, fino alla fine della Seconda Guerra Mondiale, quando a seguito di pesanti danneggiamenti, dovuti a consistenti bombardamenti, si decise di ricostruirla. I lavori si conclusero nel 1947 e

restituirono vita all'antica infrastruttura idraulica [Figure 38, 39, 40, 41 e 42], che continuò ad assolvere le proprie funzioni fino agli anni Sessanta del secolo scorso, decennio nel quale si determinò la fine del trasporto fluviale e la crisi dell'attività molitoria. Perse, quindi, il titolo di *motore* economico di Battaglia Terme, ma mantenne e continua a mantenere l'incarico di regolatore delle acque del canale Bisatto e del canale Battaglia. Proprio in favore di quest'ultimo compito vennero operate nei primi anni del XXI secolo opere straordinarie di manutenzione del manufatto idraulico, portando a un ammodernamento complessivo di tutte le apparecchiature interne.

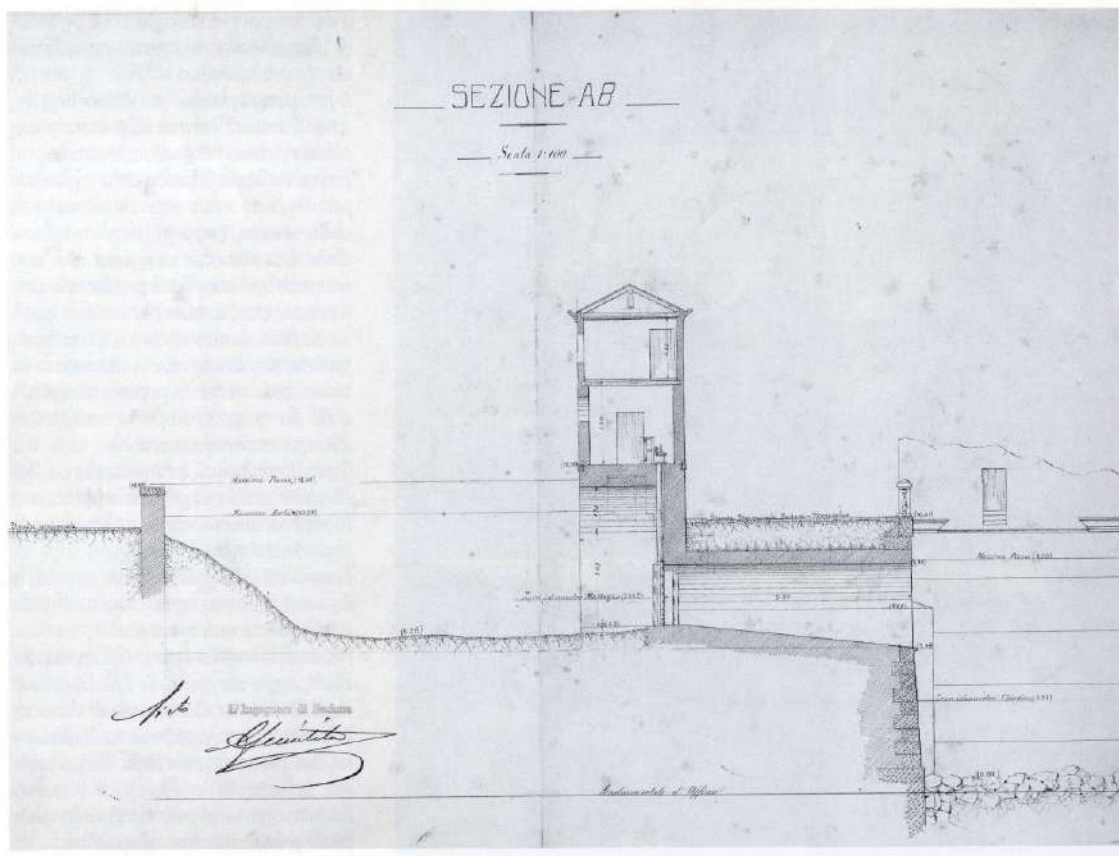


Figura 38: Rilievo del sostegno Arco di Mezzo, eseguito per la realizzazione di alcune opere in ferro. Battaglia Terme, inizio Novecento. Fonte: Zanetti P.G., *La riviera Euganea: acque e territorio del canale Battaglia*, Padova, 1989

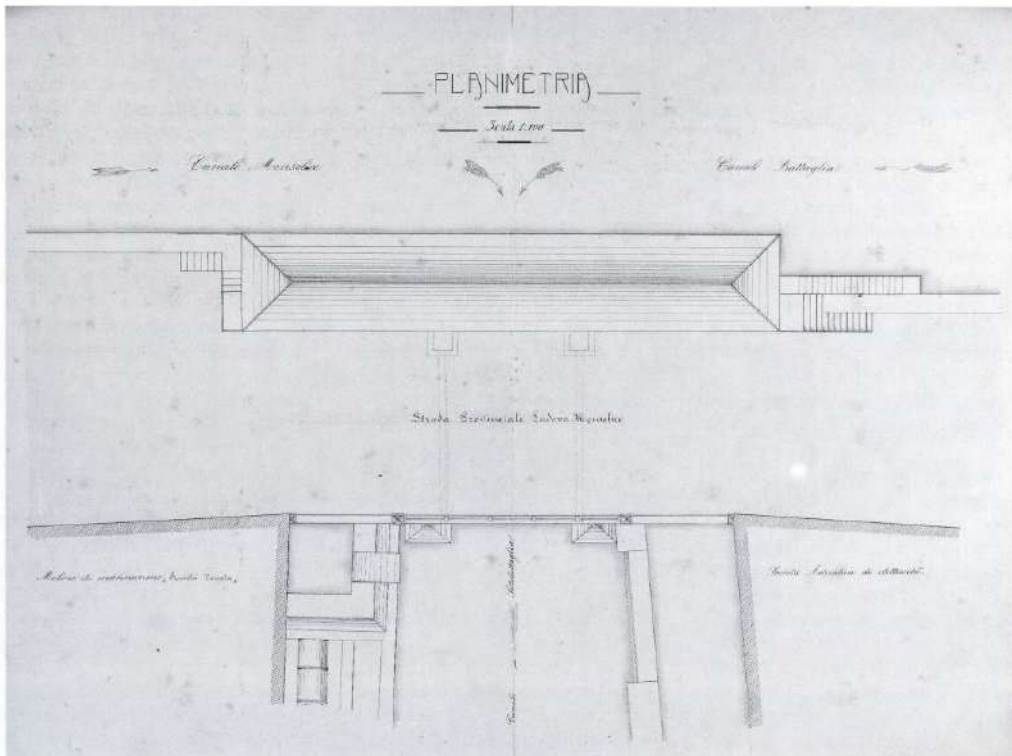


Figura 39: Rilievo del sostegno Arco di Mezzo, eseguito per la realizzazione di alcune opere in ferro. Battaglia Terme, inizio Novecento. Fonte: Zanetti P.G., *La riviera Euganea: acque e territorio del canale Battaglia*, Padova, 1989

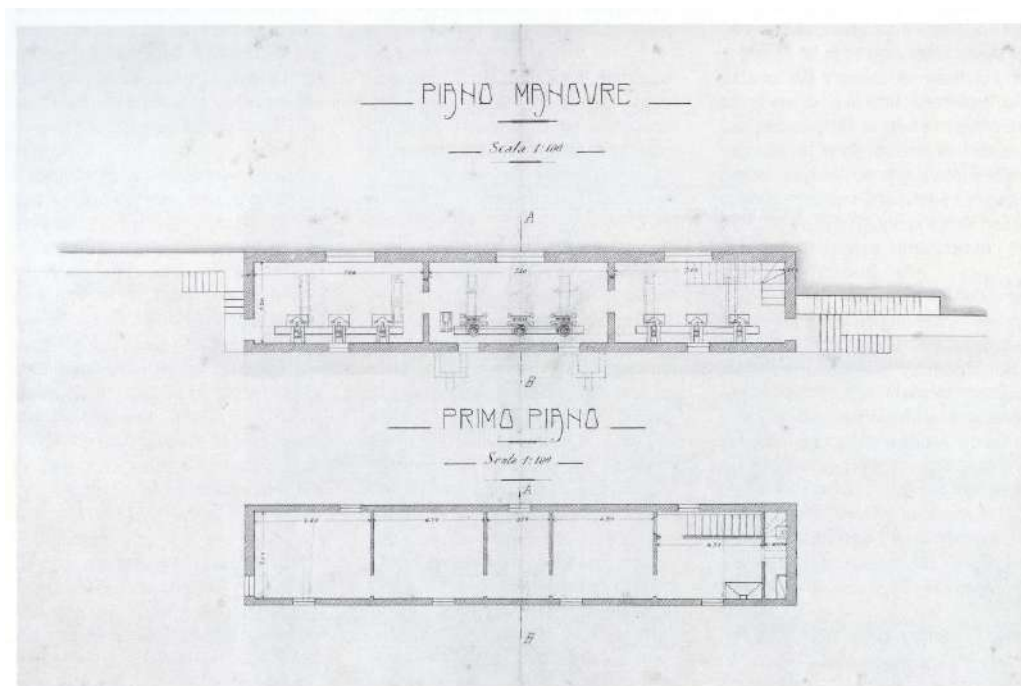


Figura 40: Rilievo del sostegno Arco di Mezzo, eseguito per la realizzazione di alcune opere in ferro. Battaglia Terme, inizio Novecento. Fonte: Zanetti P.G., *La riviera Euganea: acque e territorio del canale Battaglia*, Padova, 1989

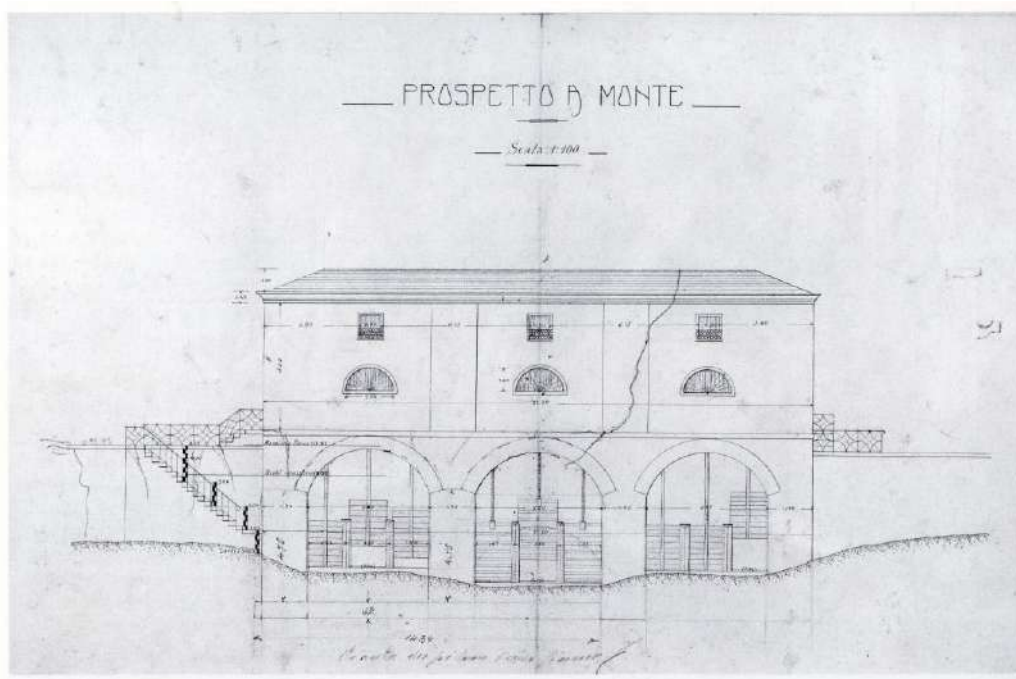


Figura 41: Rilievo del sostegno Arco di Mezzo, eseguito per la realizzazione di alcune opere in ferro. Battaglia Terme, inizio Novecento. Fonte: Zanetti P.G., *La riviera Euganea: acque e territorio del canale Battaglia*, Padova, 1989

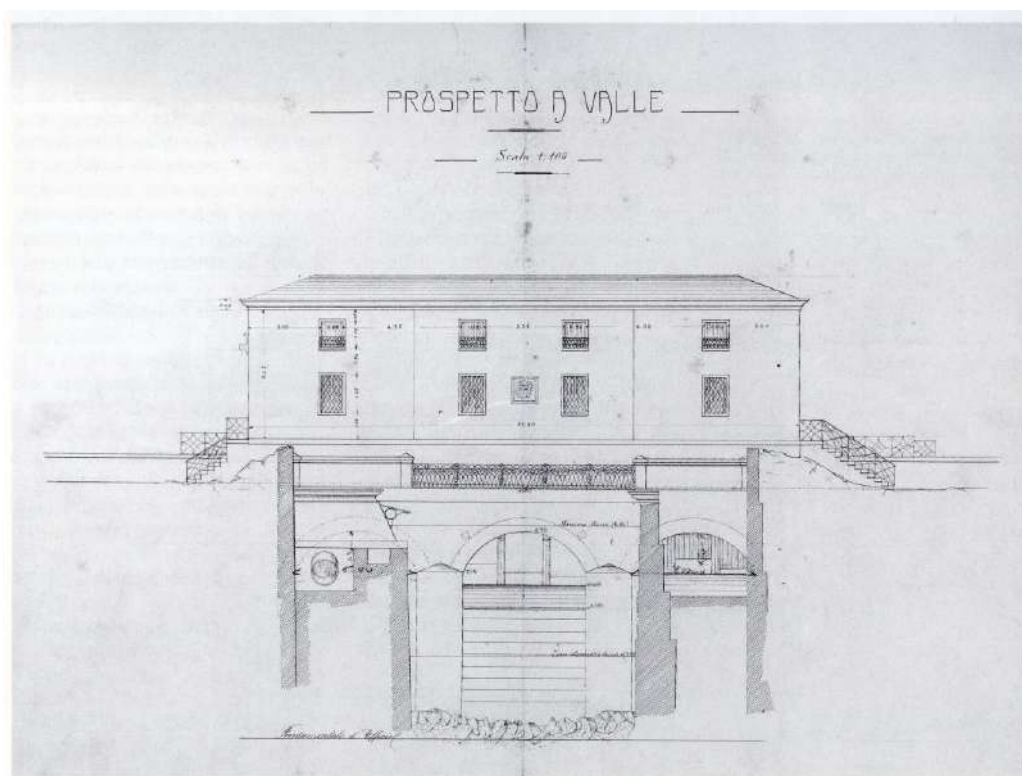


Figura 42: Rilievo del sostegno Arco di Mezzo, eseguito per la realizzazione di alcune opere in ferro. Battaglia Terme, inizio Novecento. Fonte: Zanetti P.G., *La riviera Euganea: acque e territorio del canale Battaglia*, Padova, 1989

1.4.2 La Conca di Navigazione di Battaglia Terme

La Conca di Navigazione di Battaglia Terme nasce dall'esigenza di creare un percorso più breve per raggiungere il mar Adriatico e agevolare, in questo modo, il trasporto fluviale sia commerciale che passeggero. Si sceglie Battaglia Terme come luogo ideale dove costituirlo perché già prima della sua costruzione, come precedentemente riportato, si prestava a tale funzione di trasbordo delle merci dalle imbarcazioni situate sul canale superiore a quelle collocate sul livello sottostante e viceversa e, naturalmente, per il suo accesso diretto al mare, attraverso il canale Vigenzone.

Questo manufatto risulta essere un'incredibile infrastruttura di ingegneria idraulica, che consente di superare il dislivello di 7,40 metri, collegando il canale di sopra, ovvero, il Canale Battaglia, al canale di sotto, ovvero, lo scolo Rialto. Generalizzando, permette l'interconnessione diretta, senza effettuare operazioni di carico e scarico delle imbarcazioni, tra Padova, Monselice ed Este con il mar Adriatico.

Il progetto iniziale risale all'inizio del XX secolo, quando la Commissione Ministeriale, presieduta dall'ingegnere Leone Romanin Jacur, propose la realizzazione di una conca a tre crateri. Trattandosi, però, già di una chiusa particolarmente complessa, il progetto di Romanin Jacur venne abbandonato in favore di quello con cratere unico, del 1917, dell'ingegnere Umberto Lunghini del Genio Civile di Padova, su incarico del Regio Magistrato alle Acque. Tuttavia, in Italia in quel periodo scoppiò la Prima Guerra Mondiale, che dopo la disfatta di Caporetto, porta la linea di combattimento non troppo lontano dal luogo in questione, mancano le risorse economiche per poter finanziare un progetto di tali dimensioni e scarseggia la materia prima per la sua realizzazione, ovvero, il cemento armato.

I lavori [*Figura 43*], diretti dall'ingegnere capo del Genio Civile di Padova D'Arcais, iniziano all'indomani della fine della Prima Guerra Mondiale, il 1° settembre 1919, anche se non erano ancora stati ufficializzati i trattati di pace di Parigi del 1920, venendo affidati a tre diverse imprese, ciascuna delle quali era incaricata di una particolare mansione: al Consorzio Regionale Veneto vennero affidati i lavori di scavo, alla Società Anonima Ferrobarton di Roma la costruzione in calcestruzzo e alle Officine di Battaglia la realizzazione delle parti metalliche, tra le quali preme nominare le immense porte vinciane.

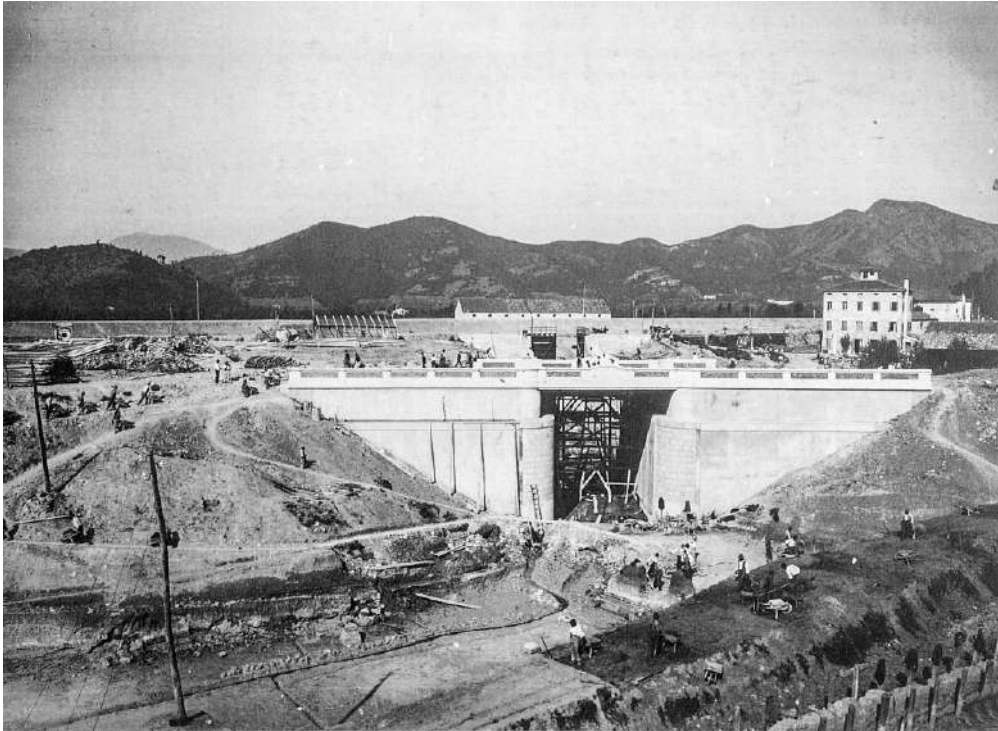


Figura 43: Veduta dell'ingresso inferiore della Conca di Navigazione e i lavori di allargamento del canale Rialto. Fonte: Museo Civico della Navigazione Fluviale di Battaglia Terme

Il nuovo progetto elaborato previde delle soluzioni originali e altamente innovative, che gli ingegneri, incaricati di realizzare la Conca di Navigazione, studiarono fra le chiuse del Canale di Panama. Tra le novità ingegneristiche adottate si ritrovano: il movimento delle porte a monte e a valle avviene con l'utilizzo della pressione dell'acqua, mediante delle valvole ad aria compressa, installate all'interno della struttura stessa; le porte sono sospese attraverso dispositivi con cuscinetti a sfera, anziché scaricare l'intero peso sul cardine inferiore. A completamento dell'opera furono realizzati due ampi mandracchi, uno a monte e uno a valle della chiusa, per permettere la sosta delle imbarcazioni in attesa di effettuare il passaggio verso il livello inferiore o verso quello superiore.

In neanche quattro anni, nonostante la piena verificata nel 1921, le insurrezioni popolari operaie e la cattiva qualità del sottosuolo, i lavori terminarono e la Conca di Navigazione di Battaglia Terme fu consegnata il 29 febbraio 1923 pronta per l'utilizzo. Qualche mese più tardi, il 1° giugno 1923 l'allora Presidente del Consiglio dei Ministri del Regno d'Italia, Benito Mussolini, si recò nella cittadina per l'inaugurazione solenne del manufatto idraulico [Figura 44]. Fu fatto salire a bordo di un burcio addobbato a

bucintoro veneziano, ornato e decorato in modo maestoso, attorniato da una serie di altre imbarcazioni della Canottieri Padova e della Rari Nantes di Padova.



Figura 44: Presidente del Consiglio dei Ministri del Regno d'Italia, Benito Mussolini, con le autorità sul palco della Bucintoro nel giorno dell'inaugurazione della Conca di Navigazione. Fonte: Museo Civico della Navigazione Fluviale di Battaglia Terme

La chiusa venne progettata per imbarcazioni non superiori alle 300 tonnellate, ha una misura di 40 metri di lunghezza, 7,20 metri di larghezza e 10,40 metri di altezza. Le porte a monte e a valle presentano un angolo particolare di chiusura, pari a 120 gradi, inferiore rispetto a quello delle porte abituali delle abitazioni, questo perché un angolo piatto non sarebbe stato in grado di resistere alla pressione esercitata dalla differenza d'acqua. Il progetto deriva direttamente da Leonardo Da Vinci, infatti, le stesse vengono anche definite porte vinciane, e sono sufficienti appena 2 centimetri d'acqua fra interno ed esterno a garantirne una chiusura ermetica. Le porte a monte hanno un'altezza di 6,10 metri e un peso di 14 tonnellate, mentre quelle a valle sono alte 10,60 metri e pesano 30 tonnellate [Figura 45]. La struttura del manufatto è completamente in

cemento armato, con una platea spessa 1,20 metri e poggiata su circa 400 pali in calcestruzzo piantati nel terreno a 20 metri di profondità.



Figura 45: Porte a valle della Conca di Navigazione di Battaglia Terme. Veduta dall'acqua a bordo di una barca tradizionale del Circolo Remiero "El Bisatto". Fonte: Museo Civico della Navigazione Fluviale di Battaglia Terme

Il nuovo manufatto idraulico consentì la creazione di una *via brevis*, che ridusse i tempi di passaggio tra un livello e l'altro e produsse un rapido aumento dei trasporti fluviali, soprattutto della trachite dei Colli Euganei. Tuttavia, la concorrenza esercitata dal trasporto su gomma e dal trasporto sul ferro segnò la fine del transito via acqua durante gli anni Sessanta del secolo scorso. Infatti, consultando i registri dei passaggi della Conca di Navigazione, nel 1966 si verificò l'ultima traversata. La chiusa fu abbandonata per circa trent'anni e solo alla fine del secolo la Regione del Veneto approvò la realizzazione di un progetto di recupero, realizzato dal Genio Civile di Padova, al seguito del quale il 21 marzo 1998 venne reinaugurata.

Di seguito si vuole riportare un passo tratto da *"Zingari d'acqua. L'epopea dei barcarì della bassa pianura Padana nella vicenda di un vecchio navigante"* di Michele Mainardi, nel quale Riccardo Cappellozza, fondatore del Museo Civico della Navigazione Fluviale di Battaglia Terme e uno degli ultimi *barcarì*, racconta della Conca di Navigazione.

“Èco, qua go ‘sta sàêa, quèsto sé el modelìno déa cónca di navigazione che gavémo qua a Battaglia. Quèsta sé ùnica in Europa, adiritùra par far ‘sta cónca qua... védito quèsta sé êa cónca, non abbiamo spazio lungo per far... parché ai primi del Novecento no ti fasévi una salita di sète mètri e quaranta in un solo cratere, te alsàvi tre mètri e dòpo... cóme a Pavia, insóma, no? Ma qua no ghe jèra lo spazio e no i savéva come farla. Aêóra l’ingegnere che... i sé partì-i e i sé ‘ndà a Panama e dai studi che i ga rilevà vardàndo el canàl de Panama i sé riusì-i a fare... tanto più che quèsta sé un’opera di grandissima ingegneria, altissima ingegneria... uno, do, tre e ‘na quatro, con quèste manovè-e qua fursionàva tuta êa crica; se rienpìva, se svodàva, se verséva e pòrte, se seràva. Aêóra ti te pénsi che gavéimo tute quante dé-e vasche gaegiànti che verséva, spazàva aqua, insóma jèra ‘na còsa straordinaria de quel’època. Pénsa che el progèto jèra del 1909, dòpo, spetàndo i studi, sé rivà che sé scopià êa guèra del quindici diciotto, bón. Ma al diciannove i ga cominsià sùbito êa cónca, i ga riprèso. Di conseguenza nel ventuno êa cónca jèra terminà. Nel ventitrè sé vegnùo Benito Musoìni a inauguràrla. Vól dir che jèra ‘na ròba inportànte, insóma.” (in Mainardi, 2013, pp. 95-96).

Capitolo 2

Il canale Battaglia come patrimonio culturale.

2. Il canale Battaglia come patrimonio culturale.

2.1 Cenni storici

Prima di approfondire la trattazione sul canale Battaglia, una premessa storica riguardante la sua costruzione e la motivazione della sua realizzazione sono doverose. Il canale Battaglia è inserito all'interno di un anello fluviale che circonda i Colli Euganei ed è da considerarsi il tratto più significativo dell'intero percorso.

Per comprendere appieno l'origine e la successiva importanza strategica assunta da questa rotta fluviale si deve fare un salto nel tempo e ritornare al Basso Medioevo, in particolare, al XII secolo.

In quell'epoca le città di Padova e Vicenza sono Comuni indipendenti, spesse volte in conflitto tra loro. Fin dai primi anni del 1100 iniziarono a manifestarsi le motivazioni intrinseche del conflitto che accese l'entroterra veneto, riconducibili, con quasi assoluta certezza, direttamente alle attività commerciali. Le merci scambiate dai vicentini e dai padovani erano pressoché le stesse e, secondo fonti dell'epoca, si trattava prevalentemente di: derrate alimentari, legname, pelli, tessuti, lana e strumenti in metallo e ferro.

A scatenare l'astio tra le due città fu l'aumento della richiesta di prodotti, generato da una precedente crescita della popolazione veneziana, e lo sviluppo stesso dei traffici commerciali di Venezia, che in quegli anni stava assumendo sempre maggiore egemonia sul mar Adriatico settentrionale.

In aggiunta, alle motivazioni economiche, ad accelerare l'avversione furono le politiche espansionistiche intraprese da Padova verso nord, per annettere Fontaniva e Bassano del Grappa, e verso ovest, per includere Montegalda. La causa che Padova vuole far trasparire per giustificare questo ampliamento terriero è il recupero progressivo dei territori, che precedentemente governava e durante l'occupazione longobarda le sono stati sottratti per concederli a Vicenza. I comuni, i villaggi e le *vill*e annessi erano, in misura prevalente, legati direttamente alla chiesa di Padova, utilizzando quest'ultima

come giustificazione all'inclusione, che poteva avvenire in modo pacifico, se accettavano la protezione e l'assistenza, o, in caso contrario, direttamente con l'occupazione e la conquista. A testimoniare questi avvenimenti se ne occupa l'abate padovano Giuseppe Gennari (1721-1800) negli *"Annali della città di Padova"* riportando che *"avevano i nostri da quella parte dilatato il loro territorio, molto ricuperando di quel tratto di paese che perduto avevano nei primi tempi della Longobardica Signoria, e forse anche occupando qualche luogo dei Vicentini"*.

In realtà, la vera motivazione è da ricercarsi nella geografia del territorio, in quanto le terre che Padova ha nel mirino assumono un ruolo strategico rilevante nella gestione, nel governo e nel controllo della rete commerciale sul fiume Brenta e sul fiume Retrone.

Non tarda di molto la risposta della controparte vicentina, infatti, già nel 1115, per questioni legate alla navigabilità dei fiumi, si verificò un primo aspro scontro, che venne risolto solo in seguito all'intervento dell'allora doge di Venezia Marino Faliero, in carica tra il 1102 e il 1117. Come riporta successivamente Battista Pagliarini (1415-1506) nelle *"Croniche di Vicenza"*, basandosi sulle notizie contenute nel *Libro Grande* del Comune di Vicenza, oggi andato bruciato, venne individuata una primordiale soluzione: *"fu fatta composizione in Venezia alla presenza di Ordolpho Faliero Doge di Venezia, tra la Comunità di Vicenza e la Comunità di Padova, che la navigazione tra Brusagrassa fino alla Badia fosse libera e che tutti li edifici e mulini, che all'ora erano, stessero"*.

Malauguratamente questa risoluzione perdurò poco, in quanto fu soggetta a interpretazioni differenti dalle varie parti, non potendo con precisione identificare i luoghi nominati nell'accordo del doge veneziano. In particolare, Silvestro Castellini (1576-1630), nella *"Storia della città di Vicenza"*, afferma che le due località si trovassero lungo il fiume Retrone e che, quindi, fossero i padovani a bloccare la libera navigazione dei vicentini verso il mar Adriatico. Invece, di parere contrario risulta Sertorio Orsato (1617-1678), che nella *"Historia di Padova"* sostiene che i siti citati si incontrassero lungo il fiume Adige, nei pressi di Colonia e che, per questo motivo, risultassero i vicentini a bloccare la risalita verso Verona.

In tale situazione di crescente bellicosità si assistette allo scoppio di un conflitto che accese tutto l'entroterra veneto. La causa scatenante si verificò nel 1143 quando i vicentini, attraverso la costruzione di un nuovo canale, dirottarono verso sud le acque

del fiume Retrone, diminuendo la portata verso Padova e ostacolando in questo modo i commerci e la produzione. A fornire conferma di quanto detto si possono citare sia il Conte veronese Ludovico Moscardo (1611-1681), che, nella *“Historia di Verona”*, scrive che *“l’anno 1143 i Vicentini dimandarono aiuto a Veronesi, che di già erano collegati insieme contro Padovani loro nemici, per occasione di acque e confini dai quali furono aiutati con buon numero di soldati, dall’altra parte i Padovani ebbero aiuto da quelli di Treviso”*, che il dottor Giorgio Piloni (1539-1611), il quale, nonostante nel descrivere la situazione commetta degli errori riguardo gli schieramenti, ne *“Dell’historia di Giorgio Piloni dottor Bellunese”*, afferma che ne *“l’anno 1143 si riaccesero le guerre che avevano fin hora riposato tra Vicentini e Padovani, per avere Padovani divertita l’acqua dal suo antico letto e roversata nel territorio de Vicenza”*.

Le motivazioni profonde, però, sono da ricercarsi nei decenni precedenti, compresi tra l’arbitrato di pace del doge di Venezia del 1115 e l’anno stesso dell’inizio delle operazioni belliche. In quelle decadi, nonostante vi fosse il trattato, che stabilisse la libera navigazione tanto delle navi padovane quanto di quelle vicentine, gli interessi economici prevalgono negli animi umani in particolare, in quei dei Signori di Padova, considerando la similitudine nella tipologia di merci commerciate. Infatti, erano imposti pesanti dazi alle imbarcazioni vicentine per consentirne il passaggio verso il mar Adriatico e, in aggiunta, quando i temperamenti diventavano più accesi si giungeva anche a situazioni più drastiche, come l’affondamento stesso delle navi straniere.

In questo contesto si generò nella mente dei Vicentini l’idea sfruttare la morfologia del territorio in proprio favore per superare l’ostacolo rappresentato da Padova, in particolare, utilizzando i corsi d’acqua presenti nel corridoio tra Colli Berici e Colli Euganei, giungere inizialmente nel fiume Sirona e in seguito nel fiume Vigenzone per sfociare, infine, nel mar Adriatico. A consolidare ciò è possibile citare la *“Historia rerum in Italia gestarum ab anno MCCL ad annum usque MCCCXVIII”* del vicentino Ferreto De’ Ferreti (1296-1337), il quale scrive che *“l’alveo divenendo grande si biforca e una parte si porta per le campagne di Montegalda lambendo Padova, un’altra parte per certo si porta presso i monti Berici in prossimità dei colli di Lozzo”*. Da quanto riportato è, quindi, possibile affermare che la diversione generata dal fiume Retrone scaturisce dall’opera umana, trattandosi, pertanto, non di un fiume di origine naturale, bensì di un canale di derivazione artificiale. Venne realizzato parallelamente all’antica strada romana che collegava Vicenza a Este, oggi sostituita dall’attuale strada

statale 247, da Longare fino ad Albettone, e per questo caratterizzato da un profilo rettilineo, venne denominato canale delle Riviera. Giunte ad Albettone le acque confluiscono nel Sirone, fiume di derivazione naturale, che ne risulta rinforzato nella portata, per poi proseguire verso Este, Monselice e il canale Vigenzone, gettandosi per concludere nel Mar Adriatico.

L'aspro conflitto iniziato nel 1143 nell'entroterra veneto si concluse solo nel 1147, attraverso il trattato di pace di Fontaniva, redatto alla presenza del notaio Pietro del Sacro Palazzo, il quale riporta: *“In quel infuriava una guerra di noi Vicentini e dei nostri amici Veronesi con i quali correvano trattive di lavoro, contro i Padovani che avevano dalla loro parte i Trevigiani”*. Per garantire una pace duratura nel tempo il notaio vicentino stabilì, alla presenza di un'assemblea composta da tutte le fazioni contraenti, che *“saranno liberati tutti i prigionieri e i Vicentini pagheranno duecento scudi ai Padovani entro l'ottavo giorno dell'Assunzione di Maria, mentre i Padovani concederanno via libera ai Vicentini attraverso il fiume e la renderanno accessibile anche più oltre; saranno restituite tutte le cose che furono a suo tempo rimosse. Le terre incamerate durante questa guerra da tempo iniziata da ambo le parti ritorneranno allo stato primitivo”*.

Attraverso queste semplici righe riportate è possibile fare un paio di considerazioni in merito a quanto detto precedentemente: innanzitutto, viene stabilito su carta il diritto della libera navigazione, senza, però, la presenza di particolari confini, che sarebbero potuti essere mal interpretati, come accaduto circa trent'anni prima; in secondo luogo, Vicenza venne obbligata a versare una somma in denaro a Padova e questo potrebbe fungere da conferma dell'episodio scatenante del conflitto, verificatosi nel 1143, ovvero la diversione delle acque.

2.2 L'antica navigazione

La navigabilità fin dall'epoca paleoveneta e romana nei fiumi, nei canali e negli scoli presi in esame nei capitoli precedenti è stata ampiamente provata e dimostrata, infatti, essi costituivano le arterie comunicative delle antiche civiltà, considerata la quasi totale assenza di strade percorribili sulla terra ferma. A fornirne una maggiore prova in questa direzione sono le stesse cittadine e gli stessi villaggi sorti in quell'epoca, in quanto questi si trovavano sempre nei pressi di una via d'acqua che permettesse un efficiente

sistema di collegamento, del traffico di merci e dello spostamento di persone. A titolo esemplificativo, è possibile citare i centri di Padova ed Este sorti, rispettivamente, lungo gli antichi corsi del fiume Brenta e del fiume Adige, quando attorno ancora il territorio era prevalentemente composto da boschi e paludi.

Durante l'età romana vi fu un incremento demografico, che portò a uno sviluppo dei centri abitati già precedentemente esistenti lungo i fiumi, ma comportò anche una sostanziale modifica del territorio a causa della comparsa di nuovi villaggi e paesi. Questi debbono la propria origine alla realizzazione di un'importante rete viaria stradale, che riusciva a spingersi oltre ai singoli corsi d'acqua, e alla centuriazione di ampie aree coltivate, consistente nella divisione delle terre in quadrati di cento parcelle.

A seguito della caduta dell'Impero Romano d'Occidente, nel 456, la manutenzione delle strade venne meno e gli antichi corsi d'acqua, che negli ultimi secoli erano passati in secondo piano, ritornano notevolmente in prima linea, potendoli definire nuovamente come le arterie propulsive del trasporto. Durante il Medioevo, in particolare, a partire circa dall'anno 1000, il commercio fluviale aumenta e per renderlo maggiormente efficiente, nonostante i periodi bellicosi, si costruiscono nuovi canali artificiali percorribili. Un ulteriore impulso alla navigazione in questa direzione venne fornito a seguito della Pace di Costanza, firmata il 25 giugno 1183, che fece passare il governo e il controllo dei corsi d'acqua dal Vescovo al Comune e, quindi, dal potere temporale al potere secolare. Questo passaggio generò nei secoli successivi tra il XII secolo e il XIV secolo un incremento nella costruzione di numerose rotte fluviali.

Con la conquista della Serenissima Repubblica dell'entroterra veneto, l'espansione fluviale aumenta e progredisce, proprio perché risulta più comoda per raggiungere il nuovo capoluogo. Tra le principali opere realizzate nel XV secolo e nel XVI secolo vanno ricordati i lavori di deviazione dei corsi d'acqua come il Piave, il Brenta, il Sile e il Bacchiglione direttamente nel Mar Adriatico, per proteggere così facendo la laguna di Venezia dall'interramento, dovuto ai sedimenti trasportati dai fiumi. Durante l'epoca Austriaca prevalse ancora l'utilizzo delle *strade liquide* come sistema viario principale, risultando, invece, poco battute le vie terrestri, che versavano in pessime condizioni, per l'incuria perdurata nei secoli. Il XIX secolo fu soggetto all'edificazione di grandi infrastrutture, vennero costruite grandi arginature, furono rettificati gli alvei e vennero scavati nuovi canali, come il canale Scaricatore di Padova, iniziato nel 1835 e concluso

nel 1842, con gli obiettivi di apportare migliorie alla navigazione interna e di fornire protezione alla popolazione che viveva nei pressi dei fiumi e dei canali, salvaguardandola dalle continue alluvioni ed esondazioni.

A partire, però, già dalla metà dell'Ottocento, con la realizzazione della rete ferroviaria che collegava Padova a Venezia, la Ferrovia Ferdinandea, il trasporto fluviale iniziò una lenta, ma inevitabile, decadenza, comportando l'affermazione delle nuove vie ferrate. Un ulteriore indebolimento alla navigazione interna venne inflitto dalla Prima Guerra Mondiale, quando molte imbarcazioni furono bombardate, essendo infrastrutture sensibili, e altrettante furono requisite dal Regio Esercito per essere adibite al trasporto di rifornimenti, truppe e materiali bellici.

Nel Ventennio Fascista si verificò un periodo di controtendenza, rispetto a quanto precedentemente riportato, durante il quale il Governo d'Italia si incaricò di ripristinare appieno la navigazione dei numerosi canali, rendendola anche maggiormente efficiente attraverso la realizzazione di grandi opere, come la Conca di Navigazione di Battaglia Terme. Tuttavia, questi interventi non riuscirono a risollevare la crisi in cui versava il trasporto sulle vie d'acqua dolce. A peggiorare ulteriormente la situazione furono i bombardamenti della Seconda Guerra Mondiale, che produssero importanti danni alle numerose costruzioni idrauliche, come le conche, le idrovore, i ponti e gli approdi, limitando e ostacolando la navigazione interna. Nemmeno la motorizzazione delle imbarcazioni, verificatasi a partire dalla fine degli anni Quaranta del secolo scorso, e i rimorchiatori riuscirono a salvare la decadenza in cui si trovava il trasporto fluviale, sostituito totalmente, a partire dagli anni Sessanta, dal trasporto su ferro e che su asfalto.

Per secoli, dal Medioevo fino alla prima metà del Novecento, nei fiumi e nei canali, lungo le *strade liquide*, vennero trasportate sia merci che persone. Tra i beni si ritrovano la trachite dei Colli Euganei, le barbabietole da zucchero e lo zucchero, i cereali, come il grano e il mais, il legname, la cellulosa, il carbone, la calce, il cemento, la ghiaia e il sassetto e la *scaja* (scaglia bianca). Le derrate alimentari maggiormente trasportate, soprattutto durante il periodo della raccolta tra agosto e settembre, risultano essere i cereali e le barbabietole da zucchero, quest'ultime verso lo zuccherificio di Pontelongo, che ancora oggi produce zucchero a livello nazionale.

La navigazione nel corso dei secoli è stata possibile grazie alla figura del *barcaro* o *barcaiolo*, vero baluardo e custode delle conoscenze e delle sapienze fluviali,

tramandate di padre in figlio. Questo mestiere doveva spesso adattarsi alle diverse situazioni che si andavano ad incontrare nel corso dei percorsi fluviali, in quanto il vero apprendimento deriva dalle esperienze vissute in barca. Tali nozioni venivano nel mentre utilizzate per passare ponti e traghetti, per risolvere le problematiche in cui ci si imbatteva, come una secca o la mancanza di vento.

2.3 La riviera di Battaglia Terme

La riviera di Battaglia Terme può essere analizzata e studiata dividendola in tre parti differenti: la riviera degli opifici, la riviera del canale Battaglia e del canale Bisatto e la riviera del canale Vigenzone.

La riviera degli opifici corrisponde fra le tre a quella più antica e costituisce il vero centro attorno al quale si è, in seguito, sviluppata Battaglia Terme. Situata a monte e a valle dell'Arco di Mezzo racchiude al suo interno il centro proto-industriale della cittadina, accogliendo due mulini, già attivi durante il periodo medievale, il *Mulino dei Sei* e il *Mulino dei Quattro*, successivamente analizzati nel corso del *Paragrafo 2.4.3*, numerosi opifici, quali una sega, le cui prime notizie risalgono al 1343, un maglio da ferro, del 1658, una pillola da riso e una macina da olio, della prima metà dell'Ottocento, una cartiera, sorta nel 1339 e, infine, una centrale idroelettrica, oggi ancora operante, che viene ritenuta tra le prime attivate in Italia [*Figura 46*].

Di più recente realizzazione, del 1866, sono, invece le Officine Battaglia, in seguito, conosciute come Officine Galileo di Firenze. Nata come un'azienda di modeste dimensioni con una trentina di operai altamente specializzati, giunti direttamente dalla città fiorentina, raggiunge negli anni Sessanta del secolo scorso, superando le avversità segnate dalla Prima Guerra Mondiale, dalla crisi economica di inizio degli anni Trenta e dalla Seconda Guerra Mondiale, il suo massimo sviluppo, giungendo a contare una superficie di oltre 115.000 metri quadrati, 1.150 operai e un capitale di un miliardo di lire. Fu in questi anni che raggiunse la massima produzione e commerciò prodotti con tutto il Mondo. Nel 1973 la Galileo si fuse con la Magrini di Bergamo, dando origine alla Magrini – Galileo s.p.a., la quale costituisce oggi uno dei più grandi complessi elettromeccanici europei, nonostante, però, a Battaglia Terme attualmente lo stabilimento sia stato ridotto notevolmente sia in termini spaziali che di dipendenti, appena un'ottantina, e svolga prevalentemente opere di manutenzione.



Figura 46: La riviera degli opifici. Fonte: battagliatermestoria.altervista.org

La riviera del canale Battaglia e del canale Bisatto, invece, si contraddistingue per ospitare i palazzi signorili, rivolti verso il corso d'acqua, dotati di due o tre piani e ampie finestre rettangolari, situati prevalentemente nella riva occidentale dei canali, come segno di distacco dalla vicina zona residenziale dei *barcari* e dall'area di produzione degli opifici e dei mulini, con il collegamento di un ponte dalla tipica forma veneziana, denominato Ponte dei Scaini e in grado di assicurare la caratteristica fisionomia degli scorci rinvenibili tra i villaggi lagunari [Figura 47].

Infatti, non a caso, lungo questa via fluviale transitavano, inizialmente, da Padova e, in seguito, da Venezia i nobili e le classi più agiate per raggiungere in barca le proprie ville e tenute di campagna. A confermare quanto detto si ritrovano numerosi edifici nobiliari nelle immediate vicinanze del corso d'acqua, come, considerando una visione locale incentrata su Battaglia Terme, il Castello del Catajo e villa Selvatico, in seguito analizzate nel *Paragrafo 2.4.1*.

I palazzi signorili, disposti l'uno accanto all'altro, vennero realizzati per la maggior parte a partire dal XVII e dal XVIII secolo fino a tutto il XIX secolo, dei quali non molti si sono avvantaggiati di recenti restauri. Infatti, alcuni di questi oggi versano in condizioni abbastanza precarie. Nel corso dell'Ottocento, inoltre, sulla riva orientale, al centro delle tre riviere identificate, venne costruita la chiesa barocca di San Giacomo Apostolo, dotata di un campanile con una cupola ottagonale a cipolla, andando a sostituire il precedente edificio consacrato risalente all'inizio del Trecento.



Figura 47: La riviera del canale Battaglia e del canale Bisatto. Fonte: watermuseumofvenice.com

Infine, per concludere si vuole fare riferimento alla riviera del canale Vigenzone, che risulta essere quella maggiormente tradizionale e popolana, in quanto qui, nella penisola dell'Ortazzo, vi risiedevano tutti i *barcari*, in considerazione della vicinanza sia con il Porto di Sotto che con il Porto di Sopra [Figura 48]. Si ritrovano esclusivamente sulla sinistra idraulica del corso d'acqua delle case di due o tre piani, di dimensioni ridotte rispetto a quelle situate lungo il canale Battaglia e il canale Bisatto, l'una attaccata all'altra per recuperare più spazio possibile e rivolte, in ogni caso, verso la via fluviale.



Figura 48: La riviera del canale Vigenzone. Fonte: battagliatermestoria.altervista.org

2.4 Ville, porti e mulini

2.4.1 Le Ville

Nel corso dei secoli, dal momento della costruzione del canale Bisatto, dapprima, e del canale Battaglia, successivamente, numerose furono le Ville costruite sugli argini o nelle immediate vicinanze, così da far risultare più semplice il loro raggiungimento da parte dei proprietari. Erano inizialmente delle residenze estive di campagna utilizzate dai nobili per soggiornarvi e per seguire gli sviluppi delle tenute agricole.

2.4.1.1 Villa Giusti

Villa Giusti è una villa veneta, situata in località Mandria, nel comune di Padova [Figura 49]. Sorge nei pressi del canale Battaglia e lungo la via che già in età romana collegava Padova (*Patavium*) ad Abano Terme (*Aponum*). A testimonianza del passato romano dell'area fu ritrovata, nelle campagne circostanti la villa, nel 1842, da parte di un parroco della vicina Chiesa di Santa Maria della Mandria, un frammento di una lapide funeraria del I secolo d.C., realizzata in pietra rosata.

L'attuale complesso di edifici, che compone Villa Giusti, è formato da due fabbricati principali, il primo è costituito dalla villa stessa, mentre il secondo è rappresentato da un immobile, all'interno del quale si trovavano le dipendenze di servizio, come la portineria e le scuderie, e le dipendenze agrarie, ovvero il granaio e le officine. Si ritiene che anticamente fosse una fattoria collegata a Villa Molin, di proprietà della nobile famiglia Capodilista, e che successivamente, nel corso del Settecento, fu convertita, dapprima, in una foresteria e, infine, in una residenza privata. Nella rappresentazione cartografica del XVIII secolo la villa viene raffigurata come una struttura quadrangolare, composta su tre lati da vari edifici ricollegati fra loro e sul quarto un muro connesso al fianco della torre. Nei primi decenni dell'Ottocento il versante della villa fronte strada venne abbattuto e ricostruito con le due torri ai lati in stile austriaco.

L'aspetto che oggi è possibile ammirare deriva dal restauro operato nel 1875 secondo lo stile dell'epoca, che tendeva ad unire stili differenti fra loro e a utilizzare materiali poveri per la sua realizzazione, come il cemento colorato. Pochi risultano essere gli elementi originari degli stili più antichi conservati e ammirabili ancora oggi, come alcuni pavimenti in terrazzo alla veneziana.



Figura 49: Villa Giusti in località Mandria, Padova. Fonte: FAI - fondoambiente.it

Nella villa sono presenti, inoltre, un giardino d'inverno in stile tardo-ottocentesco, una serie di serre minori e una torre, che sembra risalire almeno al XIII secolo. Quest'ultimo elemento potrebbe verosimilmente indicare un passato militare della struttura, in particolare, sarebbe potuta essere una fortificazione, facente parte di un più ampio sistema difensivo medievale esterno alla città di Padova. La torre venne riconvertita in una torre colombaria, desumibile dai fori simmetrici presenti nelle quattro facciate dell'edificio, in seguito a quanto previsto dalla Repubblica di Venezia, dopo la conquista dell'entroterra veneto, per tutte le fortificazioni presenti nei territori occupati. Durante il restauro del 1875, secondo lo stile romantico, vennero inseriti degli elementi decorativi, per impreziosire la torre, come i merli a coda di rondine in stile ghibellino. L'origine medievale del complesso è comprovata dalla riscoperta di una finestrella gotica in un muro interno all'edificio e dalle colonne di sostegno realizzate in mattoni presenti nella cantina.

La villa è attorniata da un grande parco, che si estende per circa sei ettari. Questo venne disegnato e progettato dal Conte Gerolamo Giusti del Giardino (1817-1899), seguendo lo schema dei giardini all'inglese, che alternano una fascia alberata a una di prato. Attualmente il patrimonio arboreo, nonostante possieda ancora alberi originali, ormai monumentali, come l'antico pioppo *Carolina*, già presente nelle mappe della metà del Settecento, corrisponde a solo una parte del suo remoto splendore, a causa di due

violente trombe d'aria, la prima nel 1972 e la seconda nel 2008, che si abbattono su questo, danneggiandolo gravemente.

Con riferimento alla storia più recente, Villa Giusti, mentre era di proprietà del Conte Vettor Giusti del Giardino (1855-1926)¹⁹, fu adibita a residenza privata del re d'Italia Vittorio Emanuele III. Questi di ritorno dal fronte, per evitare i possibili bombardamenti aerei nemici sul centro della città di Padova, dove era presente il Regio Comando Supremo, vi soggiornò dal novembre 1917 al gennaio 1918.

In aggiunta, tra il 30 ottobre 1918 e il 3 novembre 1918 ospitò la delegazione austro-ungarica, guidata dal generale Weber von Webanau, delegato dall'Imperatore Carlo X, con al seguito il Generale di Corpo d'Armata von Seiller e il Comandante di Marina Principe zu und von Liechtenstein, e la delegazione italiana, condotta dal Vicecomandante in Capo Generale Pietro Badoglio, accompagnato dagli alti ufficiali di Stato Maggiore, per delineare una trattativa di pace. L'armistizio, siglato il 3 novembre 1918 nella Sala dell'Armistizio [Figura 50] ed entrato in vigore il giorno seguente, pose fine alla guerra fra l'Impero Austro-Ungarico e il Regno d'Italia, facilitando la risoluzione generale del conflitto, in quanto generò un indebolimento dell'Impero Germanico, che ancora tentava di resistere alla Triplice Intesa e agli Stati Alleati.



Figura 50: Sala dell'armistizio a Villa Giusti in località Mandria, Padova. Fonte: FAI - fondoambiente.it

¹⁹ Vettor Giusti del Giardino fu un nobile di famiglia veneta, sindaco di Padova dal 1890 al 1897 e senatore del Regno d'Italia dal 1915 al 1926

2.4.1.2 Villa Molin

Villa Molin è un edificio, situato in località Mandria, nel comune di Padova [Figura 51]. Sorge nei pressi del canale Battaglia e lungo la strada che collega Padova a Monselice ed Este, l'attuale strada statale 16. La villa ritrova le proprie origini in età medievale, quando, nella stessa area, sembra sorgesse il Castello della Mandria, edificato dal vescovo Gauslino Transalgardo nel 905.

Successivamente, nel 1183, l'imperatore del Sacro Romano Impero, Federico Barbarossa (1122-1190), trasferì i privilegi e, quindi, l'edificio stesso a una diramazione dei Transalgardo, i Capodilista. È proprio un documento della stessa famiglia, datato 1470, a fornire una prima testimonianza dell'esistenza di una villa nell'area, il quale attesta il lascito di Gabriele Capodilista alla moglie di una "*Domus magna, cum corte horto, bruolo, gastaldia [...] in villa Mandria propte pontem altum*", che traducendo una "*grande casa con un giardino a corte, un ruscello, un casolare [...] nel paese di Mandria, vicino al ponte alto*". A partire dal Cinquecento una nuova famiglia di patrizi veneziani, i Molin, fece la propria comparsa, acquistando numerose proprietà situate nella località Mandria dalla stessa famiglia Capodilista, tra cui il fabbricato in questione, che successivamente venne, però, abbattuto.

Nel 1597 Nicolò Molin (1562-1608), all'apice della propria carriera come Savio di Terraferma²⁰ e Ambasciatore della Serenissima presso il Granducato di Toscana e presso la Corte d'Inghilterra, commissionò l'edificazione di una residenza di campagna, per rendere omaggio alla propria famiglia, all'architetto Vincenzo Scamozzi (1548-1616). La scelta ricadde su quest'ultimo, che già all'epoca era considerato il più importante architetto del suo tempo a Venezia, in quanto nella città era in corso una gara fra i patrizi veneziani per la realizzazione di residenze sempre più sontuose e lussuose. La villa, rappresentata nell'"*Idea dell'Architettura Universale*" di Scamozzi [Figura 52], presenta una struttura simmetrica a pianta centrale quadrata, con la facciata principale, riversata direttamente sul canale Battaglia, che si compone di un elegante pronao di sei colonne ioniche, posto sopra la zoccolatura bugnata.

²⁰ Il Savio di Terraferma era un alto magistrato della Repubblica Serenissima di Venezia, incaricato della supervisione dei possedimenti di terraferma della Repubblica, i *Domini di Terraferma*.



Figura 51: Villa Molin in località Mandria, Padova. Fonte: visitabanomontegrotto.com

La planimetria della villa mostra una straordinaria padronanza geometrica da parte dell'architetto, che scelse il quadrato come figura predominante. La struttura risulta essere particolarmente nitida, composta dal blocco principale, dalla copertura, che sovrasta il salone centrale, e dalla loggia sul canale, che corrisponde a una sala aperta o un belvedere da cui ammirare l'esterno, ma senza poterlo raggiungere. Lo sviluppo della struttura venne pensato con una chiara distinzione nella destinazione d'uso delle stanze, ovvero, nel pian terreno sono presenti la cucina e i locali di servizio, mentre al piano superiore si sviluppano le stanze padronali.

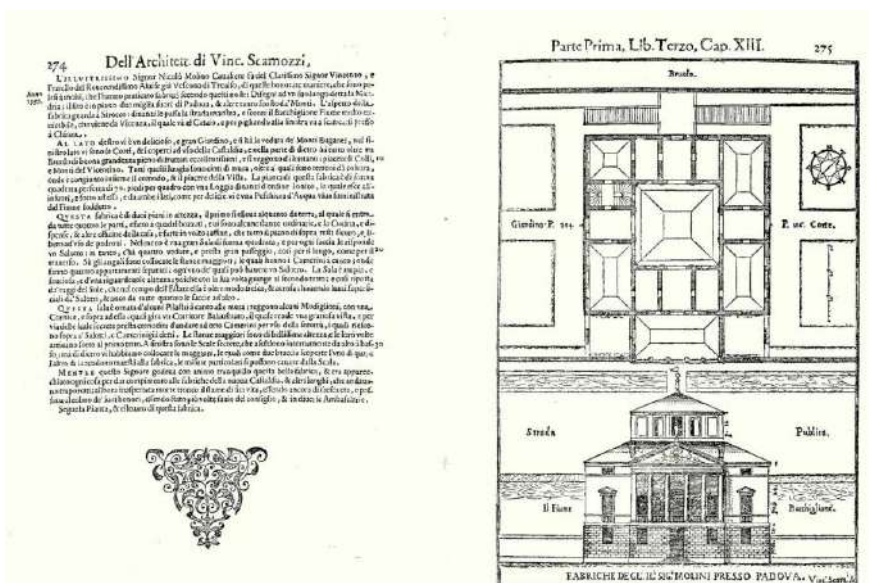


Figura 52: Progetto di Villa Molin. Fonte: Scamozzi V., *L'idea dell'Architettura Universale*, Venezia, 1616

Gli affreschi interni alla villa sono da attribuire a Pietro Antonio Cerva (1640-1683) e narrano gli episodi di vita di Enea, il più valoroso dei troiani, dopo Ettore. In particolare, nel salone centrale sono raffigurate delle architetture in prospettiva, che ricoprono per intero le pare e la volta, creando, quindi, un insieme di immensità paragonabile alle antiche aule termali romane [Figura 53]. Per aumentare ulteriormente l'illusione di profondità degli spazi venne utilizzata una policromia molto varia.



Figura 53: Salone centrale di Villa Molin in località Mandria, Padova. Fonte: villamolinpadova.com

Molte famiglie nobili di Padova, nel corso dei secoli, a seguito di matrimoni e passaggi di proprietà risiedettero nella villa. Dopo la scomparsa del committente, nel 1608, passò, dapprima, ai Capodilista, successivamente, nel 1672 ai Conti, per poi ritornare, nel 1772, a un ramo degli antichi acquirenti, gli Emo Capodilista. A partire dal 1812 si alternarono varie famiglie nobili: i Pisani, i Vanni e i Dondi dall'Orologio. Nel 1918, quando la zona divenne di importanza strategica, a causa della vicinanza al fronte, ospitò le riunioni degli alti comandi militari e fu sede di alcuni incontri preliminari, che portarono, in seguito, all'Armistizio del 3 novembre 1918, firmato nella vicina Villa Giusti. Nel 1955 fu acquisita dall'industriale Igino Kofler, il quale realizzò

importanti interventi per ripristinare l'antico splendore della villa, facendo riemergere gli affreschi originali e rimuovendo alcuni decori ottocenteschi, che non erano coerenti con il progetto dello Scamozzi.

2.4.1.3 Castello del Catajo

Il Castello del Catajo è un edificio monumentale, situato nel comune di Battaglia Terme [Figura 54]. Sorge nei pressi del canale Battaglia e lungo la strada che collega Padova a Monselice ed Este, l'attuale strada statale 16. Il Castello ritrova le proprie origini tra la fine del XV secolo e l'inizio del XVI, quando venne costruito il nucleo iniziale del futuro edificio, oggi denominato la “*Casa di Beatrice*”, utilizzato come casa di villeggiatura estiva della letterata Beatrice Pio da Correggio, la quale ospitava uno dei più importanti salotti letterari dell'epoca.

L'origine del nome potrebbe far riferimento al Catai, ovvero la Cina visitata da Marco Polo e, in particolare, le architetture degli antichi palazzi imperiali cinesi hanno ispirato la realizzazione del castello. Tuttavia, questa prima derivazione mitologica sembrerebbe essere stata superata, infatti, nella versione più moderna si presume che il nome derivi da *Ca del Tajo* (la tenuta del taglio) e, pertanto, dal luogo in cui sorge la residenza, nei pressi del canale Battaglia, che al momento della sua realizzazione tagliò molte tenute e scoli naturali.



Figura 54: Castello del Catajo a Battaglia Terme. Fonte: castellodelcatajo.it

Nel 1570, Pio Enea I Obizzi²¹ (1525-1589), durante un periodo privo di conflitti, attirato dalla bellezza dei Colli Euganei, decise di ampliare la vecchia struttura, costruendo un palazzo adeguato alla gloria della famiglia. Il progetto, a metà tra il castello militare e la villa principesca, è dello stesso nobile italiano, coadiuvato nella realizzazione dall'architetto Andrea Da Valle (XVI-1578). In appena tre anni i lavori furono terminati e nel 1573 venne inaugurata la nuova residenza, oggi riconosciuta come il “*Castel Vecchio*”, impreziosita da pitture sulle mura esterne, oggi giorno solo parzialmente visibili, e da affreschi nelle pareti interne, commissionati a Giovanni Battista Zelotti (1526-1578), discepolo di Paolo Veronese (1528-1588), che narrano le imprese degli Obizzi, venendo considerati uno dei più spettacolari cicli di affreschi delle ville venete.



Figura 55: Castello del Catajo a Battaglia Terme. Fonte: castellodelcatajo.it

Rimase di proprietà della famiglia Obizzi fino al 1803, quando questa casata nobile si estinse, lasciandolo in eredità alla Casa d'Este, Arciduchi di Modena. Durante la prima metà dell'Ottocento fu ampliato da parte di Francesco IV e Maria Beatrice di Savoia, facendo edificare l'ala nord, attualmente denominata il “*Castel Nuovo*”, per

²¹ Gli Obizzi sono stati una famiglia nobile italiana, originaria della Borgogna, in Francia, giunti nella penisola al seguito dell'imperatore Arrigo II, nel 1007. Fonte: https://www.treccani.it/enciclopedia/obizzi_%28Dizionario-Biografico%29/

poter ospitare la corte imperiale austriaca durante le visite ufficiali, divenendo, quindi, una reggia ducale [Figura 55]. Con l'estinzione anche della Casa d'Este, il Castello del Catajo passò di proprietà all'erede al trono d'Austria Francesco Ferdinando d'Asburgo, che la elesse a residenza di villeggiatura imperiale, ma che dalla quale trasferì a Vienna e al Castello di Konopiste di Praga le raccolte archeologiche degli Obizzi e le collezioni di strumenti musicali, armi e quadri maturate nel corso dei secoli.

Dopo la Prima Guerra Mondiale, la residenza venne consegnata al Regno d'Italia come risarcimento per gli ingenti danni subiti, messo all'asta a seguito della crisi economica del 1929 e acquisito dai Dalla Francesca. Dal 2015 il Castello del Catajo è stato acquistato dalla famiglia Cervellin, che dall'anno successivo iniziò i lavori di restauro, per riportarlo all'antico splendore, e attualmente è utilizzato per ospitare celebrazioni ed eventi.

2.4.1.4 Villa Selvatico

Villa Selvatico è un'altra dimora aristocratica, situata nel comune di Battaglia Terme [Figura 56]. Sorge nei pressi del canale Bisatto, sul colle Sant'Elena, che originariamente era denominato collinetta del Pignaro e, successivamente, prima dell'attuale toponomastica, era conosciuto come colle della Stupa, per la vicinanza alle sorgenti termali utilizzate nell'ospizio di pellegrini. Appartenuto in età medievale, dapprima, ai Carraresi e, successivamente, ai Dalesmanini, il colle venne acquisito dal marchese Bartolomeo Selvatico (XVI-1603) nel 1561. I lavori iniziarono solo nel 1593 su volontà di quest'ultimo, che volle realizzare una nuova residenza per la propria famiglia, sulla cima del colle, sopra i resti dell'antica Chiesa di Sant'Elena, le cui origini risalgono al Medioevo, e terminarono nel 1647, proseguiti dal figlio Benedetto Selvatico (1574-1658).

Il progetto, con alta probabilità, viene attribuito all'architetto Lorenzo Bedogni (XVII-1670) e si presenta con una pianta quadrata, delle torrette poste agli angoli del quadrato e al centro l'edificio è sovrastato da una cupola rivestita di piombo, che dona al complesso monumentale un'aria fiabesca dal gusto orientale. L'edificio principale richiama alcune ville palladiane contemporanee nella costruzione come La Rotonda di Vicenza e la Rocca Pisana di Lonigo.



Figura 56: Villa Selvatico a Battaglia Terme. Fonte: villaselvaticoterme.it

Le quattro facciate sono ornate da dei doppi frontoni sovrapposti a ordini dorici e ionici, sopra i quali sono situati dei timpani. Sul lato rivolto verso il canale Battaglia venne costruita, per opera del tagliapietre padovano Tomio Sforzan, nel 1647, una scalinata monumentale, composta da due rampe alla base e alla sommità, una lunga gradinata suddivisa in sette piani e un corrimano colonnato, per consentire l'accesso a chi giungeva tramite un'imbarcazione [Figura 57]. Successivamente, negli anni Cinquanta del Seicento fu creata una strada per carrozze, che mise in comunicazione il livello di accesso della villa con la pianura sottostante.



Figura 57: Scalinata monumentale di Villa Selvatico a Battaglia Terme. Fonte: villaselvaticoterme.it

All'interno del salone a croce centrale si trova un importante ciclo di affreschi, realizzati nel 1650 da Luca Ferrara da Raggio (1605-1654), che narrano le *Storie di Antenore*, il mitico fondatore della città di Padova. Il pittore presenta un'opera innovativa, in quanto venne utilizzato un cromatismo molto luminoso, tipico dell'epoca a metà tra il classicismo rinascimentale e l'impetuosità dell'arte barocca, e i personaggi mitologici sono calati nella realtà quotidiana. Le scene presenti sono tratte dall'"Eneide" di Virgilio e dalle "Storie" di Tito Livio e raccontano la "*Fuga di Antenore da Troia*", la "*Vittoria di Antenore su Valesio*" e la "*Fondazione di Padova*".

Attornata da un parco naturale imponente, a fine Ottocento, l'architetto padovano Giuseppe Jappelli (1783-1852) venne incaricato del suo rifacimento, convertendo l'originale giardino all'italiana in uno romantico all'inglese, secondo la moda dell'epoca. Percorrere il parco, oggi, permane un'esperienza molto suggestiva, in particolare, per gli effetti provocati dalle acque calde dei tre laghetti termali comunicanti, che l'architetto ottocentesco mantenne e risaltò, e per il riflesso sull'acqua degli alberi secolari circostanti.

Villa Selvatico nel corso della propria esistenza cambiò più volte proprietari, passando ai Meneghini, ai Wimphen, agli Emo Capodilista e ai Sartori, i quali negli ultimi decenni del Novecento avviarono importanti lavori di restauro conservativo. A causa delle difficoltà economiche di quest'ultimi, nel 2013, la villa venne venduta all'asta e sono attualmente in corso attività di ristrutturazione e adeguamento con l'obiettivo di un futuro utilizzo come residenza privata e spazio dedicato a celebrazioni ed eventi.

2.4.1.5 Castello di Lispida

Il Castello di Lispida è un complesso di edifici, situato nel comune di Monselice [Figura 58]. Sorge nei pressi del canale Bisatto e sulle pendici meridionali del colle Lispida, quest'ultimo conosciuto già nel Tardo Medioevo per la trachite, "*sasso di Lispida*", estratta dalle sue cave. Il Castello ritrova le proprie origini nel Medioevo, quando Papa Eugenio III, nel 1150, affidò all'ordine monastico di Sant'Agostino il colle e la chiesa di Santa Maria di Ispida, ivi localizzata. Il monastero, sin dalle proprie origini, fu edificato in un luogo isolato, ma ideale per la coltivazione della vite e dell'olivo. Successivamente, nel 1485, per superare la fase di decadenza, il Doge della Repubblica Serenissima di Venezia, Giovanni Mocenigo, requisì la proprietà ai monaci, consegnandola agli Eremiti Gerolimini, i quali ampliarono gli edifici e ricostruirono la

chiesa, con la seguente motivazione “*affinché le vigne, gli ulivi e i campi non siano abbandonati, siano seminati e coltivati nella giusta stagione, e la pietra del colle ci venga mandata con regolarità*”.



Figura 58: Castello di Lispida a Monselice. Fonte: stradadelvinocolleieganei.it

La soppressione di alcuni ordini religiosi, nel 1780, portò, dodici anni dopo, al termine definitivo dell'attività monastica, all'acquisizione della proprietà da parte della ricca famiglia Corinaldi. Sui resti dell'antico monastero i nuovi acquirenti edificarono il complesso di edifici, attualmente ancora visibile, caratterizzati da volumi imponenti e una decorazione sulla sommità degli stessi simile alle merlature ghibelline. Venne dotato di imponenti cantine e trasformato in un'importante azienda agricola, per la produzione di vini rinomati in tutta Europa. Durante l'ultimo periodo della Prima Guerra Mondiale, tra il 1918 e il 1919, il castello ospitò il quartier generale del re d'Italia Vittorio Emanuele III, a causa della stretta vicinanza con Villa Giusti di Padova, sede del comando del Regio Esercito. A seguito di questo evento il complesso di edifici venne denominato anche Villa Italia.

La proprietà è circondata da una vasta tenuta che comprende circa novanta ettari di terreno, composta in parte da boschi e in parte da vigneti e uliveti. All'interno della tenuta si ritrova anche un piccolo lago termale, denominato Lago di Lispida, che

assieme ai piccoli invasi del colle Sant'Elena e del più ampio Lago della Costa, forma una delle più importanti zone umide ancora presenti nell'area, la quale fornisce una porzione del fango termale utilizzato negli stabilimenti termali.



Figura 59: Tenuta del Castello di Lispida a Monselice. Fonte: colli Euganei.it

A partire dagli anni Cinquanta l'azienda ha ripreso la coltivazione vitivinicola, a seguito dell'introduzione di nuovi vigneti, aumentano l'esportazione di vini pregiati a livello europeo [Figura 59]. Attualmente il Castello di Lispida ospita al suo interno anche alcuni appartamenti per la ricettività turista e mette a disposizione gli antichi edifici e l'ampio parco per celebrazioni ed eventi.

2.4.1.6 Villa Emo

Villa Emo è un edificio, situato in località Rivella, nel comune di Monselice [Figura 60]. Sorge nei pressi del canale Bisatto, ai piedi dei Colli Euganei, in una via laterale della strada statale 16. Attorno al 1535, il patrizio veneziano Leonardo Emo, conoscitore e amante di queste terre, decise di acquistare da Andrea Barbarigo la proprietà, dedicandosi attivamente alle coltivazioni e all'allevamento, promuovendo la

bonifica dei terreni e incoraggiando il rinnovamento delle colture, dell'impianto molitorio e delle filande.

Nella seconda metà del Cinquecento il nobile Emo affida all'architetto Vincenzo Scamozzi la realizzazione della villa, che venne ultimata nel 1588, e può considerarsi come una tra le opere più importanti a lui attribuite. Presenta un'architettura in stile palladiano, soprattutto con riferimento al colonnato frontale e alla geometricità del giardino anteriore, che si va ad unire a elementi tipicamente veneto-rinascimentali, come la carpineta, il brolo e le peschiere, aggiunti successivamente. Nel progetto l'architetto riuscì a realizzare un'ottima armonia fra le varie forme presenti, le funzioni a cui ciascuna stanza è adibita e la conformazione del territorio circostante. La proprietà, in aggiunta, presenta un grande viale alberato, che funge da asse di collegamento tra l'edificio principale della villa, le terre e l'ambiente esterno.



Figura 60: Villa Emo a Monselice. Fonte: euganeamente.it

Fino a quasi tutto il XIX secolo l'area attorno alla proprietà era in uno stato di degrado e abbandono e, contrariamente a quanto si può considerare, il giardino attuale non è giardino storico originale, in quanto fino agli anni Sessanta del secolo scorso il terreno attorno all'edificio principale era caratterizzato da frutteti e campi coltivati. Opera del conte Andrea e della contessa Giuseppina Emo Capodilista furono gli ingenti lavori di risistemazione della villa, sia dell'interno che con riferimento all'esterno, e del giardino.

La contessa si dedicò principalmente a quest'ultimo, rendendolo un incantevole giardino all'italiana, nel quale inserì elementi tipici della tradizione veneta cinquecentesca [Figura 61].



Figura 61: Giardino di Villa Emo a Monselice. Fonte: monselice.org

2.4.1.7 Villa Pisani

Villa Pisani sorge poco all'esterno del centro storico di Monselice, sulle rive del canale Bisatto, lungo l'antica strada che collegava Padova a Monselice ed Este [Figura 62]. L'edificio venne eretto attorno al 1556 su volontà del nobile patrizio veneziano Francesco Piani di Zuanne (1514-1567) come "casa di servizio", per agevolare i propri viaggi da e per Venezia, verso i propri possedimenti terrieri nella bassa padovana e la propria dimora di Montagnana, che corrispondeva al luogo di residenza e di amministrazione delle proprietà della famiglia Pisani.

Il richiamo all'architettura palladiana è evidente nella struttura e non risulta essere dettato solo dal gusto dell'epoca, ma anche per il fatto che lo stesso Andrea Palladio, qualche anno prima, avesse realizzato Palazzo Pisani a Montagnana. L'edificio, a tre piani, presenta una pianta rettangolare tripartita, secondo lo stile veneto, e le pareti esterne hanno uno stile semplice e regolare con delle aperture rettangolari. Nella facciata principale, rivolta verso il corso d'acqua, si erge un timpano triangolare,

all'interno del quale si trovano due allegorie della Fama alata che sostengono lo stemma della famiglia Pisani.



Figura 62: Villa Pisani a Monselice. Fonte: collieuganei.it

Al piano terra il salone centrale è decorato da affascinanti affreschi con un accentuato cromatismo, i quali presentano delle colonne ioniche che si aprono su un paesaggio idilliaco [Figura 63]. Lo stesso schema decorativo, inoltre, è stato ripreso nel salone nobile del piano superiore.



Figura 63: Salone centrale di Villa Pisani a Monselice. Fonte: collieuganei.it

Villa Pisani restò della famiglia fino al 1797 e un decennio dopo, nel 1807, venne acquisita dal cavaliere dell'Ordine Italico, Iseppo Treves. Nei primi anni dei Novecento divenne di proprietà del dottore Morrà, che, successivamente, tra il 1951 e il 1952 la vendette all'amministrazione comunale. Quest'ultima, acquisendo anche le aree limitrofe, la trasformò in una scuola, adibendo i locali a questa nuova funzione, ma compromettendone l'assetto originale, attraverso la demolizione di alcune tramezzature. Dal 1983 ad oggi l'edificio fu sottoposto a una serie accurata di restauri, coinvolgendo sia la struttura architettonica che le decorazioni interne, riportando la villa al suo antico splendore. Attualmente nel suo interno vengono organizzate mostre, eventi e proiezioni cinematografiche.

2.4.1.8 Villa Contarini

Villa Contarini è una villa veneta, situata nel comune di Monselice [Figura 64]. Sorge nel centro storico della cittadina sulle rive del canale Bisatto. Con riferimento al registro dei dati d'archivio è stato possibile rinvenire un documento, che testimonia che nel 1581 la costruzione dell'edificio originario era già stata eseguita, per opera di Alvise Contarini, definendola come una “*casa per uso*”. Dallo stile della facciata e dalla ripartizione degli ambienti abitati gli esperti attribuiscono il progetto originale a Vincenzo Scamozzi, che può essere ammirato nell'incisione iconografica di Vincenzo Coronelli del 1709.



Figura 64: Incisione iconografica di Villa Contarini a Monselice di Coronelli V., 1709.

Fonte: ossicella.it

Nel corso del Settecento la villa venne ampliata e risistemata, mantenendo comunque il proprio nucleo centrale, dotato di salone passante e quattro stanze disposte ai lati di questo. Vennero aggiunti un timpano centrale, due torri laterali, le scale simmetriche e le ali che in facciata risultano essere più basse [Figura 65]. I lavori si conclusero nel 1774, come attestato nel pavimento del salone.



Figura 65: Villa Contarini a Monselice. Fonte: villacontarini.it

L'edificio si eleva per due piani più un piano più basso per la soffitta. Dalla scala monumentale a doppia serie di rampe balaustrate si giunge nel grande salone, decorato con stucchi in altorilievo dalle tonalità bianche e verde pastello, raffiguranti motivi floreali. Sul soffitto sono posti quattro busti in basso rilievo che raffigurano le età della vita, ovvero la giovinezza, la maturità, la senilità e la maternità, mentre il pavimento settecentesco è eseguito con la tecnica a terrazzo veneziano. Al centro del salone pende dal soffitto un maestoso lampadario del XVIII secolo realizzato in vetro di Murano [Figura 66].

Villa Contarini rimase di proprietà della famiglia Contarini fino al 1807, quando venne venduta al deputato Giovanni Carlo Avanzini, e da circa un secolo è di proprietà della famiglia Businaro. Dell'esteso parco originario, oggi rimane solo la parte del giardino curato, abbellito dal pozzo settecentesco. Attualmente è stata riconvertita in un ristorante e pizzeria, adibita per ospitare celebrazioni ed eventi.



Figura 66: Grande salone di Villa Contarini a Monselice. Fonte: coltieuganei.it

2.4.2 I Porti

I porti situati nella rete idrografica considerata come oggetto di analisi possono essere fatti ammontare a 4, il primo situato a Mezzavia, località del comune di Due Carrare, due localizzati a Battaglia Terme e l'ultimo presso Monselice. Attualmente, con il rilievo sul campo, non è facilmente individuabile la loro antica ubicazione, per cui è decisamente necessario il supporto dell'antica cartografia e delle foto storiche.

Il porto di Mezzavia risulta essere, fra i quattro, quello meno documentato, ma quel che è certo è che questo luogo strategico ha svolto l'importante funzione di carico della trachite, estratta dalle cave dei vicini Colli Euganei, nei *burci*, utilizzata dal Genio Civile di Padova, Venezia, Rovigo e Ferrara per le difese a mare della laguna di Venezia e per le rive dei fiumi. Un rilevante contributo al trasporto dalle cave al canale Battaglia e, quindi, all'aumento di merce disponibile per la commercializzazione deriva dalla presenza della teleferica Bonetti, rimasta attiva tra il 1938 e il 1958. Infatti, prima vi erano sempre i problemi dell'elevato traffico di carri pieni di trachite, che circolavano per Montegrotto Terme, del susseguirsi di incidenti di rottura di questi carri e di perdita del materiale e, inoltre, della rovina delle strade ancora non asfaltate del paese. Sul porto di Mezzavia vi era un imponente tramoggia, una sorta di grande imbuto, che corrispondeva alla fine del percorso di circa 2,5 chilometri della teleferica, la quale aveva il compito di raccogliere lo sversamento della trachite dai carrelli e di caricarla direttamente nella stiva delle barche per essere trasportata a destinazione [Figura 67].



Figura 67: Stazione di scarico della teleferica Bonetti in prossimità del Porto di Mezzavia, in località Due Carrare. Fonte: Museo Civico della Navigazione Fluviale di Battaglia Terme

Battaglia Terme era dotata di due porti, uno situato lungo il canale Battaglia, dopo la Conca di Navigazione in direzione sud, denominato usualmente Porto di Sopra [Figura 68], e uno localizzato nelle immediate vicinanze dell'Arco di Mezzo, nel primo tratto del canale Vigenzone o canale Sottobattaglia, denominato Porto di Sotto o Porto Mulino [Figura 69]. La motivazione della presenza di ben due porti in uno spazio relativamente ridotto è da ricercare nella differenza di livello tra il canale superiore e quello inferiore, quando questi ancora non erano messi in comunicazione dalla Conca di Navigazione di Battaglia Terme. In questo modo le imbarcazioni attraccavano nel Porto di Sotto, scaricavano le merci, queste venivano trasportate verso il Porto di Sopra e qui ricaricate in un altro natante, ovviamente era possibile anche il percorso inverso, per procedere dalla terraferma verso il mar Adriatico. La duplice presenza di un porto, sia nel livello superiore che in quello inferiore, inoltre, permetteva, in considerazione della destinazione finale, di caricare le imbarcazioni con le merci, prodotte nei diversi opifici e nei mulini di Battaglia Terme, direttamente sul livello che risulta essere maggiormente comodo per la navigazione successiva.



Figura 68: Porto di Sotto o Porto Mulino a Battaglia Terme. Fonte: Museo Civico della Navigazione Fluviale di Battaglia Terme



Figura 69: Porto di Sopra a Battaglia Terme. Fonte: Museo Civico della Navigazione Fluviale di Battaglia Terme

Infine, l'ultimo porto era situato a Monselice, si estendeva dal ponte della Pescheria fino al ponte girevole e rimase attivo per diversi secoli fino agli anni Sessanta del secolo scorso [Figura 70]. Era utilizzato prevalentemente per caricare nelle imbarcazioni le derrate, il pietrame e la trachite, estratta dalla vicina cava, situata sul Colle della Rocca. Per facilitare queste operazioni, nella destra idraulica del canale Bisatto, vi erano numerose scalette in pietra e una salita per i carri, le auto e i camion, che giungevano fino alla sommità dell'argine. Nel secondo Dopoguerra, in particolare nel 1947, venne ammodernato, divenendo un punto logistico strategico per l'artigianato e l'intera industria monselicense. Attualmente il porto di Monselice è dotato di un pontile fisso e di uno scivolo per favorire il turismo e gli sport nautici fluviali.



Figura 70: Porto di Monselice. Fonte: Museo Civico della Navigazione Fluviale di Battaglia Terme

2.4.3 I Mulini

L'importanza dell'acqua del canale Battaglia e del canale Bisatto come forza motrice propulsiva è confermata da un documento del 24 gennaio 1754 dei *Savj et Esecutori alle Acque*, che attesta che la corrente faceva girare complessivamente cinquanta ruote: sedici a Battaglia, tra mulini, maglio e sega, tre a Rivella, otto a Mezzavia, dodici a Pontemanco, quattro a Pernumia, quattro a Campagna e tre a Rivarolo (Monselice) [Figura 71].

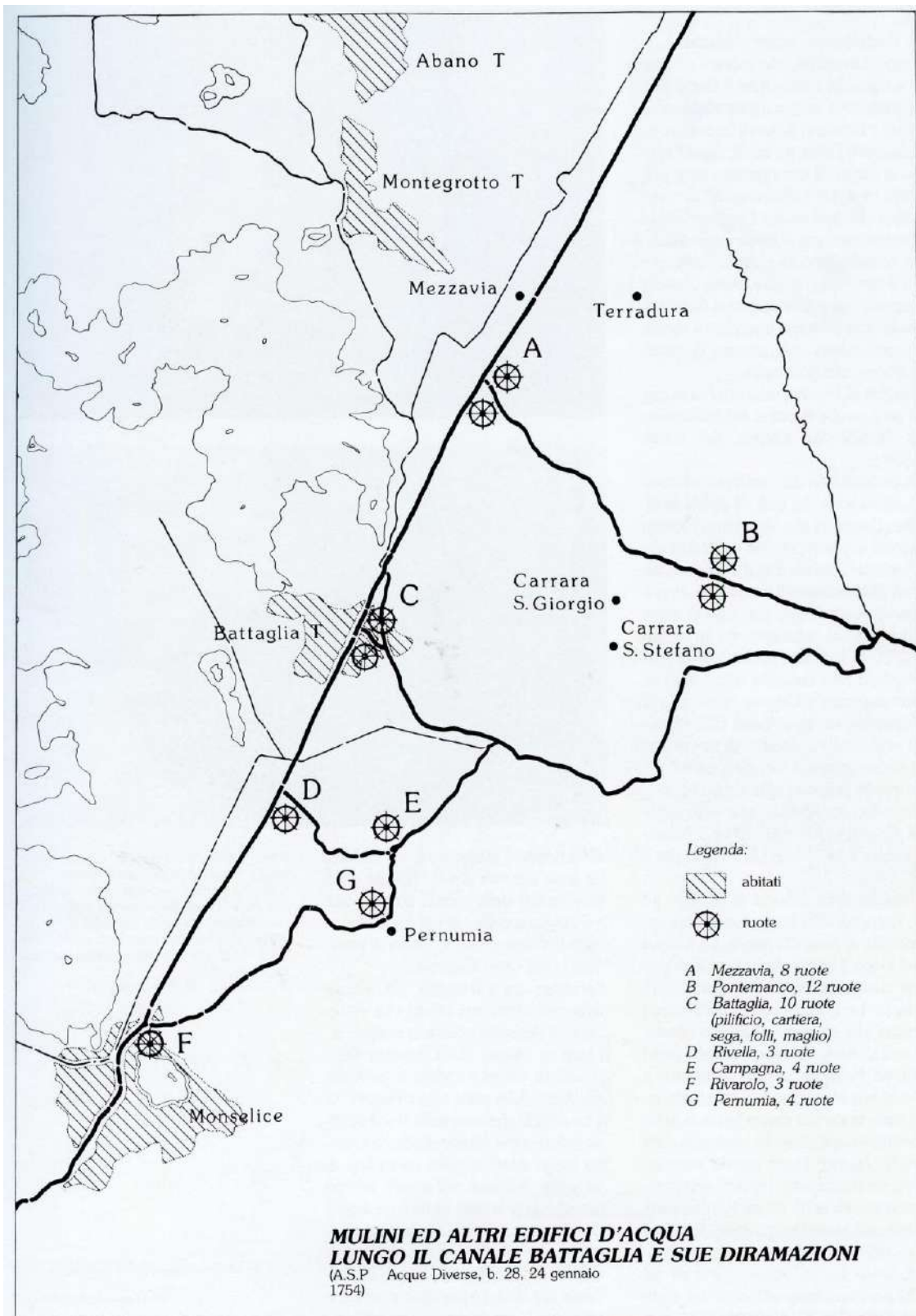


Figura 71: Mulini ed altri edifici d'acqua lungo il canale Battaglia e le sue diramazioni. ASP Acque Diverse, b. 28, 24 gennaio 1754. Fonte: Zanetti P.G., *La riviera Euganea: acque e territorio del canale Battaglia*, Padova, 1989

In base alla relazione dei periti pubblici Lucchesi e Populin, databile al 27 agosto 1798, emerge che il canale Battaglia e il canale Bisatto assolvevano la principale funzione di fornire energia ai numerosi opifici. Infatti, si afferma che *“quel canale che forma l’ammirazione di tutti gli idraulici, quel canale che viene alimentato da due moti contrari, quel canale così utile ad un braccio del padovano che languirebbe nella sua fertilità, il canale cioè della Battaglia [...] Se non si voglia allontanare dalle necessità che risvegliò prodigiosamente l’industria, e l’ingegno degli autori, che ne stabilirono l’istituzione di questo, vedrà ognuno, che ella fu principalmente quella delle Macine che abbisognavano alla popolazione di quel circondario necessariamente numerosa per miglioramento dell’agricoltura, che sempre fertile fu di codesta parte del padovano”*. Si è voluto riportare questo tratto proprio per dare rilievo all’importanza svolta dalle attività molitorie nella zona.

Per le caratteristiche del territorio pianeggiante, per i limiti del canale e per i vincoli imposti dalle diverse categorie di utilizzatori vennero installate in ciascun sito molitorio delle ruote con presa per sotto dell’acqua. La ristrettezza del corso d’acqua impedì l’utilizzo dei maggiormente economici mulini natanti, che popolavano, invece, i fiumi di grandi dimensioni, e, inoltre, fu imposto, per favorire la navigazione, che lungo il canale non vi fossero ostacoli, case o mulini. In considerazione delle suddette motivazioni i mulini furono edificati all’esterno del canale, al di sotto delle bocche da cui partivano i vari scaricatori o lungo i percorsi di questi.

Il primo sito molitorio che si incontra provenendo da Padova è quello situato a Mezzavia, nell’attuale comune di Due Carrare. A quest’altezza del canale si colloca una doppia bocca, le cui acque danno origine al canale Biancolino, precedentemente analizzato nel *Paragrafo 1.2.5*, passando al di sotto della vecchia strada che collegava Padova a Battaglia. In questo punto furono realizzati due mulini, uno per ciascuna bocca, dotati di quattro ruote cadauno, per un totale di otto [*Figura 72*].

I mulini di Mezzavia, anticamente di proprietà della città di Padova, esistevano già dal 1209 e circa un decennio più tardi, nel 1220 vennero acquisiti in parte, pari a due ruote, da parte del Monastero di San Benedetto. Nel 1262 il monastero ricevette da Padova le restanti due ruote, divenendo proprietario esclusivo dell’intero sito molitorio. Nel 1298, a seguito della divisione in due Monasteri di San Benedetto, quello maschile e quello femminile, vennero spartiti fra questi anche i mulini, in particolare, assegnando al Monastero delle madri le ruote verso Padova e a quello dei padri le ruote verso

Monselice. Nel corso del tempo, ma comunque già prima del Cinquecento i mulini furono ampliati, facendo accrescere il numero delle ruote di quattro unità, equamente ripartite tra i due Monasteri, portando il totale a otto, cifra mai più incrementata. L'impianto venne dismesso solo durante il Secondo Dopoguerra, dopo essere stato danneggiato dai bombardamenti e probabilmente per poter ampliare in modo più agevole l'attuale strada statale 16.

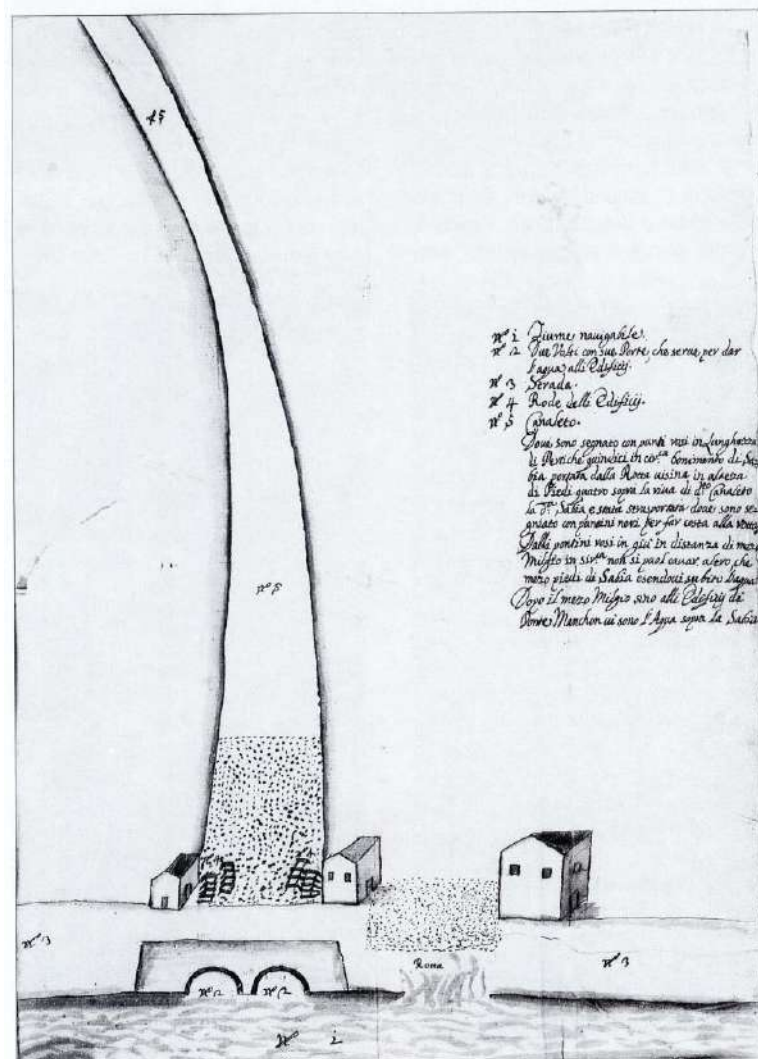


Figura 72: I mulini sul canale Biancolino a Mezzavia, XVII secolo. Fonte: Zanetti P.G., *La riviera Euganea: acque e territorio del canale Battaglia*, Padova, 1989

Proseguendo lungo la riviera del canale Biancolino, giungendo a Pontemanco, località nell'attuale comune di Due Carrare, il corso d'acqua si ingrossa, per contenere una maggiore quantità d'acqua. In questo contesto, il canale Biancolino venne diviso in quattro canaletti industriali e furono edificati due mulini, uno a destra e uno a sinistra

dello stesso. Su ciascun canaletto erano posizionate tre ruote, per un totale di dodici, andando ad essere uno dei siti di maggiore concentrazione di ruote stabili dell'intero padovano [Figura 73].

Le prime notizie dell'attività molitoria risalgono al testamento di Marsilio da Carrara del 1338 e, quindi, di proprietà della città di Padova. A seguito della caduta della Signoria vennero confiscati dai Veneziani e, successivamente, nel 1406, fu riportato che nel sito erano presenti due edifici, il primo composto da quattro ruote, una casa e un campo adiacente e il secondo anch'esso da quattro ruote, una casa, otto campi e un magazzino. Nel 1539 il numero di ruote fu portato a dodici, attraverso l'aggiunta di quattro ruote, una per ciascun canaletto, cifra mai più, in seguito, incrementata.

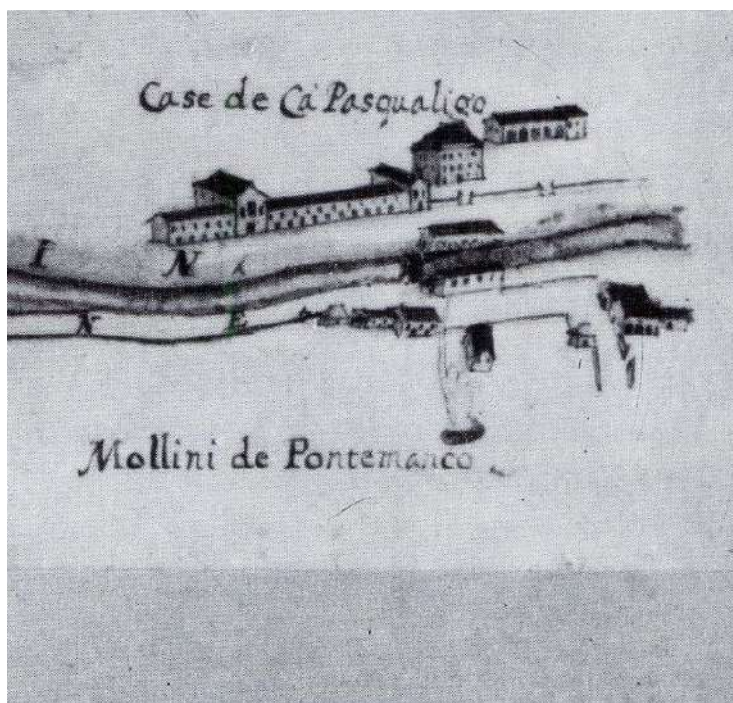


Figura 73: I mulini sul canale Biancolino a Pontemanco, Disegno di Francesco Fiorini, 1669. Fonte: Zanetti P.G., La riviera Euganea: acque e territorio del canale Battaglia, Padova, 1989

Ritornando sul canale Battaglia, presso Battaglia Terme vi si trova la più alta concentrazione di fonti di energia da fornire agli opifici, utilizzando il dislivello d'acqua di circa 7,4 metri di altezza, l'Arco di Mezzo e la congiunzione di due vie navigabili, il canale della Riviera Euganea e il canale Vigenzone. In questo sito furono edificati due mulini, il primo situato nei pressi dell'Arco di Mezzo, sul canale Vigenzone, che in questo primo tratto viene denominato anche canale Sottobattaglia, dalla parte verso

Padova, e si componeva di sei ruote, pertanto, fu denominato “*Mulino dei Sei*”, il secondo alla stessa altezza, ma dalla parte opposta, quella verso Monselice, era dotato di quattro ruote, prendendo il nome di “*Mulino dei Quattro*” [Figura 74].

L’origine dei mulini di Battaglia Terme dovrebbe risalire agli anni della costruzione del canale stesso. Infatti, un contratto redatto dalla città di Padova nel 1208 indica l’esistenza del mulino conosciuto come “*dei Quattro*”. Nel 1232 una ruota venne venduta dal Comune al Monastero di Sant’Agata e Santa Cecilia e, successivamente, nel 1415, a seguito anche della caduta della Signoria, le ruote di proprietà passarono a tre, lasciando la quarta alla nobiltà veneziana. Per quanto riguarda il “*Mulino dei Sei*” la prima fonte della sua esistenza risale a un documento della città di Padova del 1210. Nel 1405 i Veneziani confiscarono il mulino ai Carraresi, che all’epoca era dotato di quattro ruote, ampliato a sei solo nel corso della metà del Seicento.

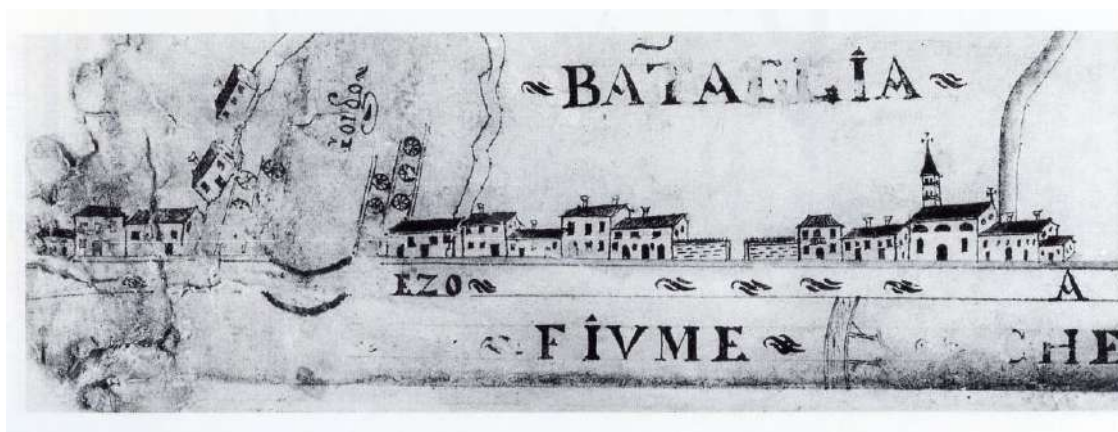


Figura 74: I mulini sul canale Vigenzone a Battaglia Terme. Fonte: Zanetti P.G., La riviera Euganea: acque e territorio del canale Battaglia, Padova, 1989

Nel canaletto della Rivella, situato nella destra idraulica del canale Bisatto, a metà strada circa tra Battaglia Terme e Monselice, sorgeva un sito molitorio composto di tre ruote [Figura 75]. Attualmente di questo antico mulino non resta nessuna traccia, ma si presume che fin dalla sua costruzione avesse già tutte le tre ruote.

La prima notizia della sua esistenza risale al 1261, quando il Monastero di Sant’Agata e Santa Cecilia lo acquistò o lo ricevette in dono. Per circa due secoli non si hanno ulteriori notizie fino al testamento del 1474 di Berto Conte, allora proprietario del sito, il quale previse che il mulino dovesse essere ereditato dai soli figli maschi. Così non avvenne e il luogo ritornò di proprietà ecclesiastica, tripartito fra tre Monasteri, quello delle Maddalene, della Vittoria di Verona e di San Giorgio di Padova. Nella seconda

metà del Settecento dopo la soppressione dei primi due Monasteri nominati, il terzo cercò di appropriarsi delle altre due ruote del mulino, in modo tale da possedere la totalità del sito molitorio, tuttavia, una legge del 1769 ne impedì la riuscita, in quanto vietava agli enti religiosi di espandere il proprio patrimonio. Rimase fino alla dismissione di proprietà per un terzo del Monastero di San Giorgio e per i due terzi di un gerente.

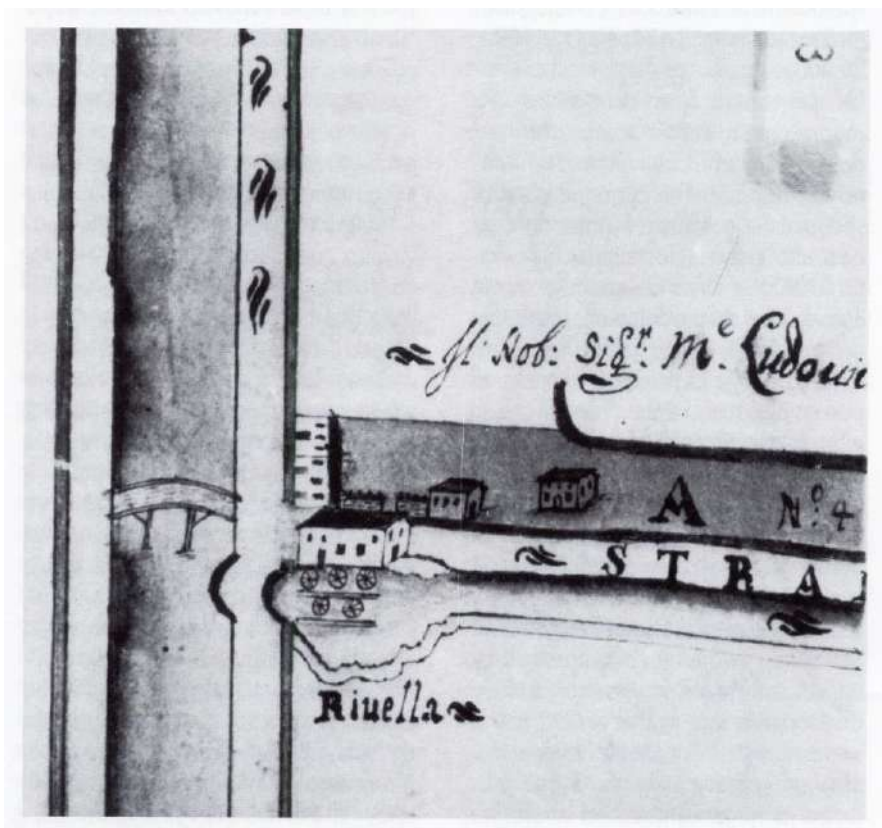


Figura 75: I mulini sul canale della Rivella a Rivella. Fonte: Zanetti P.G., La riviera Euganea: acque e territorio del canale Battaglia, Padova, 1989

Proseguendo sul canale della Rivella si giunge in località Campagna, situata nell'attuale comune di Pernumia. Come accaduto per Pontemanco, dapprima il canale diviene serpeggiante, in modo da rallentare il corso d'acqua e, successivamente, si espande per poter contendere una maggiore quantità d'acqua. In questo punto prima di far immettere le acque del canale della Rivella nel canale Bagnarolo si trovava il sito molitorio di Campagna [Figura 76]. Non sono state recuperate testimonianze che raccontino la storia di questo mulino, ma quello che è sicuro è che fosse composto da quattro ruote.



Figura 76: I mulini sul canale della Rivella a Campagna. Fonte: Zanetti P.G., *La riviera Euganea: acque e territorio del canale Battaglia*, Padova, 1989

Ritornando sul canale Battaglia e proseguendo in direzione Monselice si incontra il canale Bagnarolo. Su questa ramificazione del canale Bisatto sorge il mulino di Rivarolo, località dell'attuale comune di Monselice, composto inizialmente da quattro ruote e, successivamente, ridotte a tre [Figura 77].

Le origini di questo sito molitorio risalgono a quando su queste terre scorreva il fiume Vigenzone, prima che venissero edificati i canali, e ne danno prova delle attestazioni del 914, del 1033 e del 1169. Un documento del 1233 afferma che le quattro ruote sono di proprietà del Comune di Monselice, il quale manterrà tali possedimenti fino alla prima metà dell'Ottocento, dismettendo nel corso del Cinquecento una ruota. In favore di una sua riattivazione, per portare nuovamente il mulino a quattro ruote, nel 1797, venne chiesto alla cittadina l'aggiunta di una ruota, tuttavia venne dato un responso negativo, facendo rimanere la cifra invariata anche nei secoli successivi.

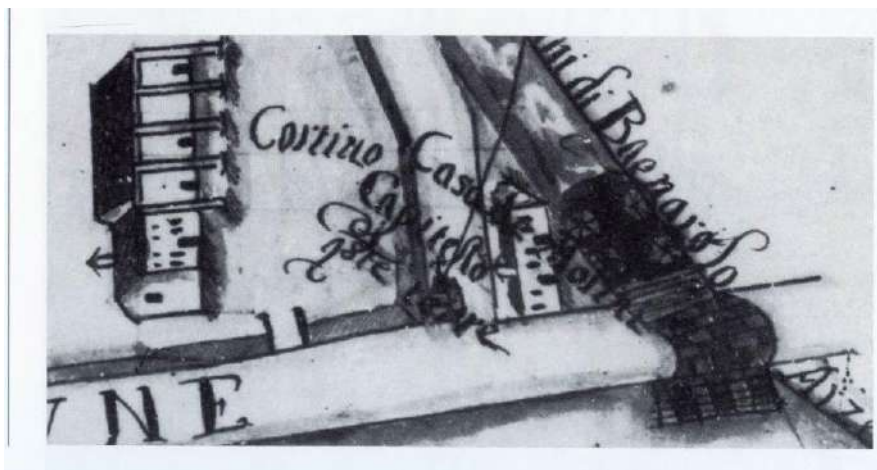


Figura 77: I mulini sul canale della Bagnarolo a Rivarolo. Fonte: Zanetti P.G., *La riviera Euganea: acque e territorio del canale Battaglia*, Padova, 1989

Concludendo, infine, proseguendo lungo la riviera del canale Bagnarolo in direzione Pernumia, si giunge al centro del paese, dove sorgeva il mulino, composto di quattro ruote, in prossimità del ponte che collegava le due parti del centro [Figura 78].

Le prime notizie storiche risalgono a un documento del 1435, nel quale veniva precisato che il sito molitorio era di proprietà della comunità e contava di due ruote. Nel 1704 passarono sotto la proprietà della famiglia patrizia veneziana dei Corner, che ampliò il mulino portandolo a quattro ruote e mantenne la gestione fino all'inizio del secolo scorso, quando lo vendette ai conti Maldura, prima di venire dismesso.

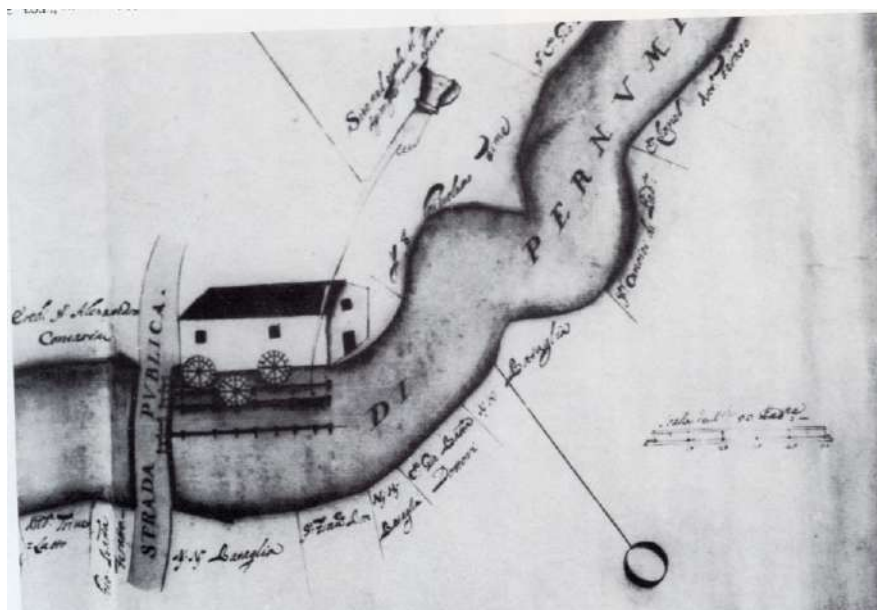


Figura 78: I mulini sul canale della Bagnarolo a Pernumia. Fonte: Zanetti P.G., *La riviera Euganea: acque e territorio del canale Battaglia*, Padova, 1989

2.5 Dalle memorie dei *barcari* al Museo Civico della Navigazione Fluviale di Battaglia Terme

La principale causa che ha portato al declino del trasporto fluviale può essere fatta risalire all'inadeguatezza strutturale dei canali, infatti, nonostante alcuni importati interventi di adeguamento strutturale, potevano essere percorsi solamente da natanti di piccolo tonnellaggio e che, quindi, potevano poco competere con l'avvento e l'esigenza di velocità, a partire dagli anni Cinquanta. In aggiunta, presentavano in alcuni tratti dei punti molto tortuosi, che richiedevano buone abilità e conoscenze per riuscire a superarli, argini deboli e ponti insufficientemente alti e, pertanto, poco adatti a un utilizzo massivo.

Molti furono i progetti ipotizzati per l'allargamento e lo scavo dei canali, il consolidamento degli argini e l'innalzamento dei livelli dell'acqua, come quello della realizzazione di una conca a Pontelongo, che avrebbe permesso una navigazione più agevole e una migliore irrigazione dei terreni. Tuttavia, nulla di quanto concepito venne, in seguito, attuato, anzi anche la stessa manutenzione ordinaria divenne sempre più rara fino a cessare del tutto, consolidando le problematiche della navigazione interna commerciale.

Ulteriori problematiche derivarono dalla mancanza di adeguamenti alle strutture portuali, che consentissero efficienti attività di carico e scarico della merce, e all'innalzamento dei costi di facchinaggio, che resero proibitivi i costi totali di trasporto, con riferimento al valore effettivo dei beni. Si verificò, quindi, il fenomeno dell'utilizzazione di mezzi di trasporto alternativi, maggiormente economici, rappresentati dalla rete ferroviaria e dalla rete stradale, provocando l'inesorabile calo della merce trasportata attraverso le *strade liquide*.

Infine, il mancato ammodernamento dei natanti idonei per il trasporto di merci sui corsi d'acqua segnò l'ultimo di una serie di problemi, che portarono nel 1966 al termine del trasporto fluviale interno commerciale, come osservabile dai registri della Conca di Navigazione di Battaglia Terme [Figura 79]. Infatti, verso la fine degli anni Quaranta del secolo scorso, in tutto il nord Italia, l'intero patrimonio di natanti contava solamente circa 350 imbarcazioni in legno non motorizzate, con una portata compresa tra le 150 e le 280 tonnellate, 50 natanti in legno motorizzati e poche decine di barche in ferro. Con

appena a disposizione una tale flotta è, quindi, possibile dedurre la motivazione dell'impiego di strade e ferrovie per il trasporto dei beni.

ANNI	MONSELICE				BATTAGLIA				PONTELONGO			
	ASCESA		DISCESA		ASCESA		DISCESA		ASCESA		DISCESA	
	BAR.	TON.	BARCHE	TON.	BARCHE	TON.	BARCHE	TON.	BARCHE	TON.	BARCHE	TON.
1954	-	-	477	76.803	-	-	149	22.290	128	23.044	78	9.828
1955	-	-	443	73.310	-	-	119	18.600	119	21.619	84	10.262
1956	-	-	425	75.318	-	-	81	13.125	143	27.654	78	10.707
1957	-	-	562	100.195	-	-	192	30.720	62	10.791	29	3.792
1958	-	-	583	100.871	-	-	242	39.000	56	10.794	3	400
1959	-	-	423	74.292	-	-	95	14.492	85	14.596	32	5.397
1960	-	-	276	49.118	-	-	70	310	44	7.574	3	450
1961	-	-	136	22.071	-	-	73	10.970	56	9.646	-	-
1962	-	-	82	14.120	-	-	38	5.560	21	3.051	-	-
1963	-	-	76	12.084	-	-	26	3.928	49	8.921	-	-
1964	-	-	65	9.720	-	-	32	4.100	13	1.724	-	-
1965	-	-	24	4.900	-	-	22	4.750	61	10.555	-	-
1966	-	-	-	-	-	-	-	-	29	6.310	2	60
1967	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

NAVIGAZIONE NEI CANALI "MONSELICE BATTAGLIA" E
"BATTAGLIA PONTELONGO BRONDOLO" ANNI 1954-1967

Figura 79: Navigazione nei canali "Monselice Battaglia" e "Battaglia Pontelongo Brondolo" anni 1954-1967. Fonte: Turato G.F., Sandon F., Romano A., Assereto A., Pergolis R., *Canali e Burci*, Battaglia Terme, 1981

I *barcari* di Battaglia Terme si dovettero reinventare un lavoro: alcuni continuarono nel settore dei trasporti, divenendo autotrasportatori su strada, altri, invece, andarono a lavorare come operai presso lo stabilimento della fabbrica Magrini-Galileo, le antiche Officine Battaglia. Tuttavia, i fiumi non furono, però, mai dimenticati da questi, che con il supporto del professore Elio Franzin, nominato dal Provveditorato agli Studi per l'insegnamento delle cosiddette 150 ore a Battaglia Terme, il quale li stimolò a scrivere *"tutto quanto sapevano della navigazione fluviale e dei barcari"*²², realizzarono nel 1979 una mostra fotografica, presso la biblioteca civica dal titolo *"Battaglia Terme e la Navigazione Fluviale"*.

²² Riferimento a Turato G.F., Sandon F., Romano A., Assereto A., Pergolis R., *Canali e Burci*, Battaglia Terme, 1981, pg. 18.

Il successo a livello locale fu molto e questo segnò l'inizio di un percorso durato vent'anni, che portò, alla sua conclusione, all'inaugurazione del Museo Civico della Navigazione Fluviale di Battaglia Terme, un museo vivo nato con il preciso scopo di tramandare e mantenere le conoscenze e i saperi, che altrimenti andrebbero perduti. Precedentemente, però, nel 1980, venne pubblicato il libro "*Canali e Burci*", attraverso la collaborazione di studiosi e ricercatori, quali Riccardo Pergolis, Gianfranco Turato, Antonio Romano, Dino Grossi, Giuseppe Bonafé e Paolo Giaretta, il quale narra la storia della navigazione interna, contiene numerose fotografie e illustrazioni e racchiude un dizionario con le voci e i termini dialettali utilizzati dai *barcari*. A fornire un contributo a quest'ultima opera furono soprattutto gli ex *barbari* Riccardo Cappellozza, Geremia e Luciano Rosada.

Per ospitare il polo museale fu scelto l'ex macello comunale dismesso di Battaglia Terme, situato nei pressi del canale Battaglia e dell'Arco di Mezzo, all'estremità meridionale del borgo dell'Ortazzo, fra le umili case, che un tempo erano abitate da *barcari*, *cavalanti* e *cariolanti*. Il museo sorge sulla *pontara*, ovvero un lembo di terra triangolare, che si genera dall'incontro tra due fiumi, canali o scoli, che, successivamente, confluiscono in un unico corso d'acqua, in particolare, in questo caso si tratta dello scolo Rialto e del canale Sottobattaglia (tratto iniziale del canale Vigenzone).

Il convegno "*I mestieri del fiume*", tenutosi al Castello del Catajo, nel 1997, diede avvio al progetto che si concluse il 2 maggio 1999 con l'apertura al pubblico del museo, il quale, secondo Eriberto Eulisse, in "*Visita del Museo della Navigazione Fluviale*", tratto da "*Navigazione fluviale e vie d'acqua*", "*si propone di documentare e ricostruire il contesto storico, socio-economico e antropologico di antiche pratiche di navigazione per acque interne e dei vecchi mestieri sui fiumi*".

Il percorso museale propone un itinerario autentico alla scoperta della memoria attraverso il mondo della navigazione fluviale e della cultura dei *barbari*, che oggi non risulta essere più quotidiano, ma che ha rappresentato per secoli il tratto identitario non solo di Battaglia Terme, bensì di un ampio territorio solcato dalle vie d'acqua riconducibile alla Pianura Padano-Veneta.

I manufatti presenti nel museo permettono di preservare e tramandare le abilità e i saperi per costruire e condurre le imbarcazioni che fin dal Medioevo erano state al centro di

questo complesso sistema. La visita permette, quindi, al visitatore di conoscere la storia e la cultura, sia materiale che immateriale, attraverso le imbarcazioni, le testimonianze, le interviste, le foto e le raffigurazioni storiche, i manufatti e le carte di navigazione.

Il percorso espositivo inizia al piano terra, dove si incontra la prima sala [Figura 80] dedicata ai modellini in scala e ai disegni tecnici delle varie imbarcazioni fluviali per il trasporto di merci e persone, attraverso i quali è possibile identificare le componenti che caratterizzano tutti i natanti d'acqua dolce, ma anche le singole parti che li differenziano l'uno dall'altro. Appesa al soffitto è osservabile una ricostruzione della sezione maestra di un *burcio*, tipica imbarcazione fluviale presente per la maggiore nei corsi d'acqua veneti durante il Novecento, che illustra le tre tipologie di legno utilizzato per la costruzione: il rovere, il larice e l'abete. Sulla parete opposta a quella di ingresso si trova un timone originale alto circa cinque metri, la cui parte inferiore è stata modificata, eliminando la "coda", a seguito della motorizzazione.



Figura 80: Prima sala del Museo Civico della Navigazione Fluviale di Battaglia Terme.

Fonte: foto personale

Nella seconda sala [Figura 81], situata sempre al piano terra, è presenta una ricca collezione di attrezzi e apparecchiature utilizzati negli *squeri*, i cantieri navali, per la costruzione delle imbarcazioni. Utilizzando i vari elementi presenti è possibili fornire

una spiegazione su come venisse realizzato un nuovo natante, in particolare si può suddividere il processo in cinque fasi:

- ossatura, ovvero la realizzazione dello scheletro dell'imbarcazione, utilizzando prevalentemente legno di larice e rovere;
- rivestimento, ovvero il legno di abete viene segato e le assi ricavate sono curvate, attraverso l'utilizzo di un particolare strumento, denominato *cavria*, forate con le *trivele* (trivelle) e inchiodate allo scheletro con i *ciodi* (chiodi);
- calafataggio, ovvero l'impermeabilizzazione dello scafo, dapprima, con l'inserimento della stoppa tra le fessure delle assi e, successivamente, con la *pegola* (pece) liquefatta e spalmata su di queste;
- varo, ovvero il calo del natante sul fiume, che può essere fatto di prua o di poppa con l'ausilio degli scivoli degli *squeri*, nei corsi d'acqua più tranquilli, oppure di lato, utilizzando l'argine, in quelli che presentano una corrente più consistente;
- allestimento, ovvero la dotazione di tutto il necessario per la navigazione, come la forcola e il timone.



Figura 81: Seconda sala del Museo Civico della Navigazione Fluviale di Battaglia Terme. Fonte: foto personale

Salendo al primo piano si accede alla terza sala [Figura 82], nella quale sono contenuti diversi modellini dei manufatti idraulici che i *barcari* potevano incontrare durante la

navigazione: la Conca di Navigazione di Battaglia Terme, il ponte dei *scaini* di Battaglia Terme, un ponte di legno sul fiume Adige abbattuto durante la Seconda Guerra Mondiale, un ponte ferroviario sul fiume Adige ricostruito durante la Seconda Guerra Mondiale, un ponte a bilancia sul fiume Sile, che, all'occorrenza, attraverso un sistema di pesi e contrappesi, poteva essere aperto per far passare l'imbarcazione, un mulino natante sul fiume Adige, abbattuto durante la Seconda Guerra Mondiale, un traghetto a pendolo sul fiume Po, che permetteva il collegamento delle due sponde e un ponte di barche sul fiume Po, che era smontabile per permettere il passaggio del natante. Nella sala sono, in aggiunta, presenti due grandi mappe che raffigurano l'idrografia del nord-est d'Italia, evidenziando, in particolare, la complessità della rete fluviale e quanto questa risulti essere intricata, a causa del connubio di corsi d'acqua maturati nei secoli, sia naturali che artificiali. Infine, si ritrovano le varie merci trasportate dai *barcari*, operando una distinzione stagionale: nei mesi invernali venivano caricati nella stiva dei *burci* la ghiaia, la trachite e il marmo, mentre nella restante parte dell'anno cereali, barbabietola da zucchero, zucchero, sale, legname, cotone, tessuti, frutta e verdura.



Figura 82: Terza sala del Museo Civico della Navigazione Fluviale di Battaglia Terme.

Fonte: foto personale

All'ultimo piano dell'edificio si trova l'ultima sala del museo, suddivisibile in tre sezioni. La prima sezione [Figura 83] espone i diversi mezzi tradizionali di propulsione come i remi, le carrucole, i bozzelli, i parabordi, i *mancoli* per legare le cime e le corde,

le cinghie per il traino animale e umano e i collari per unire l'albero al rispettivo tronco. Sul soffitto, inoltre, è appesa una vela maestra originaria di un *burcio*, che aperta raggiunge una superficie di circa 100m².



Figura 83: Quarta sala prima sezione del Museo Civico della Navigazione Fluviale di Battaglia Terme. Fonte: foto personale

Nella seconda sezione [Figura 84] viene trattato il tema della motorizzazione e sono, quindi, presenti vari modelli di eliche, alberi di trasmissione, prese d'aria, oblò, fanali, luci di via, boccagli e numerosi altri elementi tipici della modernizzazione del Secondo Dopoguerra. Su di un lato della sala si trova un pezzo ibrido di un natante, mezzo legno e mezzo metallo, realizzato nella seconda metà degli anni Quaranta, riutilizzando i resti di camion, carrarmati e auto sopravvissuti alla distruzione della guerra e riconvertiti nell'utilizzo fluviale. Al centro è situato il modellino del rimorchiatore a ruota "E. Mattei", che navigò a partire dagli anni Cinquanta, quando la motorizzazione delle imbarcazioni giunse anche in Italia, sul fiume Po, trainando al seguito tra i sette e i dieci *burci*.

L'ultima sezione [Figura 85], infine, è dedicata alla vita di bordo e in questa sono visibili foto d'epoca, documenti contabili e amministrativi delle cooperative di *barcari*, il letto di forma trapezoidale perché seguiva le forme dell'imbarcazione stessa, il *moschetto*, l'antenato del frigorifero, che permetteva la conservazione dei cibi con il ricambio d'aria ed evitava, per la presenza della retina, che insetti e ratti lo

contaminassero, la *fogara* o braciere per cucinare i cibi e la botte dell'acqua potabile, recuperata direttamente dal corso d'acqua.



Figura 84: Quarta sala seconda sezione del Museo Civico della Navigazione Fluviale di Battaglia Terme. Fonte: foto personale



Figura 85: Quarta sala terza sezione del Museo Civico della Navigazione Fluviale di Battaglia Terme. Fonte: foto personale

Capitolo 3

Le pratiche turistiche.

3. Le pratiche turistiche.

3.1 Il ruolo del turismo fluviale

Prima di procedere con un'analisi sul turismo fluviale è utile effettuare un iniziale approfondimento generale della situazione turistica in Italia. Come fonti di riferimento si è voluto considerare l'”*Indagine sul turismo internazionale anno 2021*”, elaborato dalla Banca d'Italia, il report “*Viaggi e vacanze in Italia e all'estero anno 2021*”, redatto dall'Istituto Nazionale di Statistica, e il “*Bollettino ENIT, Approfondimenti sull'andamento del turismo settembre 2022*”, realizzato dall'Agenzia Nazionale del Turismo.

Nel 2021, con riferimento al report “*Viaggi e vacanze in Italia e all'esterno anno 2021*”, redatto dall'Istituto Nazionale di Statistica, il turismo nazionale italiano risulta essere ancora limitato dalle restrizioni causate dalla pandemia da Covid-19. A seguito di un crollo verificatosi nel primo semestre dell'anno, il secondo registra una ripresa per i viaggi in Italia, pari al 18% rispetto al medesimo periodo del 2020. Il numero totale dei viaggi con pernottamento effettuati nell'anno considerato è 41,6 milioni, cifra che è rimasta stabile considerando quella registrata l'anno precedente, ma che, tuttavia, resta ancora lontana della cifra registrata nel periodo pre-pandemico, rappresentato da un calo del 40% rispetto al 2019 [Figura 86]. Si allunga, inoltre, la durata media delle vacanze per l'anno 2021, a seguito di un aumento dei pernottamenti pari a 50 milioni, circa un +22%.

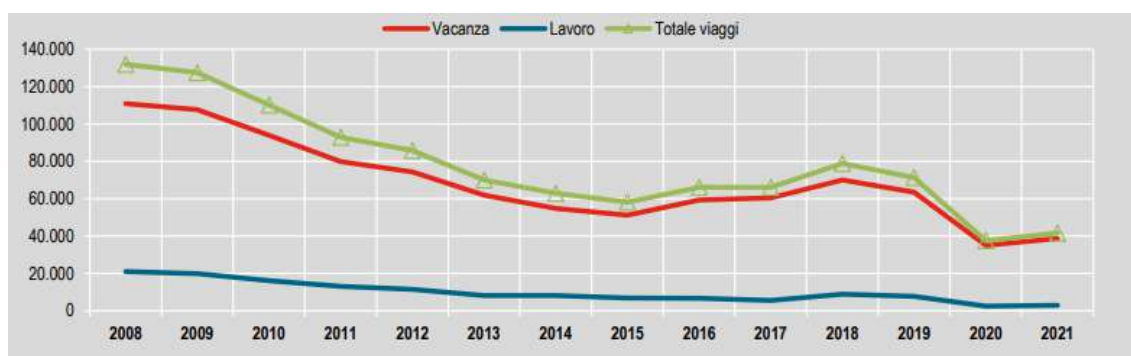


Figura 86: Viaggi per tipologia di viaggio in migliaia, anni 2008-2021. Fonte: Istat, *Viaggi e vacanze in Italia e all'esterno anno 2021*, Roma, 2022

Per il turismo internazionale, secondo quanto riportato dalla Banca d'Italia nell'”Indagine sul turismo internazionale”, il 2021 è stato un anno di parziale ripresa dopo il crollo registrato nel 2020, che ha generato un incremento della spesa dei viaggiatori stranieri in Italia pari al 23% rispetto all'anno precedente. Tuttavia, questo flusso corrisponde a circa la metà di quello che era osservabile fino al 2019 [Figura 87], anche se è stata ampliata la quota di mercato dell'Italia, passando dal 3,6 al 4,2%, divenendo il quarto Paese al mondo per numero di entrate.

La causa di questo ristagno è da andare a ricercare nelle restrizioni alla mobilità internazionale imposte dai vari Governi nazionali, che hanno influenzato la composizione geografica della spesa dei viaggiatori stranieri. In particolare, il bacino di utenza che ha trainato la ripresa alla spesa in Italia è stato quello riconducibile agli Stati dell'Unione Europea, principalmente Paesi Bassi, Spagna, Austria e Germania, e agli Stati Uniti d'America.

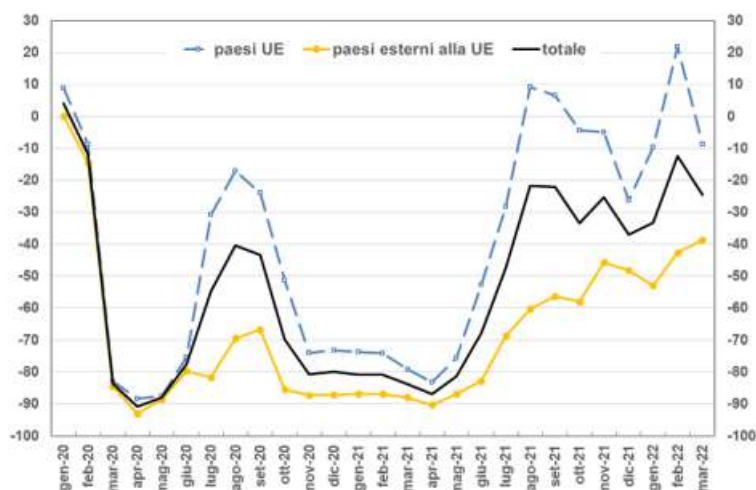


Figura 87: Variazione percentuale delle entrate da turismo internazionale per area di provenienza con riferimento al 2019. Fonte: Banca d'Italia, Indagine sul turismo internazionale, Roma, 2022

Infine, risulta essere in risalita anche l'interesse dei turisti internazionali per il viaggio in Italia e il monitoraggio degli arrivi e delle prenotazioni dei voli aerei dall'esterno verso il Paese, secondo quanto riportato dall'Agenzia Nazionale del Turismo nel “Bollettino ENIT, Approfondimenti sull'andamento del turismo settembre 2022”, [Figura 88] Tuttavia, tali dati, se confrontati con quelli del 2019 [Figura 89], sono ancora ben

lontani dalle cifre pre-pandemiche. Gli istogrammi racchiusi all'interno dei rettangoli blu sono delle previsioni degli andamenti futuri.



Figura 88: Monitoraggio arrivi e prenotazioni voli aerei dall'estero verso l'Italia, confronto 2022-2021. Fonte: ENIT, Bollettino ENIT, Approfondimenti sull'andamento del turismo settembre 2022, Roma, 2022



Figura 89: Monitoraggio arrivi e prenotazioni voli aerei dall'estero verso l'Italia, confronto 2022-2019. Fonte: ENIT, Bollettino ENIT, Approfondimenti sull'andamento del turismo settembre 2022, Roma, 2022

Proseguendo ora con l'argomentazione sul turismo fluviale è possibile fare riferimento alla definizione istituzionale fornita dal "Voies Navigables de France" (VNF)²³, contenuta in "Le tourisme fluvial", definendolo come "l'insieme delle attività di svago

²³ Il Voies Navigables de France è l'operatore nazionale francese dell'ambito fluviale che risponde sulle reti complementari e connessi (rete di trasporto e rete turistica) a grandi missioni di servizio al pubblico (promozione della logistica fluviale, pianificazione dell'uso del suolo e gestione complessiva dell'acqua)

realizzate sul territorio fluviale". Nel dettaglio, proseguendo con l'analisi, vengono considerate forme di svago *"l'insieme delle attività nautiche sotto le quali si comprendono tutte le forme di navigazione su fiumi, torrenti e canali a bordo di imbarcazioni individuali private o in affitto, imbarcazioni per passeggeri, péniches-hotel, navi fluviali. Concerne anche le pratiche di nautica condotte lungo le rive come la pesca in barca, il canottaggio, la gita di un giorno con picnic, o anche più sportive come la barca a remi, la canoa/kayak, la vela o lo sci nautico"*. La definizione poi continua *"considerando altresì come facenti parte del turismo fluviale l'escursione a piedi o in bicicletta lungo le alzaie, la visita alle costruzioni fluviali (chiuse, tunnel, ascensori per battelli, ponti-canali) e più largamente tutte le attività di svago che traggono vantaggio dalla presenza della via d'acqua"*

Da questo, quindi, deriva la coesistenza e l'integrazione di due componenti nel turismo fluviale, la componente blu, composta dalle pratiche nautiche ed acquatiche, e la componente verde e grigia, costituita dalle pratiche terrestri. Per estensione è possibile mettere in simbiosi tre spazi geografici ben identificati: il corso d'acqua, gli argini e i paesi sia rivieraschi, che limitrofi e dell'entroterra. Pertanto, emerge caratterizzato dalla presenza della navigazione fluviale, dall'utilizzazione dei mezzi di navigazione lungo i corsi d'acqua e dalla fruizione dell'ambiente e del territorio situato nelle vicinanze degli stessi.

Esistono varie tipologie di attività turistiche che contraddistinguono il turismo fluviale, quali:

- crociere di più giorni su grandi navi fluviali;
- crociere di più giorni a bordo di imbarcazioni di medie dimensioni;
- escursioni brevi con durata variabile da una o più ore all'intera giornata;
- locazione di houseboat;
- navigazione da diporto privata, sia a bordo di houseboat che di imbarcazioni destinate a una breve escursione;
- attività nautiche di prossimità come canottaggio, canoa/kayak, pesca sportiva, sci nautico;
- attività praticate lungo il corso d'acqua come escursioni a piedi, in bici, a cavallo lungo gli argini e le sponde e visite ad attrattive culturali, quali musei, ville e castelli situati nelle immediate vicinanze.

Si tratta, quindi, di una filiera composta che racchiude al suo interno delle “attività-core”, attorno alle quali si inseriscono altri elementi indispensabili che vanno a costituire e promuovere il prodotto turistico fluviale [Figura 90], fra i quali si ritrovano, per esempio, i servizi ricettivi e ristorativi, i servizi di accoglienza e le infrastrutture di trasporto. In particolare, l’offerta turistica della destinazione in parte dipende dagli aspetti geomorfologici dei corsi d’acqua e in parte, quella più consistente, dagli approcci e dai modelli gestionali adottati dalle amministrazioni competenti

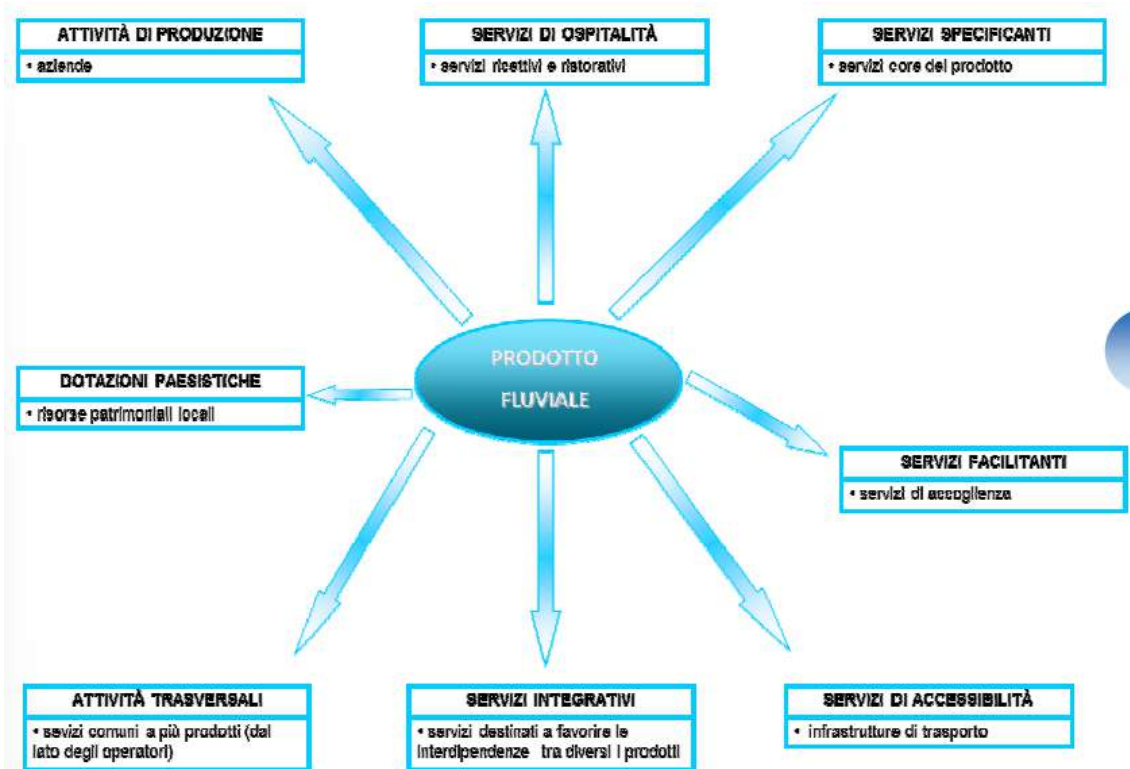


Figura 90: La filiera del prodotto turistico locale. Fonte: Cerutti S., *Turismo fluviale e territorio: esperienze europee a confronto*, Novara, 2014

Il turismo fluviale, in considerazione delle sue caratteristiche, può essere considerato come parte integrante delle attività che si svolgono in simbiosi con l’ambiente e il territorio circostante e che, anzi, hanno necessità che vi sia un contesto naturale sufficientemente inalterato per riuscire a svolgere le varie forme in cui si configura. Si sta, quindi, facendo riferimento al contesto del turismo sostenibile e dall’ecoturismo.

Il concetto di turismo sostenibile nasce nel 1980, durante la Conferenza Mondiale del Turismo, tenutasi a Manila, nella cui dichiarazione, denominata “Dichiarazione di Manila”, è contenuta una prima definizione in cui si afferma che “la soddisfazione della

domanda turistica non deve pregiudicare gli interessi sociale ed economici della popolazione residente, l'ambiente e, soprattutto, le risorse naturali e i siti storico-culturali, che costituiscono la principale attrattiva per i turisti". Circa vent'anni dopo, nel 2000, la Commissione Europea ha steso la "Carta Europea del Turismo Sostenibile", nella quale si identifica il turismo sostenibile come una "forma di sviluppo, gestione o attività turistica che assicuri la protezione e preservazione a lungo termine delle risorse naturali, culturali, sociale e contribuisca in modo equo e positivo allo sviluppo economico e al benessere delle persone che vivono e lavorano nel territorio".

Per quanto concerne, invece, l'ecoturismo, una definizione condivisibile può essere fatta risalire al 1988, quando Héctor Ceballos-Lascuráin, uno dei massimi esperti del turismo ecologico nel mondo e autore di importanti pubblicazioni sul tema, lo esplicitò come il concetto di "viaggiare in aree naturali relativamente indisturbate o incontaminate con lo specifico obiettivo di studiare, ammirare e apprezzare lo scenario e le sue piante animali selvaggi, così come ogni manifestazione culturale esistente (passata e presente) della aree di destinazione". Venne, successivamente, rielaborata e attualmente è internazionalmente accettata come "viaggiare in maniera responsabile nell'ambiente, visitare aree naturali relativamente indisturbate al fine di godere, studiare e apprezzare la natura e ogni caratteristica culturale ad essa associata, in modo da promuoverne la tutela da minimizzare l'impatto sull'ambiente e da fornire sostanziali benefici socioeconomici delle popolazioni locali".

I fiumi, secondo quanto riportato in "Mekong River-based Tourism Product Development", redatto dalla World Tourism Organization (UNWTO)²⁴ nel 2016, nonostante, siano una risorsa turistica potenzialmente significativa, vengono sorprendentemente lasciati in secondo piano dall'industria turistica globale. Tuttavia, preme sottolineare che l'utilizzo delle vie d'acqua sta aumentando di pari passo con l'incremento della presa di coscienza da parte delle persone dalla piacevolezza dei paesaggi e degli ambienti fluviali e con l'interessamento degli operatori turistici, che realizzano delle potenziali attività fluviali, come trasporti, crociere fluviali di più giorni ed escursioni sia diurne che notturne.

²⁴ La World Tourism Organization (UNWTO) è un'agenzia specializzata delle Nazioni Unite con sede a Madrid, che si occupa del coordinamento delle politiche turistiche e promuove lo sviluppo del turismo responsabile e sostenibile.

I corsi d'acqua offrono un mix perfetto tra solitudine, bellezze, storia e risorse tale da attrarre sia i residenti locali che i turisti. Vi sono una serie innumerevole di ruoli diretti e indiretti che i fiumi svolgono, tra i quali si riportano: i luoghi per svolgere attività di interesse turistico, i corridoi di trasporto per imbarcazioni commerciali e crociere fluviali, la fonte di acqua potabile, cibo e irrigazione, i siti per praticare attività ricreative e sport fluviali, il supporto alla produzione, lo smaltimento di rifiuti e la fornitura di energia elettrica. Un uso insostenibile dei fiumi genererà un degrado della loro capacità di sostenere tutte le forme di attività umane, precedentemente riportate, tra cui anche quella turistica, alle quali vanno aggiunte tutte le attività naturali che vi svolgono.

Secondo la UNWTO nei prossimi anni si verificherà un aumento per le forme alternative di viaggio, lontane dai fenomeni turistici di massa. Per i prossimi quindici anni, nello “*Yearbook of Tourism Statistics, Data 2016-2020, Edition 2022*”, è stato previsto un incremento di circa il 20% in favore di un turismo più sostenibile, maggiormente legato a un'esperienza di vita e personalizzato nella sua erogazione in base alle caratteristiche proprie della persona che usufruisce di questa particolare forma di servizio. Il maggior numero di persone sarà, in parte, legato a un incremento del numero totale di turisti e, in parte, quella più consistente, dovuto a uno spostamento del target in cui in turista tende a posizionarsi. Le motivazioni che spingono verso questo cambiamento sono da ricercare nel fatto che le persone sono più accurate nella scelta della destinazione, prediligendo forme di turismo lontane dai fenomeni massivi, la durata media delle vacanze è ridotta, ma vengono fatti più viaggi durante l'anno, i turisti sono maggiormente attivi e alla ricerca di esperienze di vita, la popolazione tende a invecchiare, ma permane attiva più a lungo e le persone sono maggiormente sensibili alle tematiche ambientali e sostenibili.

Numerosi sono da considerare i fattori che influenzano la fruizione turistica da parte delle persone dei fiumi:

- i fattori spaziali, quali la lunghezza e la larghezza dei corsi d'acqua, la stagionalità, la navigabilità e l'ubicazione;
- i fattori politici, quali la normativa locale, regionale e statale;
- i fattori di gestione, quali la pianificazione, il bacino di utenza e l'allocazione delle risorse disponibili;

- i fattori biologici, quali la varietà di specie faunistiche e floristiche e gli impatti della pesca sull'ecosistema;
- i fattori industriali, quali l'irrigazione, la produzione, le fognature, l'utilizzo umano e la produzione di energia elettrica;
- i fattori ricreati, quali il nuoto, il canottaggio, le immersioni, la pesca, le escursioni in barca e lungo gli argini a piedi, in bici e a cavallo;
- i fattori logistici;
- i fattori ricettivi;
- i fattori ambientali, quali l'inquinamento, la tossicità e la salinità.

Tutti questi elementi devono essere considerati attentamente durante lo sviluppo delle fasi e dei piani turistici incentrati sulle vie d'acqua percorribili.

Attualmente il turismo fluviale è praticato a livello europeo da circa un milione di turisti all'anno, presentando una tendenza in forte espansione, soprattutto con riferimento alle ultime annate. Risulta essere caratterizzato da persone colte, desiderose di sperimentare sulla propria pelle nuove forme di attività legate a esperienze del vissuto quotidiano, sia passato che presente. Questa forma di turismo ha cominciato a comparire a partire dalla fine degli anni Settanta del secolo scorso, ma in Italia, tuttavia, non si è ancora assistito a una portata consistente, in quanto risulta scarsa la cultura del turismo fluviale.

I corsi d'acqua, per essere adeguati alle attività turistiche e ricreative, devono presentare delle caratteristiche minime, come una profondità minima garantita di sicurezza, degli attracchi dotati di servizi accessori per agevolare la salita e la discesa dalle imbarcazioni e delle condizioni dei fondali favorevoli. Molte di queste condizioni non si verificano nella maggior parte delle acque interne italiane e, inoltre, quasi tutte sono accessibili solo a natanti con un basso pescaggio e un serbatoio ridotto, che consente, quindi, di poter effettuare solo crociere o escursioni per tragitti relativamente brevi.

La richiesta di visitare e vivere il territorio, anche con l'ausilio del turismo esperienziale, sui corsi d'acqua che lo connotano e l'aumento d'interesse da parte degli operatori turistici in questo settore sono fenomeni relativamente recenti. Altrettanto attuale risulta essere l'interessamento e il coinvolgimento delle amministrazioni locali nell'attuare delle nuove riforme per rendere maggiormente accessibile, valorizzare, pubblicizzare e promuovere il patrimonio naturale e culturale fluviale. Infatti, fino ai

giorni d'oggi questa tipologia di risorse e attrattive turistiche erano state considerate irrilevanti o solo di mero supporto al canale principale di turismo, quello di massa.

In Veneto relativamente numerose possono essere considerate le opzioni per praticare il turismo fluviale. In anni recenti l'amministrazione regionale ha manifestato una crescente espansione nell'interessamento per recuperare e mantenere vive le tradizioni e le storie connesse con i corsi d'acqua, andando a valorizzare sia le attrazioni classiche già conosciute dai turisti, ma osservabili da un punto di vista differente, sia delle nuove attrazioni tipiche di questo settore. A partire dal 2000 la società Navigazione Tiepolo Tour s.a.s. offre la possibilità di svolgere un tour che collega la città di Padova alla laguna di Venezia, passando per la Riviera del Brenta, sulla motonave Tiepolo. Il tour, denominato "*Ville del Brenta*" si origina presso Porta Portello di Padova, antico porto fluviale cittadino, e permette al turista una riscoperta dal punto di vista acquatico dei resti romani e medievali e degli edifici più moderni della città, delle ville venete e della laguna di Venezia.

Un *must see* delle crociere fluviali rimane l'itinerario svolto da Il Burchiello²⁵ che si snoda tra il canale Piovego, il Naviglio del Brenta e la laguna di Venezia. In particolare, il tour si svolge in una tipica imbarcazione per il trasporto passeggeri veneziana, dotata di un'ampia cabina, e prevede la partenza sempre da Porta Portello a Padova, dalla quale, proseguendo con la navigazione, è possibile ammirare circa cinquanta ville venete. Sono previste tre soste lungo la navigazione per consentire la visita alle ville presso Villa Pisani a Stra, Villa Widmann a Mira e Villa Foscari detta La Malcontenta a Mira.

Altro importante tour operator è da considerarsi la Delta Tour Navigazione Turistica²⁶, che oltre alle rotte classiche, quali Padova, la Riviera del Brenta, Venezia, il Delta del Po e Mantova, propone la Riviera Euganea. Infatti, per poter garantire questo tratto a livello turistico si è dovuta dotare di due imbarcazioni, il battello La Padovanella e la motonave Sant'Agostino, dotate di un tettuccio abbassabile, per poter passare sotto ai ponti, relativamente bassi, presenti lungo il canale. L'itinerario prevede la partenza da Padova, al livello del Bassanello, e la possibilità di giungere fino a Monselice, facendo delle soste presso il Castello del Catajo, il Museo Civico della Navigazione Fluviale di Battaglia Terme e nel borgo medievale di Monselice.

²⁵ Informazioni tratte da <https://www.ilburchiello.it/>.

²⁶ Informazioni tratte da <https://www.deltatour.it/>.

In Veneto sono presenti due musei dedicati completamente ai corsi d'acqua interni che sono: il Museo dei Grandi Fiumi a Rovigo, il quale valorizza il territorio rodigino, situato nel mezzo di due grandi fiumi italiani, il Po e l'Adige, e il Museo Civico della Navigazione Fluviale a Battaglia Terme, che è già stato precedentemente analizzato nel *Paragrafo 2.5*.

3.2 Il sistema turistico termale

Il termalismo nell'area vanta una lunga tradizione, che può essere fatta risalire già agli antichi romani, celebri estimatori delle proprietà terapeutiche delle acque e dei fanghi, vi fecero costruire edifici, che andavano a celebrare queste fonti di benessere. Risale a quell'epoca, in un periodo compreso tra il I secolo a.C. e il II secolo d.C., il complesso termale rinvenuto a Montegrotto Terme, al di sotto del ristorante dell'Hotel Terme Neroniane. Il sito, divenuto area demaniale e reso accessibile ai visitatori, si compone di un ampio spazio centrale rettangolare dotato di un'abside, dove sono ancora visibili sulle pareti e sulle pavimentazioni i rivestimenti originari, e, ai lati di questo, si sviluppano altri ambienti, dotati di tre condotte per permettere la circolazione dell'acqua termale, recuperata dalla vicina sorgente. L'alta qualità dei materiali impiegati e le stesse caratteristiche edilizie di costruzione indicano che si trattasse, con quasi assoluta certezza, di uno stabilimento di grande prestigio e lusso, riservato esclusivamente alle sole classi più agiate. Nelle sue vicinanze sono stati ritrovati i resti di una lussuosa villa del I secolo d.C., all'interno della quale è stato rinvenuto un complesso termale di origine romana e, successivamente, riutilizzato durante il Medioevo. Inoltre, nell'area archeologica situata nei pressi della stazione ferroviaria della cittadina è stata portata alla luce una struttura termale romana di dimensioni monumentali, dotata di tre grandi piscine e un teatro annesso.

Precedentemente, ancora prima della romanità, le fonti termali utilizzate a scopo curativo si intrecciavano con il tema della sacralità. In particolare, con riferimento a quest'area, esisteva un piccolo laghetto, alimentato da sorgenti di acqua termale, frequentato dai Veneti Antichi tra il VII e il III secolo a.C., i quali erano soliti lasciare delle statuette *ex voto* in segno di riconoscenza agli dèi oppure per chiedere agli stessi degli episodi curativi. Questo breve inciso ha voluto fornire una piccola traccia delle antiche origini del termalismo.

La genesi del fenomeno è da ricercare nella geologia e nella formazione della catena collinare dei Colli Euganei, anche facendo riferimento a quanto precedentemente riportato nel corso del *Paragrafo 1.1.2*. In base ai recenti studi effettuati dall'Università degli Studi di Padova e dall'Ente Nazionale per l'Energia Elettrica (ENEL s.p.a.), attraverso l'utilizzo di nuove metodologie, l'impegno delle più recenti tecnologie per la rivelazione dei dati e l'allargamento dell'area di indagine, dallo stretto ambito locale al più ampio ambito regionale, è stato possibile giungere a una spiegazione del probabile circuito termale euganeo [Figura 91]. In base a questa teoria l'acqua, a livello del Veneto Centrale, ovvero presso le Piccole Dolomiti Venete, permea nel terreno per circa due chilometri di profondità, utilizzando le fessure tra le rocce di origine carbonica, fino a incontrare un basamento impermeabile.

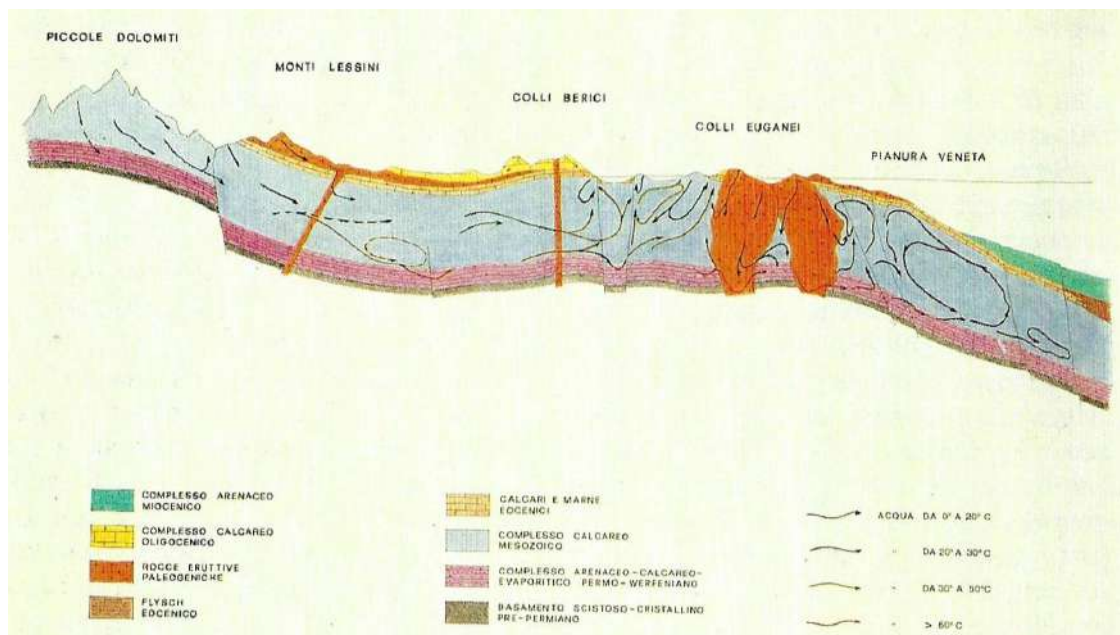


Figura 91: Schema del probabile circuito termale euganeo. Fonte: Astolfi G., Colombara F., La geologia dei Colli Euganei, Padova, 1990

A causa del particolare assetto geologico strutturale, l'acqua compresa nel sottosuolo terrestre scende in direzione sud-est, raggiungendo, inoltre, ulteriore profondità, circa 2500-3000 metri dalla superficie terrestre. Proprio a questo livello si delineano, in particolare, le caratteristiche che la connotano, quali l'elevata temperatura, la salinità e una leggera radioattività: le acque con una bassa termalità sono in prevalenza solfatico-bicarbonatiche, quelle a media termalità sodio-clorurate e, infine, quelle ad alta termalità clorurate e ricche di silice. A seguito di una permanenza di circa venticinque

anni di media all'interno del sottosuolo terrestre, le acque derivanti da precipitazioni atmosferiche permeate nel terreno divengono termali e all'altezza dei Colli Euganei, a causa delle condizioni geologiche, che presentano delle faglie, le quali mettono in comunicazione la superficie terrestre con gli strati più profondi, subiscono una rapida risalita.

Volendo considerare ora un approccio turistico della risorsa termale si vuole proporre di seguito un'analisi del mercato. Naturalmente si è andato a circoscrivere l'area a quella effettiva di interesse e, in particolare, a quella dove sono presenti le risorgive termali, in prevalenza artificiali sottoforma di pozzo, facendo riferimento ai territori dei comuni di Abano Terme, Battaglia Terme, Galzignano Terme e Montegrotto Terme, I numeri più consistenti sono da ricercare negli stabilimenti situati nel primo e nell'ultimo luogo precedentemente indicato, come può essere osservato dalla tabella [Figura 92], che tratta i dati del 2021.

ARRIVI ITALIANI E STRANIERI 2021					
	Abano	Montegrotto	Galzignano	Battaglia	Totale
<i>Italiani</i>	317.566	134.369	8.762	213	460.910
<i>Stranieri</i>	58.850	59.223	2.037	88	90.198
Totale	376.416	163.592	10.799	301	551.108

Figura 92: Tabella degli arrivi italiani e stranieri nel 2021 per Comune. Fonte: Rielaborazione personale dei dati del Sistema Statistico Regionale del Veneto

In considerazione dello studio condotto, nel 2020, in una situazione pre-pandemica, da parte dell'Ente di marketing territoriale Terme Colli Marketing (TCM)²⁷ sono stati individuati nell'area considerata oltre 100 hotel, di cui la quasi totalità è di tipo termale, per un numero di camere d'albergo pari a circa 11.000 e considerando i posti letto si raggiungono i 18.000, senza contare agriturismi e bed&breakfast. Vi si trovano circa 220 piscine termali ed è possibile contare circa 5.500 persone impiegate nei soli hotel, a cui si devono sommare tutte quelle che operano nei settori collegati, il cosiddetto

²⁷ Il TCM, costituito nel 2018, è l'Ente unico per la promozione turistica della destinazione Terme e Colli Euganei

indotto, con il quale si giunge circa a 8.500 persone. Gli arrivi annui si aggirano attorno le 870.000 persone, con una permanenza media di 4 giorni, per un totale di circa 3.300.000 presenze all'anno. il mercato è divisibile in due macrocategorie, il mercato italiano, corrispondente a circa il 60% del totale, le cui regioni maggiormente interessate sono la Lombardia, il Veneto, l'Emilia-Romagna, il Trentino-Alto Adige e il Lazio, a cui si somma circa il 40% del mercato straniero, fra cui si ritrovano Stati quali Germania, Austria, Svizzera e Francia.

ARRIVI ITALIANI E STRANIERI					
	2017	2018	2019	2020	2021
<i>Italiani</i>	523.284	526.072	544.100	280.108	460.910
<i>Stranieri</i>	258.555	245.986	237.513	41.118	90.198
Totale	781.839	772.058	781.613	321.226	551.108

Figura 93: Tabella degli arrivi italiani e stranieri anni 2017 - 2021. Fonte: Rielaborazione personale dei dati del Sistema Statistico Regionale del Veneto

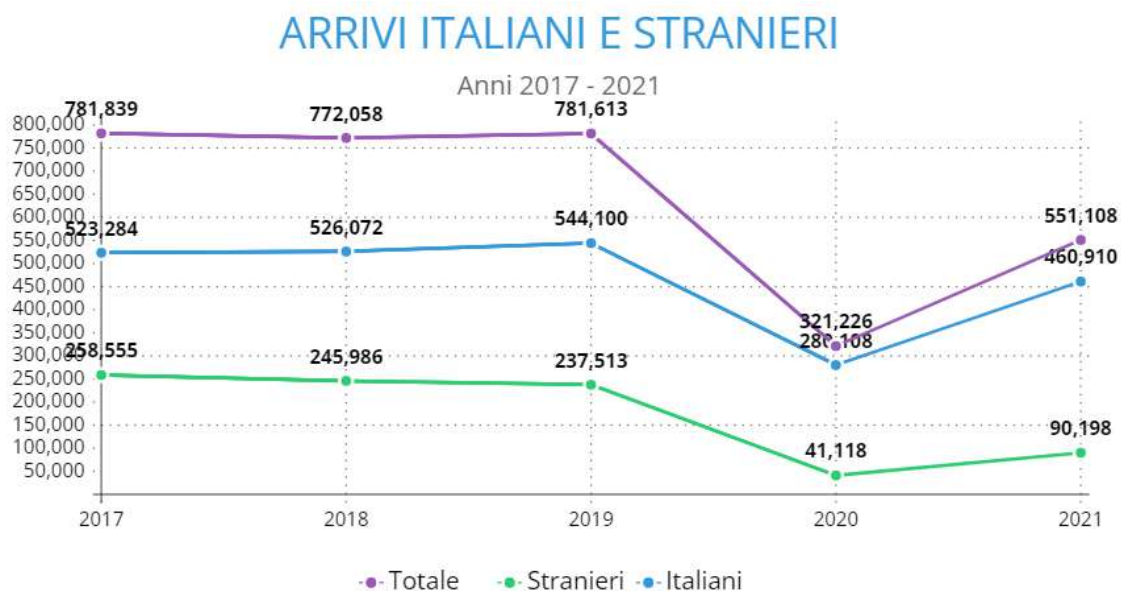


Figura 94: Grafico degli arrivi italiani e stranieri anni 2017 - 2021. Fonte: Rielaborazione personale dei dati del Sistema Statistico Regionale del Veneto

PRESENZE ITALIANI E STRANIERI					
	2017	2018	2019	2020	2021
<i>Italiani</i>	1.725.169	1.719.015	1.746.847	759.572	1.320.649
<i>Stranieri</i>	1.262.644	1.201.572	1.182.639	206.989	504.779
Totale	2.987.813	2.920.587	2.929.486	966.561	1.825.448

Figura 95: Tabella delle presenze italiani e stranieri anni 2017 - 2021. Fonte: Rielaborazione personale dei dati del Sistema Statistico Regionale del Veneto

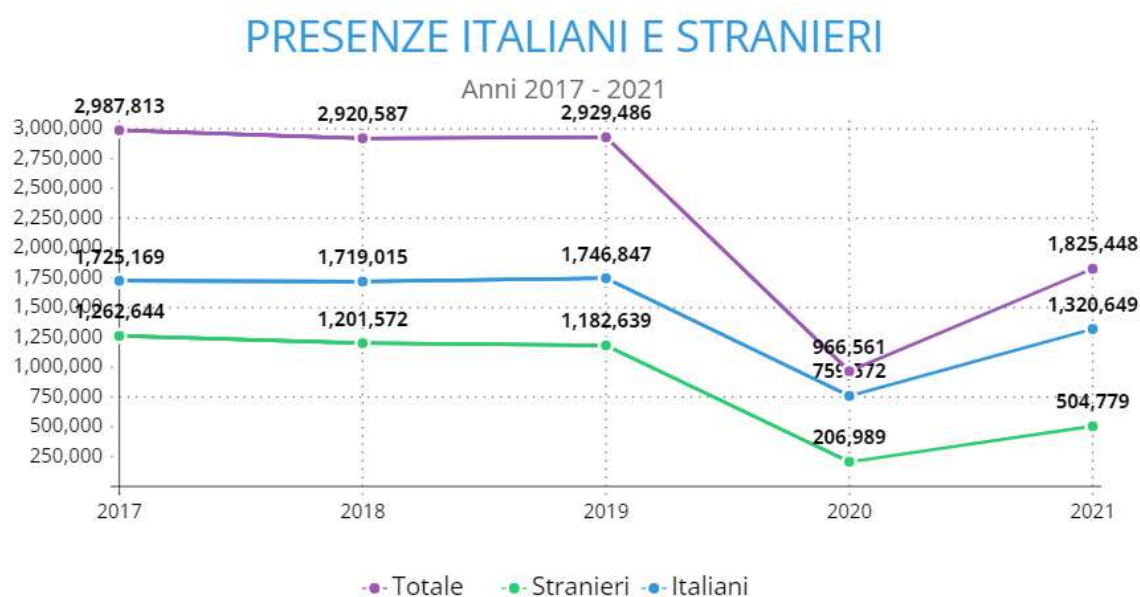


Figura 96: Grafico delle presenze italiani e stranieri anni 2017 - 2021. Fonte: Rielaborazione personale dei dati del Sistema Statistico Regionale del Veneto

Facendo riferimento a quanto riportato in precedenza si può notare nell'anno 2020, non considerato nell'analisi prodotta dal TCM, le strutture ricettive hanno subito un calo drastico, sia di arrivi che di presenze, dovuto all'emergenza pandemica da Covid-19, che ha impedito soprattutto gli spostamenti internazionali. L'anno 2021 è stato, invece, un anno di iniziale ripartenza del settore, che ha riportato gli stranieri a un numero leggermente più basso rispetto ai livelli pre-pandemici, circa 400.000 unità in meno, ma le cifre italiane, maggiore fetta del mercato, non sono state altrettanto positive, con un calo di circa 650.000 persone [Figure 93, 94, 95 e 96]. Prendendo in esame l'articolo pubblicato ne "Il Gazzettino", "Bacino Termale in difficoltà: persi 400 milioni di euro

ed è crollo delle presenze” di Eugenio Garzotto²⁸, del 19 giugno 2022, emerge che il direttore di Federalberghi Abano e Montegrotto, Marco Gottardo, evidenzia che si è verificato un crollo del 70% nel 2020 e del 30% nel 2021 degli arrivi e delle presenze e un altrettanta riduzione della permanenza media, scesa a 2,8 giorni. Questo è possibile tradurlo in una diminuzione degli introiti di più di 400 milioni in due anni.

La domanda dei consumatori negli ultimi anni si è modificata, portando a un consequenziale ammodernamento dell’offerta. Infatti, il turismo termale ha cambiato e sta tuttora cambiando il modo di porsi ai potenziali turisti, passando dall’essere un mero turismo di cura e salute a un turismo di benessere e *wellness*: il cliente non è più interessato ai soli effetti curativi che l’acqua termale e i fanghi possono offrire, ma è alla ricerca di nuovi trattamenti di rilassamento del corpo e della mente. Attraverso questa nuova impronta si assiste a una potenziale rinascita del fenomeno, andando ad accogliere nelle strutture ricettive anche i giovani, oltre alla fascia over 50, porzione più consistente del mercato, con il desiderio di volersi prendere maggiore cura del proprio corpo e della propria mente. Un ulteriore vantaggio che può produrre questo effetto nel lungo periodo è la destagionalizzazione del mercato, procedendo in tal modo a favorire la fruizione delle terme durante tutto l’anno.

3.3 La rete fluviale euganea tra nuove percezioni e Turismo Lento

Il Turismo Lento, conosciuto anche come “Slow Tourism”, è un concetto che esprime una nuova metodologia di viaggiare, che sta prendendo sempre più piede nel contesto italiano, ma anche a livello regionale e locale. Questo si va a contrapporre con il classico modo di far turismo, ritenuto eccessivamente frenetico e troppo simile allo stile di vita che caratterizza le vite quotidiane lavorative, non permettendo alla persona di potersi rilassare e prendere del tempo per sé, per poter ammirare ciò che la circonda. Si tratta di un modo di vivere del tutto innovativo, che pone l’attenzione sui particolari e accompagna il turista in un viaggio alla scoperta di luoghi nascosti, culture diverse e prodotti locali, definiti come secondari o terziari da parte del turismo massivo.

Tutto ciò, naturalmente, è accoppiato a un elevato rispetto dell’ambiente e del paesaggio che lo ospita e da una lentezza e tranquillità nel visitare, in modo tale da poter cogliere

²⁸ Articolo consultabile https://www.ilgazzettino.it/nordest/padova/terme_crisi_turisti_ultimi_dati-6763127.html?refresh_ce

ogni singolo dettaglio rilevante. Questa nuova filosofia invita, quindi, i turisti a viaggiare in modo lento, consapevole e sostenibile, così da poter scoprire le destinazioni, rispettando e apprezzando il valore del patrimonio naturale e culturale e delle ricchezze che ospitano al loro interno.

Il turismo Slow si pone come obiettivo finale quello di riuscire a lasciare impresso nella mente dei turisti un ricordo il più possibile indelebile dei luoghi e delle destinazioni visitati, arricchendo la loro esperienza di sensazioni ed emozioni indimenticabili. Quando il momento del viaggio sarà concluso i viaggiatori si sentiranno appagati del bisogno originario, che li ha spinti a muoversi, e arricchiti di nuove esperienze, ma, soprattutto, maggiormente rilassati e sereni, in quanto, viaggiare con lentezza permette di vivere la propria avventura appieno e nel modo più sostenibile possibile, in netto contrasto con i ritmi frenetici della quotidianità.

Il Turismo Lento è una conseguenza del movimento lento²⁹ nato dall'organizzazione *Slow Food*, fondata in Italia da Carlo Petrini nel 1986, che promuove il cibo locale e la cucina tradizionale. È nato durante gli anni Novanta del secolo scorso in accoppiata con l'organizzazione *Cittàslow* fornendo un valido supporto per il suo sviluppo e cercando di trasformare le città in destinazioni alternative in grado di poter promuovere e ospitare un ritmo e uno stile di vita più lento.

Nel 2007 venne identificato da parte del World Travel Market e dal Euromonitor come una nuova tendenza in Europa Occidentale, apprestando a diffondersi anche in America Latina e negli Stati Uniti d'America. In base a uno studio condotto nel 2016, denominato “*CittàSlow, Slow Cities, Slow Food: Searching for a Model for the Development of Slow Tourism*”, sono state effettuate delle previsioni che ipotizzano sempre una maggiore affermazione del fenomeno, come alternativa al turismo massivo e alle attrazioni e alle destinazioni in generale caratterizzate da un'elevata concentrazione di persone, stimando un tasso di crescita annuo pari a circa il 10%.

Le vie d'acqua, con riferimento all'area oggetto di esame, si inseriscono in questo contesto, in particolare, il turismo effettuato su queste è definibile come *Slow Tourism*. Una fra le nuove percezioni che si vogliono evidenziare è che i corsi d'acqua rappresentano la pura essenza dell'identità territoriale, in quanto sono intrisi di elementi naturali, storici e culturali. Il lascito dei secoli passati ha, da un lato, ridotto la naturalità

²⁹ Il movimento lento sostiene un cambiamento culturale improntato su un rallentamento del ritmo della vita.

degli ambienti e, in cambio, ha offerto gli interventi antropici, per poter sfruttare appieno le opportunità offerte dalla presenza dell'acqua. I canali e gli scoli, quindi, rappresentano un continuo di scenari, che narrano un connubio di ambienti naturali ed elementi artificiali e sono stati, ma lo sono tutt'ora, anche se in una dimensione inferiore, una componente viva della cultura occidentale, divenendo un tema iconico relevantissimo nella rappresentazione di paesaggi.

I corsi d'acqua possono altresì essere intesi come dei corridoi fluviali, l'uno legato all'altro, superando l'idea della stagnazione nel locale e giungendo a considerare un contesto più ampio come quello regionale. In base a quanto riportato da Francesco Vallerani in *“Paesaggi fluviali e orizzonti d'acqua”*, contenuto ne *“Il Turismo Fluviale in Italia”*, realizzato dal GAL Venezia Orientale e dal Centro Itard – CONII, i corridoi fluviali fanno emergere *“un assetto territoriale di transizione tra i sistemi terrestri ed acquatici, una sorta di oasi lineare che molto spesso si snoda anche all'interno di regioni fortemente antropizzate”* (Ridella, 2008, p. 33). Si è voluto riportare questo passo, in quanto questi, se adeguatamente gestiti e pianificati dall'amministrazione locale, possono fungere da ambienti di relax, riposo e rigenerazione dalla frenesia della quotidianità, divenendo un'efficace terapia urbanistica. Un fenomeno simile si era già verificato nel passato, a cavallo tra la fine dell'Ottocento e l'inizio del Novecento, durante la *“Belle Epoque”*, quando la nobiltà e la borghesia hanno riscoperto le assi fluviali come luoghi di piacevolezza, di svago, di benessere e di rinfresco dalla quotidiana calura delle aree urbane.

Un'altra percezione che si vuole far trasparire è la possibilità di una riqualificazione degli ambienti fluviali degradati e abbandonati, attraverso l'adozione di approcci maggiormente efficaci ed efficienti di gestione del territorio da parte delle amministrazioni locali. A questi luoghi, una volta riconvertiti, potrebbe essere inizialmente attribuita una funzione d'uso in favore della popolazione locale, andando a creare un connubio fra le esigenze economiche delle imprese e la soddisfazione degli abitanti. Si delinea, quindi, una forma di turismo alternativo, lontano delle attrazioni di massa, decisamente sostenibile e responsabile, che permette l'appagamento del nuovo bisogno di autenticità delle esperienze vissute dai turisti e che è prettamente locale. Solo successivamente, dopo aver generato le potenzialità per la domanda interna con una riqualificazione, si potrà optare per l'apertura del mercato anche alla richiesta turistica esogena, ovvero esterna alla località.

La marginalità territoriale in cui versa il fitto intreccio della rete idrografica dell'area rappresenta un auspicabile punto di partenza per realizzare e promuovere, attraverso un'adeguata pianificazione degli ambienti e un'accurata riabilitazione delle assi fluviali, un turismo con un ridotto impatto ambientale. La società attuale, definibile come post-industriale, grazie anche a una maggiore sensibilità alle problematiche ambientali, ha la possibilità di favorire il recupero e la riqualificazione, sia strutturale che funzionale, degli stabili edificati durante lo sviluppo industriale e, successivamente, abbandonati con il declino dell'utilizzo della rete viaria liquida quale principale mezzo di comunicazione e trasporto. La nuova valorizzazione di questi edifici, attraverso una riqualificazione ricreativa, collegata a una risistemazione dei fiumi, dei canali e degli scoli, potrebbe generare una maggiore centralità degli ambienti fluviali, attorno ai quali si genera un appagamento dei bisogni della popolazione locale e una soddisfazione esistenziale, provocando nell'individuo delle esperienze emozionali positive, serenità, tranquillità e rilassamento dalla caotica quotidianità. Si possono, quindi, definire come delle oasi naturali, o comunque realizzate dall'uomo, ma qualificabili come bucoliche, di rigenerazione fisica e mentale, situate in un ambiente urbano prevalentemente cementificato.

Il patrimonio idraulico si caratterizza anche per un fenomeno recente di derivazione dal basso, ovvero una valutazione operata dalla popolazione locale degli ambienti e dei paesaggi fluviali associata a delle immagini positive e serene, andando a modificare la percezione degli spazi vissuti nella quotidianità. In questa direzione si sono sviluppate progressivamente la realizzazione e la pubblicazione di libri fotografici, pubblicazioni scientifiche, video e cortometraggi, il cui tema centrale è rappresentato dal contesto fluviale, e l'organizzazione e la promozione di camminate, giri a cavallo e pedalate, nella prospettiva del turismo sostenibile, che si articolano lungo gli argini e nelle immediate vicinanze del corso d'acqua. In aggiunta vi è, inoltre, la possibilità di aggregare a tali pratiche delle esperienze di tipo naturale o culturale, da svolgere nella diretta prossimità della via fluviale, quali la visita a musei, ville storiche, resti archeologici paleoveneti e romani, le passeggiate lungo i sentieri dei Colli Euganei, la degustazione dell'enogastronomia locale.

Infine, si vuole portare in evidenza il ruolo centrale svolto dalle canoe, dai kayak e dai natanti di piccole dimensioni per uso ricreativo, quale risorsa attrattiva basica del corpo idrico. Infatti, nonostante la mancanza di una tradizione culturale nell'area relativa

all'utilizzo, soprattutto, della canoa e del kayak, in quanto di derivazione nordamericana, rappresentano la tipologia di imbarcazione che maggiormente si adatta alla morfologia del territorio, adeguandosi sia ai corsi d'acqua maggiormente tortuosi e con correnti consistenti che a quelli più lineari e placidi. A livello nazionale la pratica di questa disciplina, tanto a livello agonistico che di mero escursionismo, sta vantando una discreta diffusione, aumentando il numero di associazioni di canoisti, di raduni e di conferenze incentrate su questo tema. Un contributo a tale espansione è dovuto dal ridotto costo di acquisto di tale tipologia di natante e dalla facilità di trasporto e di inserimento sull'acqua; inoltre, non necessitano di particolari infrastrutture per la navigazione e l'ormeggio e non generano impatti negativi inquinanti sull'ambiente, non essendo dotati di motore.

3.4 I percorsi navigabili e recupero della nautica tradizionale

Attualmente i percorsi fluviali realmente navigabili rappresentano solo una piccola parte di quelli precedentemente esposti. A seguito del crollo del trasporto fluviale negli anni Sessanta del secolo scorso, del progressivo abbandono della rete fluviale e opere di dragaggio sempre più rarefatte nel tempo, si giunge ai giorni odierni con la possibilità di navigare con imbarcazioni a motore di uso turistico solo il tratto di canale che da Padova collega Monselice. La restante parte può essere percorsa esclusivamente da piccoli natanti a remi o dotati di un piccolo motore, il cui pescaggio non scende troppo sotto il livello del corso d'acqua, in quanto il fondale in sessant'anni di scarsa o mancata manutenzione è cresciuto notevolmente. Si vuole sottolineare che questa causa comporta prevalentemente due conseguenze: la prima, una maggiore probabilità di esondazione dei canali e degli scoli in caso di piene improvvise o abbondanti precipitazioni, l'ultima di rilievo risale al recente 2014, e, la seconda, una minore permanenza media dell'acqua lungo i percorsi fluviali, in quanto aumenta la pendenza del letto in direzione mar Adriatico.

Oggi giorno ciò che viene considerato turismo nautico, tanto in mare quanto in acque interne, usualmente viene fatto ricadere quasi esclusivamente nei natanti a motore ricreativi, dotati di tutti gli optional più moderni, nelle barche a motore in vetroresina e nei gommoni, che rappresentano una copia nata dall'unione delle imbarcazioni di grandi dimensioni, per la presenza della plancia, con le abitudinarie automobile, grazie al

voltante. Questa visione, oltre ad essere quella maggiormente richiesta dai turisti-marinari e, quindi, offerta dagli operatori, risulta anche quella che viene percepita come prevalente da parte degli organi gestori e dalle amministrazioni locali. Quest'ultimi, infatti, esaltano, promuovono e celebrano la realizzazione di nuove infrastrutture per poter facilitare la navigazione e l'ormeggio delle imbarcazioni e dei panfili sempre di maggiori dimensioni, aumentando la rottura che esiste tra il turismo nautico italiano, ancora in una fase primitiva rispetto ad altre realtà europee, e le risorse naturali utilizzate per poterlo praticare.

Un'utile alternativa, oltre a quanto precedentemente riportato nel *Paragrafo 3.3* in favore delle canoe e dei kayak, è il recupero della nautica tradizionale e delle tecniche e delle competenze tramandate nelle varie generazioni di *barcari*. Con imbarcazione tradizionale si vuole fare riferimento a un natante che veniva utilizzato, sia con riferimento a un passato remoto che recente, in un ben definito tratto di fiume, canale o scolo, progettato e realizzato in considerazione delle caratteristiche che connotano la morfologia del territorio e del contesto idraulico.

In favore di una maggiore valorizzazione di tale progetto si vogliono di seguito suggerire alcune semplici iniziative, che potrebbero essere promosse, realizzare e sviluppate:

- eseguire un'opera di censimento di tutte le imbarcazioni tradizionali presenti e ancora utilizzate per la navigazione, con l'obiettivo di realizzare i disegni e i piani di costruzione e, quindi, creare un archivio dei modelli maggiormente rappresentativi;
- creare dei pontili o, in una visione decisamente molto più sviluppata, dei porti turistici con delle aree dedicate all'ormeggio delle barche tradizionali, in modo da favorirne l'utilizzo e la conoscenza da parte della popolazione;
- realizzare uno o più cantieri nautici, qualificabili come *squeri*, dove sia possibile sia la progettazione e la realizzazione di nuove imbarcazioni tradizionali che il restauro e la manutenzione di quelle antiche, comprendendo, ovviamente, anche tutte le componenti e gli accessori necessari;
- salvaguardare, diffondere e tramandare il linguaggio e la nomenclatura delle barche, della navigazione tradizionale e delle attività connesse, come quanto già fatto attraverso la realizzazione del "*Dizionario dei barcari*", con il supporto

dell'Università degli Studi di Padova, contenuto all'interno del libro “*Canali e Burci*” di Turato G.F., Sandon F., Romano A., Assereto A., Pergolis R, del 1981;

- promuovere dei corsi di formazione all'interno delle scuole e fra le attività pomeridiane, incentrati sull'insegnamento della cultura *barcara* tradizionale e legati all'ambiente in cui questa veniva svolta;
- realizzare delle manifestazioni e degli eventi per favorire la promozione della nautica tradizionale, offrendo non solo emozioni comunicative legate alla visione di materiale fotografico, documentale od oggettistico, ma anche la possibilità di vivere l'esperienza di navigare sui corsi d'acqua.

La riqualificazione dei paesaggi fluviali dovrebbe essere accompagnata anche, quindi, da un recupero dei natanti autoctoni dell'area oggetto di analisi, divenendo quest'ultimi gli elementi della cultura fluviale da proporre alla popolazione locale e ai turisti quale attrattiva ricreativa ed esperienziale. Preme sottolineare che nel territorio veneto dell'entroterra esistono diversi circoli remieri, i quali si sono posti gli obiettivi di promuovere, divulgare e tramandare, attraverso numerose iniziative nate dal basso, la Voga alla Veneta, la navigazione con la vela al terzo e la professione del tirante di barche.

Fra le numerose tipologie di imbarcazioni che hanno solcato quest'area si vogliono, di seguito, esemplificare alcuni modelli caratterizzanti questo territorio:

- il *barcheto marinante* o il *burceto*, tipo di imbarcazione simile al *burcio*, ma più piccola e più rozza, dotata di una sola vela al terzo, generalmente sprovvista di boccaporti di copertura della stiva e quest'ultima non risultava quasi mai divisa in due parti, a causa delle ridotte dimensioni dell'imbarcazione, lunga massimo 20 metri. Era adibita per il trasporto di sabbia, pietre, rovinacci, ghiaia e simili;
- la *burcela* o la *burchiella*, piccola barca fatta a *burcio*, le cui prime notizie risalgono al Quattrocento, di dimensioni massime di 15 o 16 metri, raramente dotata di vele e, quindi, spinta a remi. Veniva utilizzata per il trasporto di sabbia e ghiaia e aveva una portata compresa tra i 50 e 200 quintali;
- il *burcio* o il *burchio*, classico natante adibito alla navigazione interna, dotato di una prua a *passara*, ovvero piatta e non affilata, che rappresenta il prolungamento verso prua del fondo dell'imbarcazione. L'imbarcazione è dotata

di due vele al terzo, i cui alberi potevano essere abbattuti all'occorrenza per poter passare sotto ai ponti, e di un timone imponente, che in quelle più grandi poteva raggiungere anche i 5 metri di altezza, munito di una coda, un prolungamento nella parte inferiore per poter recuperare più corrente possibile ed essere maggiormente manovrabile. La portata variava tra gli 800 e i 2.500 quintali di merce e le dimensioni massime potevano raggiungere i 35 metri di lunghezza e i 7 metri di larghezza. All'interno del *burcio* si trasportava qualunque tipo di bene, come pietre, ghiaia, trachite, marmo, sale, zucchero, barbabetola da zucchero, cereali, frutta, ortaggi, cotone e legname. È stato il tipo di barca che meglio si è adattato alla motorizzazione e che ha saputo resistere per più tempo, fino agli anni Sessanta del secolo scorso, alla concorrenza stradale e ferroviaria;

- il *busemento* o il *bucintoro*, barca da fiume con una prua denominata a *banana* e una poppa leggermente ripiegata verso l'interno, la cui forma ricorda il famoso Bucintoro del Doge di Venezia;
- la *caorlina*, tipo di imbarcazione equipaggiata per ospitare tra i sei e gli otto vogatori, ma poteva essere anche attrezzata con una vela al terzo, lunga tra i 10 e gli 11 metri e larga al massimo 1,5 metri. Veniva utilizzata sia per il trasporto di frutta e ortaggi che per la pesca;
- la *comacina*, barca simile al *burcio*, la cui parte superiore risultava essere abbastanza grande, mentre quella inferiore era più stretta, per questo motivo era adatta alla navigazione nei canali piuttosto stretti e tortuosi;
- la *gabara* o la *gabarra*, tipo semplificato di natante a fondo piatto, che poteva raggiungere dimensioni anche superiori rispetto a quelle già importanti del *burcio*;
- la *padovana*, imbarcazione fluviale tipica della zona di Padova, caratterizzata da una prua bassa, in modo da poter passare più agevolmente sotto ai ponti, e una poppa arrotondata, per evitare che lo scafo vada a urtare il letto del fiume o del canale;
- la *peata* o la *maona*, imbarcazione veneziana utilizzata per il trasporto di grandi carichi di merci, materiale edilizio e simili;
- la *rascona*, tipo di barca a fondo piatto simile al *burcio*, con uno scafo basso e la prua e la poppa molto curvate all'insù, dotate di un fondale a *passara*. Era

equipaggiata con un'ampia stiva, uno o due alberi con la vela al terzo e uno o, più frequentemente, due timoni posti ai lati della poppa;

- la *sampierota*, tipo di imbarcazione a fondo piatto utilizzata prevalentemente per la pesca e poteva essere spinta a remi, da uno o due rematori o da un piccolo motore fuoribordo, oppure dotata di un albero con la vela al terzo;
- la *topa*, natante a fondo piatto, sviluppatasi nel Novecento, di piccole dimensioni, lunga 7 metri e larga 1,7 metri, spinta sia a remi che con una vela al terzo;
- il *topo*, tipo di barca di dimensioni inferiori rispetto al *burcio*, ma maggiori rispetto alla *topa*, tra i 6 e i 14 metri di lunghezza, era più agile e adatto a rispondere a maggiori esigenze di manovrabilità. Era adibito al trasporto di merci e dotato di una vela al terzo.

3.5 Turismo enogastronomico

Il turismo enogastronomico è una nuova tipologia di viaggio, sviluppatasi relativamente di recente, ma che sta conquistando sempre una maggiore fetta di mercato, caratterizzata da appassionati alla ricerca dei sapori e delle tradizioni autentiche di un luogo. In questa situazione il cibo cambia il proprio ruolo di semplice materia per poter sfamarsi, divenendo il mezzo con il quale un territorio, una cultura e i valori associati a questi, legati alla terra e alle radici sociali, si identificano per essere trasmessi alla persona. L'Italia vanta un patrimonio agroalimentare e vitivinicolo molto diversificato, il quale si fa da portavoce del “*Made in Italy*”, sia nel contesto nazionale, che, soprattutto, in quello internazionale, trasmettendo un'elevata ricchezza di culture e tradizioni che variano a seconda del luogo in cui ci si trova e che caratterizza, in generale, il Paese.

Allo Stato italiano, in base allo studio “*Rapporto sul Turismo Enogastronomico Italiano “L’Offerta”*”, condotto nel 2021 da Roberta Garibaldi e dall’Associazione Italiana Turismo Enogastronomico, è stato assegnato il primato a livello europeo per numero di prodotti certificati con l’indicazione geografica, pari a 814, nel novembre 2021, di cui 315 agroalimentari e 526 vini. In base all’Accordo TRIPs³⁰, all’articolo 22.1, sono definiti come “*indicazioni che identificano un bene come originario del territorio di*

³⁰ L’*Agreement on Trade Related Aspects of Intellectual Property Rights* è un accordo internazionale promosso dall’Organizzazione Mondiale del Commercio (OMC) e ufficializzato nel 1994, con l’obiettivo di fissare lo standard per la tutela della proprietà intellettuale.

uno Stato Membro, o di una regione o località in tale territorio laddove una data qualità, reputazione o altra caratteristica del bene sia essenzialmente attribuibile alla sua indicazione geografica”. Nell’ultimo decennio il tasso di crescita dei prodotti certificati è aumentato in modo costante, con un aumento di 76 nuove registrazioni per i prodotti agroalimentari e 8 per quelli vitivinicoli a partire dal 2011.

La ricchezza italiana è testimoniata dal fatto che in tutte le Regioni e in tutte le Province è presente almeno una produzione certificata. Per quanto riguarda i prodotti agroalimentari si vede in testa l’Emilia-Romagna, con 47, seguita dalla Sicilia e dal Veneto, entrambi con 39, mentre con riferimento ai prodotti vitivinicoli sveltano nei primi posti della classifica il Piemonte, con 59, la Toscana, con 58, e il Veneto, con 53 [Figura 97]. Elevati risultano essere anche i Prodotti Agroalimentari Tradizionali (PAT), inseriti nella Lista del Ministero delle Politiche Agricole, Alimentari e Forestali, pari a oltre 5.000. Il valore economico dei prodotti certificati ha toccato i 16,6 miliardi di euro nel 2020, con un lieve calo del 2% rispetto all’anno precedente e il Nord-Est dell’Italia, fra cui vi è compreso anche il Veneto, da solo conta oltre la metà, ben il 53% del valore nazionale.

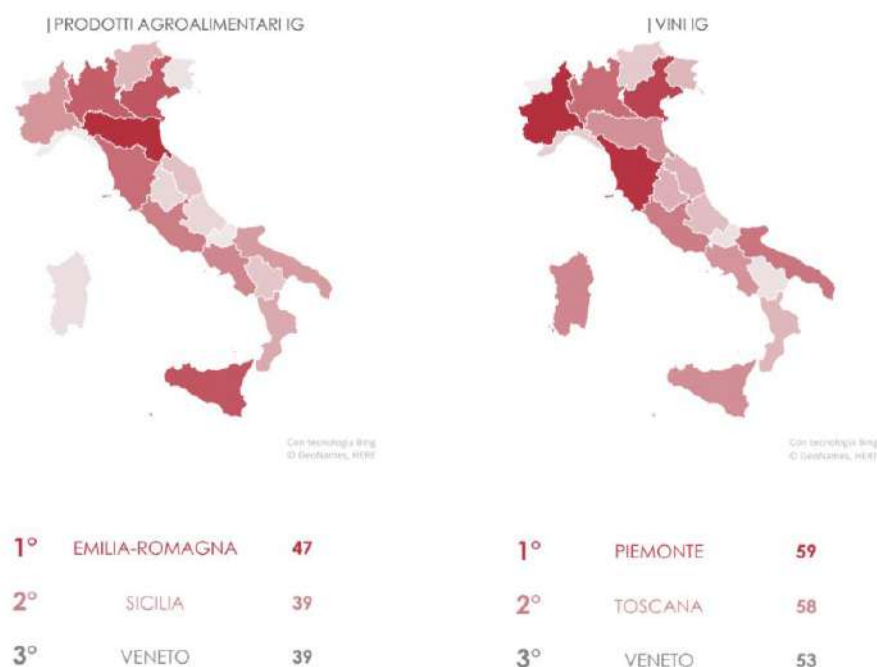


Figura 97: Numero di prodotti certificati per Regione, anno 2021. Fonte: Garibaldi R., Associazione Italiana Turismo Enogastronomico, *Rapporto sul Turismo Enogastronomico Italiano “L’Offerta”*, 2021

Un ulteriore elemento che va a caratterizzare la produzione agroalimentare italiana è la sempre maggiore propensione da parte degli agricoltori a utilizzare dei metodi di coltivazione biologici, che vietano o sono soggetti a rigorose restrizioni l'impiego di pesticidi chimici, fertilizzanti sintetici e altre sostanze chimiche e impediscono l'uso di organismi geneticamente modificati. Al 2020 si contavano oltre 2 milioni di ettari coltivati biologicamente e un numero di operatori che superava le 71 mila unità, queste risultano essere delle cifre in costante aumento dal 2010. La tendenza al biologico, ricomprendo al proprio interno anche la produzione vitivinicola e olearia, ritrova un ottimo riscontro tra i consumatori, rappresentando un'incidenza del 4% delle vendite di prodotti biologici sulla spesa totale, per un ammontare di circa 3,3 miliardi di euro, nel solo primo semestre dell'anno 2020.

Preme, infine, evidenziare che tutta questa ricchezza deriva da una moltitudine di piccole e medie imprese, caratterizzate dall'essere sempre maggiormente multifunzionali, superando l'idea di essere solamente delle aziende agricole per abbracciare la nuova tendenza a offrire esperienze, storie e racconti ai potenziali nuovi acquirenti. Attraverso queste azioni si costituisce un tessuto produttivo locale, che è orientato alla valorizzazione, in considerazione dell'offerta tipica del territorio, delle materie prime di qualità.

La ristorazione è sicuramente uno dei punti di forza dell'offerta enogastronomica italiana, in quanto permette di dare risalto e visibilità ai prodotti e alle specialità culinarie tradizionali di un determinato territorio. Infatti, viaggiando per il Paese è possibile scoprire numerosi piatti regionali o locali, che risultano essere completamente differenti rispetto a quelli della propria terra di origine. Uno dei capisaldi dell'offerta ristorativa è da ricercarsi nella sua distribuzione, difatti, il patrimonio culinario è diffuso in tutta la Penisola italiana, da nord a sud e sia nelle grandi città affollate che nei centri minori di campagna. Nel corso dell'ultimo quinquennio, l'eccellenza italiana ha mantenuto e, anzi, ha incrementato la propria vitalità. Facendo riferimento alle principali guide di promozione del settore, il numero dei ristoranti in queste ricomprese è aumentato durante gli anni, se nel 2018 erano appena 731, nel 2019 passano a 875, nel 2020, nonostante la situazione pandemica e le chiusure forzate, salgono a 976, fino a giungere del periodo 2021 e 2022 a 1.062. Questa crescita costante nel tempo può essere spiegata come la duratura ricerca dell'eccellenza da offrire ai potenziali clienti, che si

converte, quindi, in un maggiore riconoscimento effettuato dal mercato alle imprese ristorative stesse, come marchi di qualità territoriale.

Un secondo punto di forza è rappresentato dalla rete agrituristica nazionale, che nel 2020 contava oltre 25.000 unità autorizzate allo svolgimento di attività di ristorazione, alloggio, degustazione e altri servizi correlati [Figura 98]. Le aziende agrituristiche italiane sono caratterizzate da un'elevata diversificazione dell'offerta turistica, nelle quali vengono proposte delle degustazioni correlate da altre attività, come sport, escursioni e *mountain bike*. Quest'ultimi sono dei servizi, cresciuti mediamente, tra il 2019 e il 2020, con dei tassi positivi superiori alla media nazionale, pari circa l'8%, che ricevono un buon riscontro da parte della domanda, in quanto permettono di unire in un unico prodotto varie dimensioni, come il benessere fisico e psicologico, l'esperienza enogastronomica e la piacevolezza della ruralità. Tra le nuove proposte si ritrovano i percorsi *food trekking* e *wine trekking* oppure i tour in bicicletta, in particolare, in *mountain bike*, tra i vigneti, gli uliveti e i campi coltivati accompagnati dalle degustazioni di prodotti locali e tradizionali.

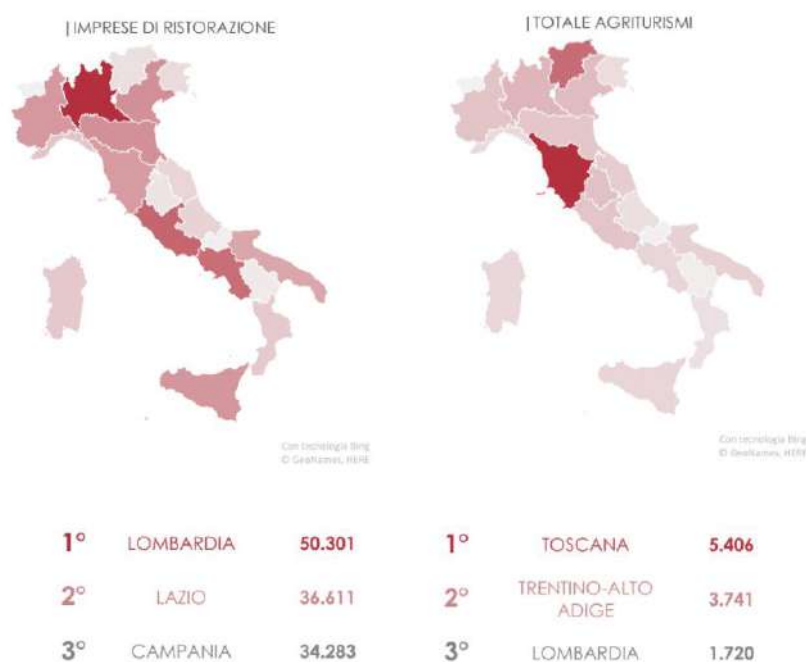


Figura 98: Numero di ristoranti e agriturismi per Regione, anno 2021. Fonte: Garibaldi R., Associazione Italiana Turismo Enogastronomico, *Rapporto sul Turismo Enogastronomico Italiano "L'Offerta"*, 2021

Il vino e l'olio sono tra i prodotti che maggiormente caratterizzano il patrimonio agroalimentare italiano e lo rappresentano nel contesto internazionale [Figura 99]. Le imprese agricole dedicate alla coltivazione dell'uva, a fine dicembre 2021, ammontavano a oltre 81.000 unità, con una prevalente concentrazione in Veneto (16,4%), Sicilia (15,9%) e Puglia (13,5%). Nel 2020 si è registrato un aumento della produzione complessiva del 3,2% rispetto al 2019, che ha generato un fatturato di 11,5 miliardi di euro³¹. Per quanto riguarda, invece, le aziende orientate alla coltivazione dell'oliva sono state superate le 51.000 unità, raccolte per oltre la metà fra la Puglia (31,5%), la Calabria (18,3%) e la Toscana (11,4%). Nel 2020 si è registrato un netto calo della produzione complessiva del 25,4% rispetto al 2019, ma che ha generato, in ogni caso, un fatturato di quasi 3,3 miliardi di euro³². Sta emergendo, anche in questo caso, un forte orientamento del mercato verso una produzione biologica, in particolare in Italia sono aumentate costantemente le superficie a essa dedicate, giungendo a toccare nel 2020 i 115 mila ettari coltivati a vite (+ 109% nel periodo 2010-2019) e i 245 ettari a ulivo (+95% nel periodo 2010-2018).

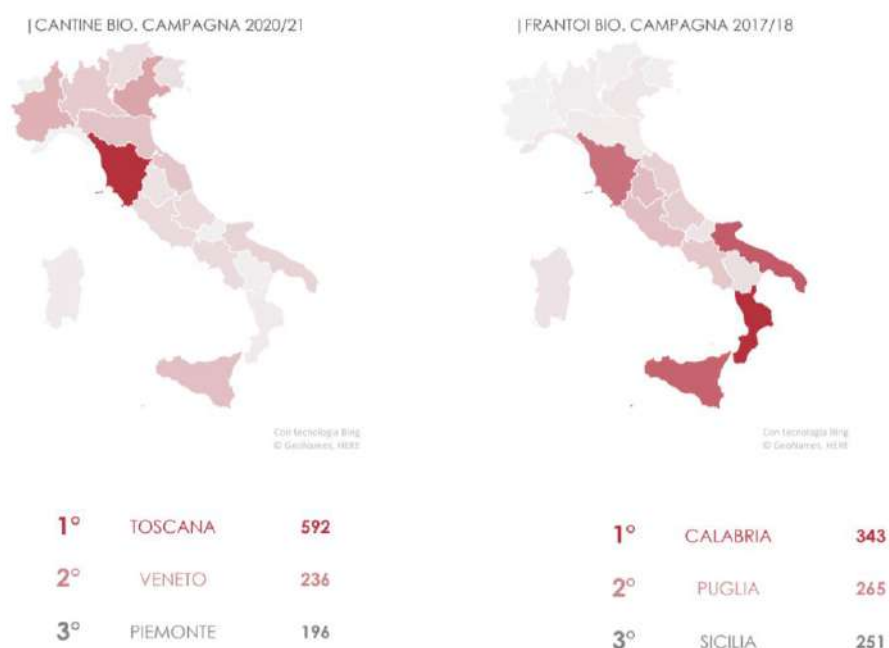


Figura 99: Numero di cantine e frantoi biologici per Regione. Fonte: Garibaldi R., Associazione Italiana Turismo Enogastronomico, *Rapporto sul Turismo Enogastronomico Italiano "L'Offerta"*, 2021

³¹ Fonte dati: <https://www.ismeamercati.it/flex/cm/pages/ServeBLOB.php/L/IT/IDPagina/4051>.

³² Fonte dati: <https://www.ismeamercati.it/flex/cm/pages/ServeBLOB.php/L/IT/IDPagina/4040>.

Naturalmente oltre al puro valore produttivo, si deve considerare che il vino e l’olio rappresentano anche due importanti fattori di attrattività per il turismo. L’enoturismo vanta una tradizione consolidata nel tempo e un’offerta ben strutturata, che genera un consistente richiamo fra il pubblico e costituisce un rilevante *asset* strategico locale per i territori di produzione, andando a toccare nel 2019 circa 15 milioni di presenze tra turisti ed escursionisti e un fatturato di 2,65 miliardi di euro. L’oleoturismo, d’altro canto, risulta essere un fenomeno più recente, ma che in alcune realtà è già consolidato come attrattiva turistica. Un importante contributo al suo futuro sviluppo è stato dato dall’iniziativa nazionale di emanazione il 26 gennaio 2022 da parte del Ministero delle Politiche Agricole Alimentari e Forestali del decreto “*Linee guida e indirizzi in merito ai requisiti e agli standard minimi di qualità per l’esercizio dell’attività oleoturistica*”³³. Un altro elemento, infine, che funge da attrattore turistico nel contesto enogastronomico si fa corrispondere alla “*Strade del Vino e dei Sapori*”, che nell’intero territorio nazionale ve ne sono, a novembre 2021, 103, di cui la maggior parte di queste aderiscono alla Federazione Italiana delle Strade del Vino, dell’Olio e dei Sapori. Le regioni che svettano per numero ospitato sono la Toscana, con 20, il Veneto, con 16, e la Sicilia, con 13 [Figura 100].



Figura 100: Numero “*Strade del Vino e dei Sapori*” per Regione, anno 2021. Fonte: Garibaldi R., Associazione Italiana Turismo Enogastronomico, *Rapporto sul Turismo Enogastronomico Italiano “L’Offerta”, 2021*

³³ Decreto consultabile: <https://www.gazzettaufficiale.it/eli/id/2022/02/14/22A01009/sg>.

Le “*Strade del Vino e dei Sapori*” denotano una ricchezza e una varietà del patrimonio legato all’enogastronomia e generano una maggiore attenzione e tutela in favore della produzione locale e delle specialità culinarie tradizionali, sia da parte del potenziale pubblico che da parte degli operatori del settore e delle aziende e imprese interessate.

Ora contestualizzando il concetto nel territorio oggetto di esame si vuole fare riferimento all’esistenza dell’*Associazione Strada del Vino Colli Euganei*”, fondata nel 2002 [Figura 101]. Riunisce al proprio interno circa cento soggetti, fra cui numerose cantine, aziende agricole, vitivinicole e artigiane, strutture ricettive e ristorative, enoteche ed esercizi commerciali di vendita di prodotti enogastronomici di qualità. Appena un anno dopo la sua costituzione, nel 2003, era già divenuta un fondamentale punto di riferimento per la valorizzazione delle attrattive culturali e delle specialità enogastronomiche tradizionali locali.



Figura 101: Logo dell’Associazione Strada del Vino Colli Euganei. Fonte: stradadelvinocolleuganei.it

Le possibilità offerte dai soggetti associati possono essere fatte, principalmente, ricadere in tre sottocategorie³⁴:

- degustare, ovvero assaporare le tipicità presso i produttori agricoli, le cantine e i frantoi, ma anche presso le enoteche e gli artigiani del gusto, quali i salumifici, le distillerie e i caseifici. Per rendere attiva l’esperienza vissuta dal turista vi è, inoltre, la possibilità, oltreché di acquistare i prodotti, anche, previa prenotazione, di visitare le aziende dove questi vengono realizzati, in modo da comprenderne la storia e la tradizione;
- mangiare, ovvero la possibilità di consumare un pasto completo in uno fra i numerosi ristoranti, trattorie e agriturismi sparsi nell’area, potendo scegliere fra

³⁴ Informazioni tratte da: <http://www.stradadelvinocolleuganei.it/esperienze/>.

quelli più comodi situati nella pianura e quelli più panoramici arroccati nei Colli Euganei;

- dormire, ovvero soggiornare in diverse strutture ricettive quali gli hotel, dove vi è la possibilità di usufruire anche dei trattamenti delle acque e dei fanghi termali, i bed&breakfast, gli agriturismi e i campeggi.

Oltre a questa realtà esiste il “*Consorzio Tutela Vini Colli Euganei*”, istituito nel 1972, con la denominazione di “*Consorzio Volontario per la Tutela della Denominazione di Origine Controllata dei Vini Colli Euganei*”³⁵ [Figura 102]. Vanta tra i propri scopi il miglioramento della produzione dei vini a DOC e DOCG Colli Euganei, la promozione dei vini attraverso la realizzazione di importanti eventi sia nell’ambito locale che nazionale e internazionale promossi dell’Enoteca Consortile, la difesa e la tutela dei vini locali, effettuando anche operazioni di vigilanze sull’osservanza dei requisiti e sul rispetto delle norme previste dal disciplinare di produzione.



Figura 102: Logo del Consorzio Tutela Vini Colli Euganei. Fonte: colleuganeidoc.com

Tra i maggiori successi del Consorzio si ritrovano la costituzione di un Piano Regolatore Generale del vino, il quale ha permesso un aumento significativo della qualità della produzione, la realizzazione di un’immagine forte e facilmente riconoscibile del vino DOC Colli Euganei, creando un’etichetta, una bottiglia e una confezione comune e l’attribuzione della Denominazione di Origine Controllata e Garantita (DOCG) nel 2011 al Colli Euganei Fior d’Arancio.

Nel 2015 è stato inaugurato il Museo del Vino Colli Euganei (MUVI), con l’obiettivo di offrire una testimonianza diretta del patrimonio vitivinicolo del territorio in cui viene

³⁵ Informazioni tratte da: <https://www.colleuganeidoc.com/consorzio/storia>.

coltivato, fornendo importanti testimonianze sul vino, sulla sua storia e sulla sua tradizione [Figura 103].



Figura 103: Logo del Museo del Vino Colli Euganei. Fonte: collieuganeidoc.com

Attualmente non esiste un consorzio o un'associazione che riunisce i frantoi dei Colli Euganei, ma questi vengono promossi in minima parte dall'” *Associazione Strada del Vino Colli Euganei*”. La produzione dell'Olio Extra Vergine d'Oliva Veneto Euganei e Berici, che vanta la Denominazione di Origine Protetta (DOP), proviene esclusivamente dal territorio di quindici Comuni ed è tutelata dall'Ente Parco Regionale dei Colli Euganei. È auspicabile per il futuro la costituzione di un consorzio per la tutela dell'olio, come operato per il contesto vitivinicolo.

Capitolo 4

Prospettive.

4. Prospettive.

4.1 Il ruolo delle amministrazioni locali (Comuni, Consorzio di Bonifica, Genio Civile, Parco Regionale dei Colli Euganei)

Attualmente i risultati derivanti da un utilizzo delle risorse e delle attrattive turistiche fluviali risultano essere decisamente lontani rispetto a quelli prodotti in altre realtà dell'Europa Occidentale, come Regno Unito, Germania, Francia, Paesi Bassi, Belgio e Irlanda. Il ruolo svolto dalle amministrazioni locali, nelle quali si vuole comprendere la Regione del Veneto, le Province e i Comuni interessati, il Consorzio di Bonifica, il Genio Civile e il Parco Regionale dei Colli Euganei, rimane ancora secondario, considerando questa pratica turistica distante dalle abituali tipologie di turismo, che si caratterizzano per un tipo di turismo di massa, dotato, quindi, di un elevato numero di turisti, soggetti coinvolti e fatturato. Nel contesto territoriale ancora prevale, nell'immaginario comune della persona media, l'idea del turismo termale e curativo, concentrato prevalentemente nelle aree di Abano Terme e Montegrotto Terme, e in parte si sta avviando il concetto di turismo naturalistico e sportivo, a piedi, a cavallo o in bicicletta, nei Colli Euganei.

Le prospettive che si vogliono promuovere in questo studio sono un'organizzazione di ogni singolo soggetto in prospettiva non solo dei grandi flussi, ma anche delle piccole e micro-realtà, oggigiorno maggiormente ricercate dai turisti, in quanto fondano la propria esperienza sull'unicità, sull'emozionalità e sulla sostenibilità ambientale, sociale ed economica, e una maggiore coesione fra i vari soggetti, *stakeholders*, di ogni livello, in modo da creare un ecosistema turistico, nel quale vi si possano ritrovare le varie attrattive tipiche dell'area, promosse in una misura sufficientemente adeguata. Infatti, saranno proprio questi soggetti nel medio e lungo periodo che si dovranno occupare della gestione del territorio.

Fra le azioni da proporre si vuole innanzitutto promuovere la rimozione degli ostacoli alla navigazione ancora oggi presenti, con particolare riferimento alle conche di navigazione e ai ponti. In particolare, le prime costituiscono un elemento fondamentale

e indispensabile per poter navigare lungo le vie d'acqua dolci, in quanto permettono alle imbarcazioni di superare i salti d'acqua, tra un livello superiore o uno inferiore, che altrimenti fungerebbero da impedimento, obbligando a delle operazioni di sbarco e, successivamente, di imbarco nel nuovo natante posto sull'altro livello. Le conche, a partire del declino del trasporto fluviale, durante gli anni Sessanta del secolo scorso, hanno subito numerosi danni, non sono sempre state adeguatamente rimodernate, in considerazione delle nuove esigenze, e le opere di manutenzione sono divenute sempre più rarefatte nel tempo. Riassumendo i margini di miglioramento si vogliono evidenziare, nel dettaglio: la realizzazione delle strutture mancanti e necessarie per assicurare una navigazione più sicura e un miglior controllo dei flussi d'acqua (come, ad esempio, il progetto della conca di navigazione di Pontelongo), la ristrutturazione delle conche reputate inadeguate alle moderne esigenze dei natanti, la manutenzione delle conche esistenti e una maggior coordinamento, efficace ed efficiente, della gestione.

Inoltre, anche gli stessi ponti richiedono degli interventi di rimodernamento, soprattutto, quelli situati nelle rotte fluviali in cui la navigazione era stata totalmente abbandonata e non si è verificato in anni recenti una ripresa in favore della navigazione turistica. In queste aree, infatti, è comune ritrovare degli attraversamenti a raso o dei ponti che non possiedono l'altezza necessaria dal livello dell'acqua, per consentire il passaggio dei natanti. Gli operatori del settore evidenziano anche una sostanziale mancanza di efficienza dei ponti apribili e girevoli, sia con riferimento alle questioni logistiche per poterli superare che al riguardo della stessa manutenzione ordinaria e straordinaria.

Infine, preme sottolineare la rarità o l'assoluta mancanza delle opere di dragaggio dei letti dei fiumi, dei canali e degli scoli effettuate a partire dal decennio del declino della navigazione e il non verificarsi di un'adeguata comunicazione fra gestori e operatori del settore in merito ai livelli del flusso d'acqua, che in alcuni momenti fa sembrare la via fluviale in secca e in altri pronta a esondare, generando numerosi disagi, che possono essere esemplificati con l'annullamento delle crociere fluviali o dei giri in barca pianificati, oppure l'imbarco di acqua o, peggio, l'affondamento dei natanti.

Il sistema degli attracchi e la possibilità di offrire servizi complementari e correlati alla navigazione risultano essere relativamente deboli e quanto meno limitati. Difatti, uno sviluppo del turismo fluviale deve essere accompagnato parallelamente anche dalla realizzazione di pontili d'attracco, su cui poter sviluppare i vari servizi necessari e richiesti dall'utilizzatore. Il diportismo e il turismo hanno l'esigenza di ritrovare lungo il

proprio itinerario un efficace sistema di attracchi, che possa consentire un libero sbarco e, successivamente, un imbarco, per poter fruire delle attrattive offerte dall'ambiente circostante. Tuttavia, la semplice realizzazione di queste infrastrutture non genera di per sé l'aumento dell'offerta e della domanda di turismo fluviale, che, anzi, deve essere promossa dall'organo gestorio.

Un altro obiettivo da porsi corrisponde all'allargamento della rete viaria fluviale navigabile, in quanto una dimensione maggiore può ampliare l'offerta turistica, incrementare la potenziale domanda e, in generale, sviluppare il settore fluviale. L'ingrandimento della rete può derivare dall'edificazione di nuovi tracciati, attraverso l'utilizzo di investimenti, oppure sfruttando i tracciati già esistenti, ma che presentano degli ostacoli, che impossibilitano la navigazione. Questa seconda soluzione risulterebbe quella da prediligere, in quanto permette la riscoperta di antiche vie di navigazione abbandonate e non comporta delle modifiche sostanziali all'ambiente e al paesaggio, che, in caso di nuove costruzioni, ne uscirebbero deturpati.

Con riferimento a quest'ultimo passo si ricollega una successiva mossa inerente al consolidamento dell'immagine del territorio fluviale nella mente sia della popolazione locale che dei potenziali turisti. Secondo questa visione si genera il superamento della funzione del corso d'acqua come solo strumento alternativo, oggi, tranne per alcune eccezioni, secondario o terziario, di comunicazione commerciale e lo sviluppo quale elemento in cui far emergere il turismo rurale, dell'ambiente e dei territori legati alle acque.

Il consolidamento del turismo fluviale è naturalmente collegato a un incremento dell'offerta dei prodotti disponibili ai potenziali turisti sul mercato. Si può optare per un incremento del numero di crociere fluviali, creando un piano fisso con cadenze temporali e orarie prestabilite, un aumento della differenziazione fra le varie tipologie di crociere e un ampliamento dei servizi offerti lungo il corso d'acqua, con riferimento agli elementi culturali, quali ville nobili, castelli, musei, naturali, sportivi, come escursioni a piedi, a cavallo o in bici, ed enogastronomici situati sopra gli argini, accanto a questi o nelle immediate vicinanze.

La diversificazione dei prodotti per target rappresenta un importante strumento di crescita, in quanto permette di creare delle tipologie di prodotti, l'uno differente dall'altro, che sommati sono in grado di ricoprire l'intera fetta di mercato interessata e di massimizzare il *surplus* sia del mercato, che dell'utilizzatore che dell'operatore del

settore. In particolare, si possono generare delle sottocategorie di prodotto per le scuole, differenziando anche qui per età, per i gruppi, per le famiglie, per le coppie e per gli anziani.

Per concludere si vuole suggerire la creazione di un'organizzazione, che vanta tra i propri obiettivi quelli dello sviluppo delle vie fluviali e del turismo effettuato su di esse, andando ad attuare delle peculiari azioni strategiche di gestione, programmazione e promozione, finalizzate alla crescita del territorio e dell'ambiente circostante. Nel dettaglio potrebbe trattarsi di un accordo di rete, operato fra i diversi operatori del settore e dei settori correlati, *stakeholders*, che abbia la capacità di proporre e attuare delle strategie generali di sistema e creare delle intense sinergie tra i vari collaboratori a tutti i livelli.

4.2 Il contributo delle Associazioni

Le Associazioni svolgono un ruolo di primaria importanza, in particolare, come si è già visto in parte nel corso del *Paragrafo 3.5*, trattando il caso del turismo enogastronomico. Attualmente e nel prossimo futuro queste si ritrovano in prima linea quando si prendono in considerazione le attività di promozione, pubblicizzazione e valorizzazione di iniziative e di eventi ricreativi e associativi. Volendo ora prendere in considerazione, nel dettaglio, il turismo fluviale, sono numerose le Associazioni coinvolte in questo settore, che oltre alle attività precedentemente elencate svolgono, per sopperire alle mancanze delle amministrazioni locali, anche quelle di tutela e salvaguardia ambientale. Inoltre, ci si vuole ricollegare anche a quanto riportato nel corso del *Paragrafo 3.4*, quando si è trattato il tema del recupero della navigazione tradizionale, con particolare riferimento all'elenco puntato che richiama una serie di azioni, alcune delle quali già intraprese da talune Associazioni, per la preservazione, la promozione e la valorizzazione del settore fluviale tradizionale.

Una prima Associazione che si vuole nominare è la “*Remiera Euganea*”³⁶ [*Figura 104*], società remiera fondata nel 2002, con sede a Monselice in via Argine Destro, la quale si occupa di navigazione e di organizzazione di eventi socioculturali ricreativi legati ai corsi d'acqua. Immediatamente, dall'anno della propria nascita, questa ha promosso un

³⁶ Informazioni tratte da <https://www.remieraeguganea.it/remieraonline/>.

numero sempre maggiore di iniziative lungo il canale Bisatto, andando fin dalle origini ad affermarsi in modo positivo nel territorio. Inizialmente la flotta si componeva di alcune “*mascarete*”, tipiche imbarcazioni veneziane, simili a un sandalo leggero, di ridotte dimensioni, tradizionalmente utilizzate per la pesca, le regate e il diportismo lagunare, e, successivamente, nel 2004, furono acquistati un “*topeto*” veneziano e il “*mototopo*” Federica. Infine, in anni più recenti venne acquisita la “*caorlina*” Maria, utilizzata dagli associati oltretché per vogare, anche quale mezzo di rappresentanza durante le manifestazioni prestigiose nel territorio padovano e veneziano. L’Associazione si occupa naturalmente dello sport della Voga alla Veneta, antica pratica che consiste nel manovrare il natante con il remo stando in piedi, attraverso l’ausilio delle barche tradizionali, ma in anni recenti, ha aggiunto la possibilità anche di utilizzare le canoe e i kayak.

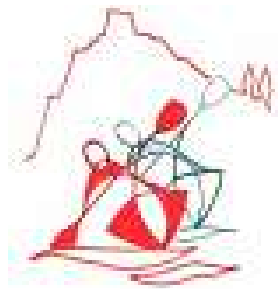


Figura 104: Logo dell'Associazione Remiera Euganea di Monselice. Fonte: remieraeuganea.it

Un'altra Associazione che si vuole evidenziare è il “*Circolo Remiero El Bisatto*”³⁷ [Figura 105], istituito nel 1993 a Battaglia Terme da un gruppo di appassionati di Voga alla Veneta, contava inizialmente venti soci, mentre oggi ha superato il centinaio. Si tratta di un'Associazione Sportiva Dilettantistica affiliata all'Associazione Italiana Cultura e Sport (A.I.C.S.), che promuove la conoscenza, le tecniche e la pratica della Voga alla Veneta, facendo restare vive le antiche tradizioni territoriali. Infatti, le finalità individuate dall'Associazione risultano essere:

- l'insegnamento e la pratica della Voga alla Veneta;
- la collaborazione alla nascita di altre remiere per la riscoperta delle vie fluviali di *barcari*;

³⁷ Informazioni tratte da <https://elbisato.it/>.

- l'organizzazione di manifestazioni e competizioni non agonistiche di Voga alla Veneta, anche in collaborazione con altre remiere;
- il rispetto dell'ambiente, contribuendo alla pulizia dei canali e al riassetto del territorio fluviale;
- le gite a carattere culturale e ricreativo rivolte ai soci, loro familiari e simpatizzanti;
- l'insegnamento e l'uso del kayak.

Nella propria flotta vanta numerose imbarcazioni tradizionali: tre “caorline”, sei “mascarete”, un “sandalo” a due remi e uno a quattro remi, una “valesana”, un “gondolino” e uno “sciopon” a quattro remi. A queste si devono aggiungere quattro kayak per poter praticare il canottaggio. Le attività a cui contribuisce attivamente nella realizzazione sono, fra le tante, la “Regata Città di Monselice”, la “Vogalonga”, la “Remada a Seconda”, la “Vogalonga Euganea” e il “Trofeo Aristide Vettore”.



Figura 105: Logo del Circolo Remiero “El Bisato” di Battaglia Terme. Fonte: elbisato.it

Un altro importante sodalizio è l'Associazione “Traditional Venetian Boats (TVB)”³⁸ fondata nel 2014, con sede a Padova, che si occupa di utilizzare i fondi che riceve, attraverso le quote annuali e le donazioni, per il recupero, il restauro, la manutenzione e la gestione delle imbarcazioni tradizionali venete. Attualmente include fra i propri compiti anche la gestione del Museo Civico della Navigazione Fluviale di Battaglia Terme, affidatagli dal Comune di Battaglia Terme a partire dal 2017. Si tratta di un'Associazione senza scopo di lucro che svolge e promuove attività sportive

³⁸ Informazioni tratte da <https://traditionalvenetianboats.wordpress.com/>.

dilettantistiche e di utilità sociali per la città di Padova e l'intero Veneto e incentiva azioni mirate per la conoscenza, il recupero, la tutela e la valorizzazione delle barche venete tradizionali, storiche e tipiche, in particolare, di Voga alla Veneta, attraverso la realizzazione di attività sportive e ricreative, culturali e ambientali, turistiche e di promozione sociale. Nelle proprie finalità, stabilite a statuto, ha previsto che:

- ai fini della conoscenza le azioni verteranno su studi, ricerche, documentazione e collaborazione con biblioteche e altri enti, partecipazione a eventi, sviluppo di comunicazione, anche con l'utilizzo dei media innovativi, organizzazione di incontri, anche nelle scuole e nei centri di formazione, per un apprendimento teorico e pratico e lo sviluppo della consapevolezza dell'identità di ogni natante in relazione alla civiltà e al periodo storico di riferimento, per la preservazione della memoria storia e collettiva;
- per il recupero le azioni incideranno sia a livello concettuale, di memoria storia e collettiva, che materiale, con l'acquisizione, a diverso titolo e anche in proprietà, la gestione, il restauro e la manutenzione straordinaria dei natanti e degli strumenti di navigazione e dei luoghi di riferimento delle barche, lo sviluppo di lavoratori artigianali dimostrativi e la convezione con centri di lavorazione e costruzione di imbarcazioni storiche, tradizionali e tipiche;
- riguardo alla tutela l'azione sarà rivolta alla sensibilizzazione dell'opinione pubblica, degli operatori commerciali, dei tecnici delle soprintendenze e degli amministratori pubblici, dei legislatori di ogni ordine e grado, del sistema economico e associativo, per l'adozione di provvedimenti utili e di stili e comportamenti di vita adeguati, nonché la definizione di alti o registri per l'identificazione del patrimonio rappresentato dai natanti tradizionali, storici e tipici;
- l'azione di valorizzazione verterà sul concetto di sistematica manutenzione ordinaria e di concreta fruibilità e vivibilità delle imbarcazioni, anche secondo logiche di riqualificazione coerenti e compatibili, e dei contesti ambientali ove si collocano; tra le attività previste, anche a livello internazionale, vi rientrano corsi di Voga alla Veneta, escursioni in navigazione, esperienze a bordo per tutte le diverse fasce d'età e condizioni sociali ed economiche, in particolare, scolaresche, gruppi di lavoro, diversamente abili, cittadini e stranieri.

Infine, si vuole nominare l'Associazione "Remada a Seconda", costituita nel 1980 a Battaglia Terme, per salvaguardare il canale Vigenzone e renderlo nuovamente navigabile come un tempo e per favorire la riscoperta della navigazione lungo i corsi d'acqua, creando una maggiore connessione tra la popolazione locale e l'ambiente che la circonda. A partire dal 1981 organizza annualmente la manifestazione "Remada a Seconda", giunta all'anno 2022 alla quarantesima edizione [Figura 106], che nella nomenclatura prende a prestito un termine tipico della nautica tradizionale interna, il *procedere a seconda*, ovvero la navigazione da parte dei *barcari* verso il mare sfruttando la direzione della corrente favorevole. La manifestazione si svolge solitamente nel corso di due giorni e prevede per la prima giornata la partenza da Mezzavia, località del comune di Due Carrare, lungo il canale Battaglia, con arrivo a Battaglia Terme, mentre il secondo giorno si parte da quest'ultimo per giungere, percorrendo il canale Vigenzone, a Pontelongo, con una tappa intermedia a Bovolenta³⁹.

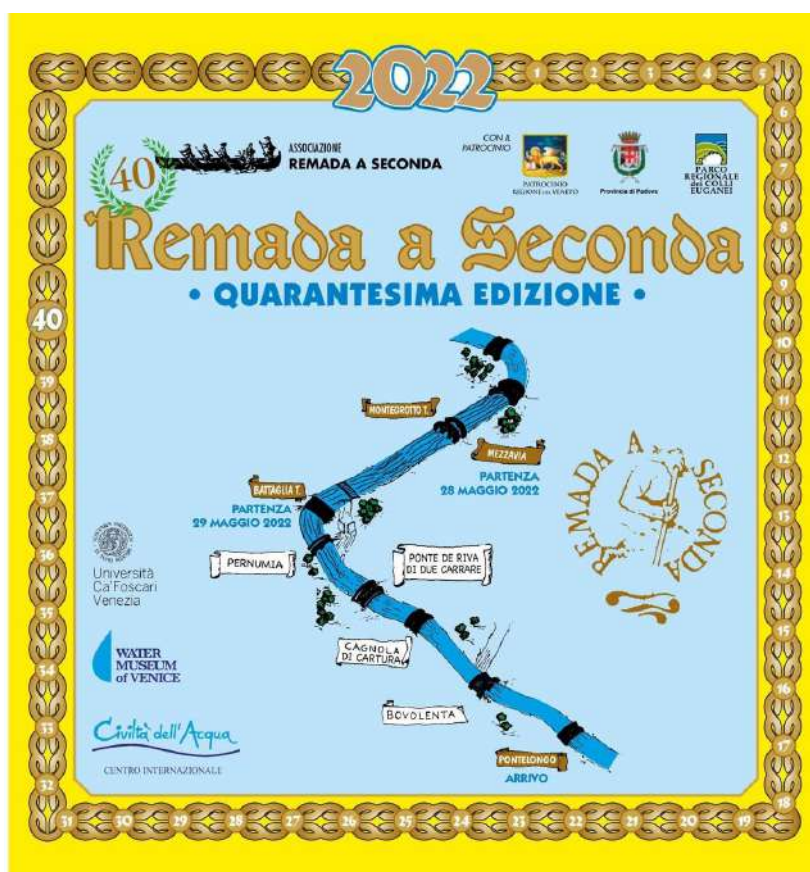


Figura 106: Locandina con il percorso della quarantesima Remada a Seconda. Fonte: padovaoggi.it

³⁹ Informazioni tratte da <https://www.padovaoggi.it/eventi/remada-seconda-percorso-28-29-maggio-2022.html>.

A queste Associazioni prettamente locali, si devono infine aggiungere le società remiere dei “*Canottieri di Padova*”⁴⁰, dei “*Rari Nantes di Padova*”⁴¹ e l’Associazione “*Amissi del Piovego*”⁴². In merito a quest’ultima venne fondata nel 1980 divenendo una realtà ben conosciuta nel territorio padovano, per le sue importanti battaglie in merito all’ambiente e alle rotte fluviali di Padova e delle immediate vicinanze. In più di quarant’anni di storia numerose sono state le iniziative promosse per ricostruire il rapporto perduto tra la città di Padova e le proprie acque interne, come la pulizia dai rifiuti o la rimozione degli ostacoli della porta fluviale del Castelnuovo, della scalinata celebrata in una veduta del Canaletto al Portello e delle Porte Contarine, e la presa di posizione per la difesa dei monumenti cittadini e del canale Piovego.

Fra gli scopi dell’Associazione, definiti nello statuto, si ritrovano:

- la tutela e la valorizzazione di tutto il sistema fluviale padovano e, in particolare, dei tratti compresi fra il ponte di S. Agostino (Specola) e le due conche idrauliche di Voltabarozzo e di Noventa Padovana;
- lo studio biologico-naturalistico, ma anche storico, della civiltà veneta delle acque, dei suoi strumenti e dei suoi monumenti sia nelle città che nelle campagne, dalle origini fino all’età contemporanea;
- la gestione e la valorizzazione della golena comunale di San Massimo al fine della diffusione della voga sportiva e amatoriale alla veneta, in collaborazione con tutte le associazioni di voga.

4.3 La domanda di Turismo Lento

Il Turismo Lento, come già anticipato nel corso del *Paragrafo 3.3*, rappresenta la tipologia di turismo che maggiormente è associabile al turismo fluviale, a causa delle proprie caratteristiche, che lo vanno a connotare, di non avere dei ritmi di viaggio frenetici, di permettere la scoperta di luoghi nascosti, culture diverse e prodotti locali e di ricercare l’autenticità e un’esperienza di vita vera. Si tratta di un settore in continua crescita e che prevede nel prossimo decennio un importante ulteriore sviluppo, proprio in considerazione dei cambiamenti che la domanda sta subendo in questa direzione. Lo *Slow Tourism*, quindi, sensibilizza la domanda e l’offerta a dei valori più etici, permette

⁴⁰ Informazioni tratte da <https://www.canottieripadova.it/>.

⁴¹ Informazioni tratte da <http://www.rarinantespatavium.it/>.

⁴² Informazioni tratte da <http://lnx.amissidelpiovego.it/>.

la riappropriazione del tempo, allevia lo stress e l'ansia generati dalla quotidianità, permette al turista di ricollegarsi con sé stesso e con l'ambiente che lo circonda, crea maggiore consapevolezza a causa del verificarsi di un'esperienza più coinvolgente e profonda e valorizza, infine, la sostenibilità, la responsabilità ambientale e un approccio ecologico da parte di tutti i soggetti interessati.

In base a quanto riportato da Josep-Francesc Valls, Luis Mota, Sara Cristina Freitas Vieira e Rossana Santos in *“Opportunities for Slow Tourism in Madeira”*, nel 2019, esistono otto principali principi che vanno a connotare, in generale, il Turismo Lento e sono:

- una diversa concezione del viaggio e dell'uso del tempo durante il viaggio;
- una valida alternativa al turismo di massa;
- un focus sulla dimensione locale;
- un focus sulla cultura;
- un maggiore consapevolezza in favore della sostenibilità ambientale;
- una diversa e più intensa qualità dell'esperienza;
- un'autenticità di ciò che si vive;
- una fattibilità di sviluppo del nuovo mercato.

Lo *Slow Tourism* rientra nella più ampia categoria del turismo sostenibile, in quanto inserisce all'interno delle proprie attività una maggiore consapevolezza personale e un'elevata intensità delle relazioni con gli altri e con l'ambiente. Il turista, in particolare, è alla ricerca di un'esperienza pura e tradizionale, da poter vivere senza filtri e, per questo, risulta poco incline a essere costantemente connesso, anche se, tuttavia, l'accesso alla tecnologia può fornire una maggiore accessibilità alle informazioni, una valorizzazione dell'esperienza e una promozione generale del settore.

L'offerta di Turismo Lento deve proporre dei prodotti che consentano l'utilizzo di mezzi di trasporto non inquinanti o pubblici e che abbiano una ridotta velocità, sia con riferimento agli spostamenti interni alla destinazione, che con quelli per potervi giungere e ritornare. Le attività offerte devono garantire al viaggiatore l'opportunità di incrementare il rapporto con sé stesso e con le altre persone che lo accompagnano, con l'ambiente e con la popolazione locale. Il soggiorno non deve essere né standardizzato né di massa, prediligendo quindi, bed&breakfast, agriturismi e hotel diffusi e i pasti

dovranno essere con i prodotti di stazione, in linea con la tradizione locale autoctona e gli ingredienti il più possibile relegate al territorio di riferimento.

Le caratteristiche tipiche, invece, dello *Slow Tourism*, con riferimento allo “*Studio di Ricerca sullo Slow Tourism, Tendenze internazionali e innovazioni: manuale per la creazione di prodotti slow tourism*”⁴³, condotto da ENI CBCMED (“*Cooperating across borders in the Mediterranean*”), dall’Unione Europea e dalla Regione Autonoma della Sardegna, nel 2021, si possono riassumere in:

- lento, ovvero è obbligatorio servirsi di mezzi di trasporto lenti, seguire dei programmi lenti e avere un’assimilazione dei paesaggi che cambiano lentamente;
- sostenibilità, ovvero l’impatto dell’attività turistica sull’ambiente, sull’economia e sulla società locale non deve comportare degli effetti negativi;
- autenticità, ovvero la capacità di creare e di offrire un’esperienza non “*artificializzata o disneyficata*” e fortemente legata alla cultura e alle tradizioni locali, in netta contrapposizione con i prodotti e i servizi globalizzati;
- avventura, ovvero l’esperienza turistica deve includere al proprio interno almeno due elementi fra attività turistica, ambiente naturale e immersione culturale; nel caso siano ricompresi tutti gli elementi sarà offerta un’esperienza profonda e completa di Turismo Lento di avventura;
- creatività, ovvero l’offerta di opportunità di sviluppo creativo personale genera un maggior coinvolgimento del turista, consentendo una condivisione e una comunicazione attiva tra i viaggiatori e le comunità ospitanti;
- emozione, ovvero la capacità di far vivere momenti indimenticabili alle persone e al termine del viaggio si dovranno sentire differenti e arricchiti da un’esperienza realmente coinvolgente e gratificante.

Un’esperienza di Turismo Lento deve risultare sempre coerente su quattro elementi costitutivi, che se combinati nelle giuste dimensioni, il turista *slow* avrà la possibilità di scoprire la destinazione sotto una prospettiva completamente nuova, ma altrettanto, se non maggiormente, gratificante. In questi vi rientrano:

⁴³ Studio consultabile presso <https://www.enicbcmed.eu/sites/default/files/2021-04/Med%20Pearls%20ST%20Product%20Creation%20Manual%20IT.pdf>.

- il trasporto, che deve essere lento e flessibile, in modo da permettere ai viaggiatori di potersi godere il paesaggio e l'ambiente circostante con tutti i sensi, in perfetta sincronia con il desiderio del turista di vivere appieno ogni fase del viaggio;
- la sistemazione, che deve avvenire in strutture dove il viaggiatore può "fermare il tempo", ovvero gli spazi e i servizi devono essere attentamente progettati, con estrema attenzione al dettaglio, in modo da possedere armonia con l'ambiente circostante;
- la gastronomia, che deve corrispondere a un'offerta di piatti tradizionali, caratterizzata da prodotti locali, in modo che il viaggiatore possa apprezzare con tutti i sensi una cucina fatta con cura, passione, e tradizione;
- le attività, che devono consentire al viaggiatore di avere sufficiente tempo per poter stabilire delle relazioni profonde con l'ambiente, i vari luoghi e le numerose persone che incontra durante il viaggio, lasciando anche dello spazio temporale per l'introspezione, la riflessione e lo sviluppo personale.

Di seguito si vuole riportare uno schema, elaborato con riferimento allo stesso studio, che a va a fornire nel dettaglio il profilo tipo di uno *slow tourist* [Figure 107 e 108].

	Turista <i>Slow</i>	Turista di massa
Ispirazione	Dai libri di viaggio a internet	Internet
Prenotazione	Via telefono o e-mail (per un contatto più diretto) ma anche Internet	Portali di prenotazione online ma anche e-mail
Tour-operator	Solo se inevitabile	Sì
Informazioni e mappe della destinazione	Da guide turistiche cartacee allo smartphone	Smartphone o tablet
Fotografie	Fotocamera analogica, se possibile – smartphone	Smartphone
Condivisione di viaggi o foto tramite social	Tendenza in crescita	Sì, sempre
Approccio personale verso la destinazione, le persone e l'ambiente	"Disconnessione" dal mondo di tutti i giorni e piena "connessione" con la destinazione	Costante connessione con il mondo quotidiano (smartphone) e scarsa o nulla connessione con la destinazione

Figura 107: Prima parte del profilo dello *slow tourist*. Fonte: ENI CBCMED, Unione Europea, Regione Sardegna, *Studio di Ricerca sullo Slow Tourism*, 2021

Turista <i>Slow</i>	Turista di massa	
Essenziale e soft. Probabilmente acquisterà vestiti locali nella destinazione	Forte, eccessivo. Comprato e portato dal luogo di provenienza	Abbigliamento
Predilezione per mezzi di trasporto alternativi, principalmente treno o autobus. Anche in condivisione, mezzi ecologici, non ad alta velocità...	Predilezione per aerei lowcost e/o mezzi personali	Mezzi di trasporto per raggiungere la destinazione
Predilezione per mezzi pubblici, condivisi, ecologici, non ad alta velocità...	Mezzi che consentano di spostarsi velocemente (p. es. mezzi propri)	Mezzi di trasporto per spostarsi giunti a destinazione
Affitto o piccola attività a gestione familiare	Grande catena di hotel	Sistemazione
Cucina locale e tradizionale/ cibo e bevande ecologiche	Fast food, pasti in hotel, cibo internazionale	Cibo
Programma flessibile o nessun programma	Tutto programmato	Programma
Preferisce il contatto diretto con la natura e/o con le persone del posto, senza intermediari	Tutto tramite intermediari. Contatto minimo con le persone del posto.	Attività

Figura 108: Seconda parte del profilo dello *slow tourist*. Fonte: ENI CBCMED, Unione Europea, Regione Sardegna, *Studio di Ricerca sullo Slow Tourism*, 2021

Il World Tourism Forum di Lucerna⁴⁴, nel 2011, ha presentato uno studio, intitolato “*Is there Demand for Sustainable Tourism?*”⁴⁵, che risulta oggi ancora molto attuale, con l’obiettivo di analizzare e comprendere nel dettaglio la domanda del turismo sostenibile e delle varie sottocategorie che in esso si delineano. L’indagine è stata realizzata attraverso la compilazione di un questionario da parte di un campione casuale selezionato di 6.113 individui, provenienti da otto diversi paesi, tra l’Europa e il resto del Mondo. Da quello che è emerso è che il 22% di questi la sostenibilità rientra fra i tre fattori che influenzano la scelta della destinazione turistica, individuando il “*mantenimento del paesaggio e dell’heritage*” quale elemento maggiormente sostenibile, seguito da “*prodotti locali, comunità locale e cultura locale*” e “*autenticità e tradizione*”.

⁴⁴ Informazioni tratte da <https://www.wtflucerne.org/>.

⁴⁵ Studio consultabile presso <https://static1.squarespace.com/static/56dacbc6d210b821510cf939/t/57e53f155016e153f0572bc8/1474641686597/WTFL+2011+Study+-+Is+there+Demand+for+Sustainable+Tourism.pdf>.

4.4 Criticità e conflitti ambientali

Molte risultano essere ancora le criticità e le sfide da affrontare quando si parla di turismo fluviale, alcune delle quali sono state anche considerate nel corso del *Paragrafo 4.1* e che per evitare ripetizioni saranno di seguito solamente brevemente riportate. Il sistema fluviale italiano potenzialmente sarebbe nella sua interezza navigabile, in quanto era utilizzato fino agli anni Sessanta del secolo scorso per il trasporto e la commercializzazione di merci e persone, ma presenta delle conche non funzionanti o non rimodernate, tratti di corsi d'acqua non navigabili, ponti che limitano il passaggio e un sistema di attracco non sufficientemente sviluppato. A questi si aggiunge il mancato o il ridotto dragaggio dei letti delle vie fluviali e la difficile comunicazione fra operatori e organi gestori, in particolare le organizzazioni turistiche e le autorità idriche operano quasi esclusivamente in modo indipendente l'una dall'altra, anche se, tuttavia, potrebbero entrambe giovare in modo positivo di un approccio di gestione integrata delle risorse idriche che consideri sia il turismo, che gli altri settori economici. Anche gli investimenti per la manutenzione sia ordinaria che straordinaria delle strade liquide risultano essere limitati e alquanto frazionati e rarefatti nel tempo, portando a una netta riduzione dei potenziali sviluppi del turismo fluviale e del diportismo.

La promozione e la gestione del patrimonio fluviale, a differenza di quanto accade in altre realtà europee, come la Francia e il Regno Unito, dove queste funzioni sono affidate, per la quasi totalità dei corsi d'acqua, a degli Enti Nazionali, dotati di risorse e competenze centralizzate, i quali riescono a essere efficaci nelle opere di restauro, edificazione e manutenzione delle idrovie, in Italia le medesime funzioni sono, invece, ripartite fra vari attori in modo molto segmentato. La frammentarietà impedisce la creazione di un processo di coordinazione fra i soggetti pubblici e quelli privati, che risulta, d'altro canto, necessaria per poter effettuare degli interventi e per realizzare dei progetti di utilizzazione tanto commerciale come turistica. È poco chiara, inoltre, la spartizione della governance di gestione pubblica degli usi dell'acqua fra il livello nazionale, regionale e locale. Attualmente la promozione del turismo fluviale è affidata agli operatori locali, i quali non disponendo di grandi risorse finanziarie e utilizzando delle campagne pubblicitarie tradizionali, non riescono a raggiungere ampie fette di mercato, continuando a generare, quindi, la stagnazione del settore.

Quando si passa successivamente alla progettazione, alla valorizzazione e alla promozione di azioni strategiche in favore dello sviluppo del turismo fluviale si deve anche tenere conto che la maggior parte dei prodotti che si andranno a immettere nel mercato colpiranno, inizialmente, nel breve periodo, il segmento degli escursionisti. Solo a seguito di importanti opere di risistemazione delle idrovie, quando vi sarà la possibilità di maggiori collegamenti fra questi, nel medio e lungo periodo, allora sarà possibile parlare di un vero e proprio turismo, in quanto la permanenza media per poter usufruire del prodotto sarà superiore a una giornata. Un'altra criticità inerente alla navigazione è costituita dalla limitata profondità dei canali e dall'improvvisa riduzione del flusso d'acqua, che ne abbassa ulteriormente il livello, operata dal Genio Civile per delle regolazioni, che, quindi, genera degli ostacoli alla navigazione stessa. Come conseguenze a quando precedentemente riportato si ritrovano la possibilità di utilizzare solamente imbarcazioni di piccole dimensioni, dotate di un pescaggio ridotto, e le potenziali cancellazioni di crociere o tour in barca all'ultimo momento a causa della scarsità di profondità della rotta fluviale. Naturalmente, tutto questo non genera uno sviluppo del turismo, anzi, creando disagi, favorisce la perdita di fiducia da parte dei potenziali acquirenti verso questa tipologia di offerta.

Un'ulteriore problematica che potrebbe sorgere in caso di uso intenso dell'asse fluviale riguarda gli argini; infatti, questi negli ultimi decenni sono stati solo in alcuni punti rinforzati, attraverso l'utilizzo del cemento e delle pietre, che in ogni caso già da sole rappresentano dei fattori di disturbo alla navigazione se dovessero finire nel letto. Difatti, una presenza elevata di natanti nel corso d'acqua e le onde generate dal loro passaggio, possono generare nel lungo periodo un ulteriore causa di indebolimento dell'argine, andando a creare delle faglie, che potrebbero causare la rottura e l'inondazione delle terre circostanti, trattandosi anche di canali pensili. Altri ostacoli allo sviluppo del turismo fluviale, vanno identificati con l'inquinamento dei corsi d'acqua e una scarsa o totale assenza di segnaletica in essi.

Con riferimento all'attuale presenza di turismo fluviale, come già riportato nel *Paragrafo 3.1*, questo viene svolto da solamente dal tour operator Delta Tour, unico che possiede nella propria flotta due imbarcazioni sufficientemente basse per poter passare sotto ai ponti situati lungo il percorso. Per concludere, la volontà e l'impegno degli organi gestori sono fondamentali e devono essere accompagnati con una forte leadership, in grado di mobilitare e sostenere gli sforzi verso una gestione sostenibile e integrata delle risorse fluviali.

4.5 Per un sistema idraulico multifunzionale

Diverse possono considerarsi le azioni possibili e le direzioni verso le quali i gestori e gli operatori locali, ma anche regionali e nazionali, pubblici e privati, di tutti i livelli, hanno la possibilità di muoversi per un rilancio del settore fluviale. Dapprima, si dovrebbero eseguire delle importanti opere infrastrutturali per risistemare e rendere nuovamente agibili i corsi d'acqua dell'area, attraverso azioni di rinforzamento degli argini, di dragaggio dei letti delle vie fluviali, di risistemazione dei manufatti idraulici e dei ponti apribili e girevoli e di potenziamento del sistema degli attracchi.

Successivamente, sono da pianificare delle azioni di riqualificazione dell'immagine dei corsi d'acqua, per togliere dalla mente della popolazione locale, ma anche da quella dei potenziali escursionisti e turisti, il degrado ambientale complessivo, sviluppatosi a partire dagli anni Sessanta del secolo scorso. Questo è dovuto a un abbandono della rete fluviale, a un'incuria generale e a un inquinamento chimico e fisico dei canali, quest'ultimo causato dalla presenza lungo gli argini e sul letto stesso dei corsi d'acqua di imbarcazioni incagliate o affondate oppure di oggetti e spazzatura gettati nel corso dei decenni, dai più piccoli fino a giungere a biciclette, lavatrici ed elettrodomestici vari. L'obiettivo da prendere in esame, con particolare riferimento a queste politiche, è quello di riportare la Riviera Euganea e le vie fluviali a essa collegata al loro antico splendore, quando venivano ancora utilizzate come delle vere e proprie strade liquide, in sostituzione dell'asfalto e del ferro.

Un secondo punto di proposte fa riferimento al fornire un supporto, primariamente, alla popolazione locale e, solo successivamente, ai potenziali escursionisti e turisti, per potersi riappropriare degli ambienti fluviali, riconosciuti negli ultimi anni, anche a causa dell'importante esondazione verificatasi nel 2014, come degli elementi negativi, di degrado, di minaccia e di deturpazione del territorio circostante. Queste visioni derivano dalla mancanza di un'adeguata politica di valorizzazione dell'area fluviale, dall'elevato inquinamento delle acque e dalla scarsa o totale assenza di manutenzione sia delle idrovie che delle infrastrutture che si trovano su di esse.

Per realizzare questo punto, oltre alle già precedentemente richiamate opere di straordinaria manutenzione e sistemazione, si potrebbe optare per creare sugli argini o nelle immediate vicinanze di questi dei punti di ristoro, delle aree picnic e delle zone aggregative, nelle quali le persone possano vivere delle nuove esperienze autentiche e

riscoprire un patrimonio finora ignorato o lasciato in secondo o terzo piano. L'argine opposto alla strada statale 16 già ora viene utilizzato per svolgere attività di camminata e *trekking* e giri in bicicletta e a cavallo.

L'offerta potrebbe essere rivalutata attraverso l'inserimento lungo il percorso di panchine, aree ristoro e picnic, postazioni barbecue, cestini, fontanelle per il riempimento delle borracce d'acqua e l'abbeveraggio dei cavalli e degli altri animali e percorsi salute dove poter praticare esercizi fisici di base e studiati in modo che tutte le categorie di utenza possano usufruirne. Inoltre, considerare la possibilità di inserire delle colonnine totem informative, che narrino la storia dell'ambiente circostante, dotate dei più moderni strumenti di identificazione, come i codici a barre o i codici qr, per permettere, attraverso la lettura con uno smartphone, il collegamento a pagine web correlate, nelle quali sono contenute ulteriori informazioni e immagini che raccontino lo stesso luogo in epoche differenti.

Ulteriori servizi accessori possono essere installati e creati per favorire una ripresa nautica nei canali e un maggiore utilizzo degli argini, come la risistemazione, anche attraverso la nuova edificazione, del sistema degli attracchi e la realizzazione di stazioni di rifornimento per imbarcazioni nei pressi dei possibili punti di sbarco e imbarco per visitare le attrattive culturali, naturali, enogastronomiche e ambientali. Inoltre, è auspicabile l'istituzione da parte delle autorità di un numero di emergenza, in caso, per esempio, ci si fermasse sopra una secca, oppure servisse un pronto intervento, e l'ampliamento del *bike-rental*, noleggio biciclette con tariffe vantaggiose, per esempio, per la popolazione locale.

Per poter svolgere queste attività serve che la manutenzione degli argini non si limiti al solo rinforzo degli stessi con il solo riferimento alla navigazione, ma che la stessa si occupi anche di tenere pulito e curato l'ambiente esterno al corso d'acqua, attraverso lo sfalcio dell'erba, la potatura delle piante, l'installazione di una maggiore cartellonistica, con indicazioni chiare dei luoghi e delle attrazioni situate nei dintorni, la sistemazione periodica del sentiero percorribile, in modo da essere privo di buche e non presenti ostacoli.

Dopo aver svolto questi interventi di ampliamento dell'offerta turistica e di incremento della struttura e delle infrastrutture del meccanismo fluviale è possibile, quindi, pensare al ruolo chiave che questo territorio può giocare, sia per il proprio collegamento con Padova, con le piccole cittadine della bassa pianura, Monselice ed Este, e con il Mar

Adriatico e, pertanto, Venezia, che alla potenziale domanda che si può generare considerando il vicino bacino di utenza termale, prevalentemente, di Abano Terme e Montegrotto Terme. In particolare, l'offerta della Riviera Euganea sarebbe auspicabile in favore di una destagionalizzazione dei flussi turistici, che oggi si concentrano per la maggiore nelle stagioni primaverili e autunnali, prediligendo anche una crescita del turismo della popolazione locale e di quello di prossimità.

Infine, è utile immaginare il turismo fluviale non come un settore chiuso a compartimenti stagni, bensì come un connubio di attività che si collegano con le numerose varietà di turismi, in modo da poter offrire a ogni tipologia di utenza la propria esperienza ideale. Di seguito si riportano alcune proposte, che, in considerazione degli studi condotti nell'area oggetto di riferimento e in base a quanto riportato nel corso di questo elaborato, sembrerebbero delle ottime combinazioni con il turismo fluviale. Ne costituiscono dei brillanti esempi i percorsi:

- turistico-ambientali, nei quali prevale l'aspetto naturalistico del contatto e della scoperta della natura, attraverso l'escursionismo e il *trekking* lungo i percorsi e i sentieri nei Colli Euganei, la visita di parchi, il *birdwatching*;
- culturali, nei quali, invece, è centrale l'aspetto delle costruzioni antropiche e, quindi, con riferimento a musei, ville venete, castelli, centri storici, racconti di tradizioni e usi locali, riscoperta di antiche pratiche e mestieri, convegni, manifestazioni;
- enogastronomici, con particolare riferimento alla degustazione e alla consumazione di prodotti tipici locali e piatti tradizionali nelle strutture ristorative, agriturismi, cantine, aziende agricole, vitivinicole e artigiane, enoteche ed esercizi commerciali di vendita di prodotti enogastronomici di qualità;
- didattici, in collaborazione con le scuole, gli istituti di formazione e gli enti che erogano corsi di formazione per la visita dei musei, dei centri storici, del patrimonio culturale del territorio;
- personalizzati, attraverso la creazione di particolari prodotti come la navigazione notturna o la navigazione accompagnata da una degustazione oppure la navigazione con la presenza di un musicista, con l'obiettivo di fornire maggiore profondità all'esperienza vissuta;

- intermodali, attraverso il supporto di altri mezzi di trasporto, rimanendo costante, però l'idea di una maggiore sostenibilità, sono da prediligere la bicicletta e il cavallo;
- misti, nei quali sono combinati due o più elementi precedentemente menzionati, come il *wine trekking*, *food trekking* oppure il cavallo e la *mountain bike*, tra i vigneti, gli uliveti e i campi coltivati.

Conclusioni.

Le migliaia di chilometri di corsi d'acqua navigabili, che attraversano l'intero continente europeo, favorendo il collegamento fra i diversi centri e fra questi con i laghi, le lagune, i mari e l'oceano, sono un prestigioso vanto di alcuni Stati come la Francia, la Germania, il Belgio, i Paesi Bassi e il Regno Unito. Anche l'Italia, se decidesse di organizzare una gestione capillare e di utilizzare in modo efficace ed efficiente questo patrimonio naturale e culturale, potrebbe ritrovarsi insignita dello stesso pregio. Queste vie d'acqua, infatti, presentano numerosi elementi naturali e antropici, che creano dei paesaggi e degli ambienti unici.

Le potenzialità di sviluppo in favore del turismo fluviale, nel nord-est dell'Italia, ma anche con riferimento all'area oggetto di analisi, compresa tra i rilievi dei Colli Euganei e la laguna sud di Venezia, sono vaste e i vantaggi da queste generate, in favore del territorio e delle economie locali, sarebbero enormi. La stessa riattivazione, nel caso locale, del collegamento fra le principali località balneari e la laguna di Venezia con l'entroterra sfruttando, dapprima, il canale Vigenzone poi, successivamente, attraverso la Conca di Navigazione di Battaglia Terme, giungere sul canale Battaglia e sul canale Bisatto, rappresenterebbe una proficua sinergia nel territorio, creando, quindi, un valore aggiunto per i potenziali escursionisti e turisti, ma anche per la popolazione locale, rispetto alle attrattive oggi presenti. In tale modo sarebbe possibile una valorizzazione delle tradizioni locali, che stanno lentamente scomparendo, come il caso dei *barcari*. Infatti, se non vi fosse il Museo Civico della Navigazione Fluviale di Battaglia Terme a mantenerne vivo il ricordo, e un coinvolgimento attivo della popolazione locale, degli operatori del settore e degli organi gestori delle amministrazioni locali avremmo già dimenticato questo importante aspetto della cultura fluviale.

Quando riportato finora è naturalmente possibile grazie all'incremento di interesse, negli ultimi due decenni, nei confronti delle nuove forme di turismo maggiormente attente all'ambiente, al territorio e alla promozione di un approccio sostenibile. Questo modo di viaggiare si manifesta attraverso la ricerca di un'esperienza di vita autentica nel

territorio, di un contatto con l'ambiente circostante, con la popolazione locale e con sé stessi e di una riscoperta delle tradizioni e delle usanze locali, quali i mestieri antichi e i prodotti agroalimentari e artigianali locali. In considerazione delle caratteristiche che connotano il turismo fluviale, come l'elevata sintonia con l'ambiente circostante e la necessità di avere un contesto naturalistico integro, questo può essere fatto rientrare all'interno del Turismo Lento, racchiuso nel più ampio insieme del Turismo Sostenibile. Per favorire la diffusione del turismo fluviale sono, però, come già analizzato nel corso dell'elaborato, necessarie importanti opere infrastrutturali di risistemazione dei corsi d'acqua per renderli nuovamente agibili, attraverso il rinforzamento degli argini, il dragaggio dei letti delle vie fluviali, la risistemazione dei manufatti idraulici e dei ponti apribili e girevoli e il potenziamento del sistema degli attracchi. Sono, inoltre, necessarie operazioni di pulizia, di sfalcio e di potatura periodici e di sistemazione dei percorsi situati sopra gli argini e azioni mirate per ridurre l'inquinamento chimico e fisico in cui versano i canali, anche per la presenza di imbarcazioni incagliate o affondate e abbandonate e di rifiuti di vario genere, anche di grandi dimensioni, come biciclette o elettrodomestici. Si vuole sottolineare quest'ultimo passo, in quando è importante ricordare, che il turismo fluviale non consiste solo nella navigazione delle acque interne, ma raccoglie in sé una serie di altre attività ricreative e sportive che le persone possono praticare lungo gli ambienti rivieraschi.

Le Associazioni, nel breve periodo, e le amministrazioni locali, nel medio e lungo periodo, giocano un ruolo di primaria importanza nella promozione, nella pubblicizzazione e nella valorizzazione del turismo fluviale. Questi soggetti si ritrovano in prima linea a comunicare con i potenziali escursionisti e turisti e, naturalmente, con la popolazione locale, con l'obiettivo di trasmettere un'immagine differente rispetto a quella che oggi giorno traspare rispetto alla rete idrografica. Di tratta, dunque, di riavvicinare non solo i turisti, ma anche la cittadinanza al patrimonio delle acque superficiali, specie in questi tempi di frequenti e preoccupanti siccità.

Le vie d'acqua venete, per concludere, costituiscono, dunque, un rilevante patrimonio territoriale culturale ereditato, le cui condizioni attuali mostrano l'esito di un prolungato disinteresse e ciò si deve in gran parte alla perdita di consapevolezza dei valori territoriali non direttamente traducibili in facile e immediata rendita economica. La loro risistemazione e il loro futuro riutilizzo sono auspicabili e possibili, ma per giungere a

un sistema idraulico multifunzionale è richiesta un'elevata collaborazione fra gli operatori del settore e gli organi gestori delle amministrazioni locali, a tutti i livelli.

Numerose sono le opere di manutenzione ordinaria e straordinaria da eseguire e altrettante quelle di realizzazione di strutture di supporto e di attivazione di servizi correlati, tuttavia, solo attraverso un ecosistema coeso fra tutti gli *stakeholders* sarà possibile giungere all'obiettivo di riqualifica e di nuova valorizzazione ambientale e territoriale nel contesto fluviale dell'area oggetto di riferimento.

Bibliografia.

- Alessi I., *Ricerche storico-critiche delle antichità di Este, dalla sua origine fino all'anno MCCXIII, dell'era Cristiana*, Padova, 1776
- Astolfi G., Colombara F., *La geologia dei Colli Euganei*, Padova, 1990
- Banca d'Italia, *Indagine sul turismo internazionale*, Roma, 2022
- Bisetto G., *C&C, via le tonnellate di rifiuti pericolosi Mercato stacca un assegno da 12 milioni*, Il Mattino di Padova, 03/07/2020
- Bosio L., *Padova antica da comunità paleoveneta a città romano-cristiana*, Padova, 1981
- Castellini S., *Storia della città di Vicenza ove si vedono i fatti e le guerre de' Vicentini così esterne come civili, dall'origine di essa città sono all'anno 1630*, Vicenza, 1783
- Cattani P., *Battaglia Terme. Storia – Industrie e Problemi: dal 1100 al 1925 – III. Anno dell'Era Fascista*, Padova, 1925
- Cerutti S., *Turismo fluviale e territorio: esperienze europee a confronto*, Novara, 2014
- Conseil National du Tourisme, VNF, *Le Tourisme Fluvial*, Parigi (Francia), 1997
- Consiglio di Amministrazione n°007/2015 del Consorzio di Bonifica Adige Euganeo, *Ratifica della delibera presidenziale n.3/2015 “Nuova derivazione irrigua del canale Bagnarolo in località Acquanera di Pernumia: primo stralcio funzionale – progetto definitivo: approvazione”*, Este (PD), 04/03/2015
- De' Ferreti F., *Historia rerum in Italia gestarum ab anno MCCL ab annum usque MCCCXVIII*, Milano, 1726
- ENI CBCMED, Unione Europea, Regione Autonoma della Sardegna, *Studio di Ricerca sullo Slow Tourism, Tendenze internazionali e innovazioni: manuale per la creazione di prodotti slow tourism*, 2021
- ENIT, *Bollettino ENIT, Approfondimenti sull'andamento del turismo settembre 2022*, Roma, 2022

- Garibaldi R., Associazione Italiana Turismo Enogastronomico, *Rapporto sul Turismo Enogastronomico Italiano “L’Offerta”*, 2021
- Garibaldi R., Associazione Italiana Turismo Enogastronomico, *Rapporto sul Turismo Enogastronomico Italiano “Trend e Tendenze”*, 2021
- Gennari G., *Annali della città di Padova, opera postuma, parte seconda, dall’anno 1002 fino all’anno 1173*, Bassano del Grappa (VI), 1804
- Gloria A., *Monumenti della Università di Padova, 1222-1318*, Venezia, 1884
- Grandis C., *I mulini ad acqua dei Colli Euganei*, Este (PD), 2001
- Grandis C., Rosada M., Zuin F., *Navigare nel tempo del fiume, Viaggio nel mondo della navigazione fluviale e delle vie d’acqua in Veneto*, Battaglia Terme, 2012
- Istat, *Viaggi e vacanze in Italia e all’esterno anno 2021*, Roma, 2022
- Lowry L. L., Misoon L., *CittàSlow, Slow Cities, Slow Food: Searching for a Model for the Development of Slow Tourism*, Amherest (Massachusetts), 2016
- Mainardi M., *Zingari d’acqua. L’epopea dei barcaroli della bassa pianura Padana nella vicenda di un vecchio navigante*, Venezia, 2012
- Marangon L., Spiandorello M., Granato C., *Colli da bere: Itinerari enoturistici tra i Colli Euganei*, Abano Terme (PD), 2000
- Moscardo L., *Historia di Verona. Nella quale si contengono i successi occorsi, dall’origine sua, sino all’anno 1668*, Padova, 1656
- Mozzi P., Piovan S., Rossato S., Maurizio C., Abbà, Fontana A., *Palaeohydrography and Early Settlements in Padua (Italy)*, Padova, 2010
- Orsato S., *Historia di Padova nella quale dalla sua fondazione sino l’anno di Christo MCLXXIII si ha, con l’ordine de gli anni, quanto che si sacro e di profano si è essa potuto trovare. Parte prima*, Padova, 1678
- Pagliarini B., *Croniche di Vicenza scritte dal principio di quella città, fino al tempo, ch’ella si diede sotto al Serenissimo Dominio Veneto 1404*, Vicenza, 1663
- Piloni G., *Historia di Giorgio Piloni dottor Bellunese, nella quale, oltre le molte cose degne, avvenute in diverse parti del Mondo di tempo in tempo, s’intendono, e leggono d’anno in anno, con minuti ragguaglio, tutti i successi della città di Belluno*, Venezia, 1606

- Properzi P., Ombuen S., *Rapporto dal Territorio 2019*, Istituto Nazionale di Urbanistica, Roma, 2019
- Ridella P., Albera G. M., Pegoraro G., Vallerani F., Picarelli A., Polloni G., *Il Turismo Fluviale in Italia*, Portogruaro (VE), 2008
- Scamozzi V., *L'Idea dell'Architettura Universale*, Venezia, 1616
- Selmin F., *Guida dei Colli Euganei: la storia, l'arte, la natura il paesaggio*, Verona, 2009
- Turato G.F., Sandon F., Romano A., Assereto A., Pergolis R., *Canali e Burci*, Battaglia Terme, 1981
- UNWTO, *International Tourism Highlights, 2020 Edition*, Madrid (Spagna), 2021
- UNWTO, *Mekong River-based Tourism Product Development*, Madrid (Spagna), 2016
- UNWTO, *Yearbook of Tourism Statistics, Data 2016-2020, Edition 2022*, Madrid (Spagna), 2022
- Vallerani F., *Dalle praterie vallive alla bonifica, Cartografia storica ed evoluzione del paesaggio nel Veneto Orientale dal '500 ad oggi*, Pieve di Soligo (TV), 2008
- Vallerani F., *Tra Colli Euganei e Laguna Veneta, dal Museo della Navigazione al turismo sostenibile*, Crocetta del Montello (TV), 2013
- Valls JF., Mota L., Freitas Vieira S.C., Santos R., *Opportunities for Slow Tourism in Madeira*, Funchal (Portogallo), 2019
- Wehrli R., Egli H., Lutzenberger M., Psister D., Schwarz J., Stettler J., *In there Demand for Sustainable Tourism*, Lucerna (Svizzera), 2011
- Zanetti P., *Andar per acque. Da Padova ai Colli Euganei lungo i naviglio. Itinerario in barca e in bicicletta*, Padova, 2002

Sitografia.

- <https://associazioneitalianaturismoenogastronomico.com/>
- <https://battagliatermestoria.altervista.org/>
- <https://blog.abanoritz.it/>
- <https://www.canottieripadova.it/>
- <https://www.castellodelcatajo.it/>
- <https://catalogo.beniculturali.it/>
- <https://www.collieuganei.it/>
- <https://www.collieuganeidoc.com/>
- <http://dati-censimentipermanenti.istat.it/>
- <https://www.deltatour.it/>
- <https://www.enicbcmed.eu/>
- <https://elbisato.it/>
- <https://www.euganeamente.it/>
- <https://fondoambiente.it/>
- <https://www.gazzettaufficiale.it/>
- <http://www.hyperfvg.org/>
- <https://www.houseboat.it/>
- <https://www.ilburchiello.it/>
- <https://www.ilgazzettino.it/>
- <https://inu.it/>
- <https://www.ismeamercati.it/>
- <https://www.lamalcontenta.com/>
- <https://www.lispida.com/it/>
- <http://Inx.amissidelpiovego.it/>
- <https://memolaproject.eu/it>
- <https://monselice.org/>
- <https://museonavigazione.eu/>
- <https://www.navigazione-brenta-laguna.it/>

- <http://www.ossicella.it/>
- <https://www.padovaoggi.it>
- <http://www.parcocolleuganei.com/>
- <http://www.rarinantespatavium.it/>
- <https://www.remieraeganea.it/remieraonline/>
- <https://www.robertagaribaldi.it/>
- <https://www.sinab.it/>
- <http://www.slowtourism-italia.org/>
- <https://statistica.regione.veneto.it/>
- <http://www.stradadelvinocolleuganei.it/>
- <https://www.tourenogastronomici.it/>
- <https://traditionalvenetianboats.wordpress.com/>
- <https://www.urbanindex.it/>
- <https://www.veneto.eu/>
- <https://www.villacontarini.it/>
- <http://www.villaemo.it/>
- <https://villagiusti.it/>
- <https://villamolinpadoa.com/>
- <https://villapisanimonselice.it/>
- <https://www.villapisani.beniculturali.it/>
- <https://www.villaselvaticoterme.it/>
- <https://www.villevenete.info/>
- <https://www.visitabanomontegrotto.com/>
- <https://www.vnf.fr/>
- <https://www.watermuseumofvenice.com/>
- <https://www.wtflucerne.org/>