



Università
Ca' Foscari
Venezia

Corso di Laurea Magistrale
in Sviluppo Interculturale dei Sistemi Turistici

Tesi di Laurea

Turismo fluviale come alternativa sostenibile: Il caso della Litoranea Veneta

Relatore

Prof. Nicola Camatti

Correlatore

Prof. Di Cataldo Marco

Laureando

Serena Marni

Matricola 890330

Anno Accademico

2022 / 2023

ABSTRACT

L'argomento iniziale della tesi è il turismo sostenibile, il quale ha come obiettivo rendere i turisti/visitatori più responsabili e consapevoli durante il loro soggiorno in merito agli impatti positivi e negativi che possono creare sull'ambiente conseguente al loro comportamento.

Tra le diverse tipologie esistenti si trova il turismo fluviale, il quale consiste nella navigazione in acque interne a bordo di determinate imbarcazioni ed attività di svago come: canottaggio, kayak, rafting, pesca, oppure escursioni a piedi e/o in bicicletta, visita di opere idrauliche, parchi e risorse naturali. È una pratica già diffusa in diversi paesi europei, mentre in Italia il suo sviluppo è ostacolato da alcune mancanze ambientali ed infrastrutturali. Nonostante ciò esistono diverse aree con paesaggi fluviali entusiasmanti tanto da diventare attrazioni e destinazioni turistiche per coloro interessati ad una forma di turismo "slow": è il caso della Litoranea Veneta, idrovia situata tra la regione Veneto e Friuli-Venezia Giulia. I risultati presentati sono relativi ad un'indagine condotta dalla regione veneta e dall'Università Ca' Foscari di Venezia rivolta sia ai turisti/visitatori sia agli operatori coinvolti direttamente e indirettamente nel settore del fluviale. L'obiettivo di questa ricerca è quello di capire quanto questi siano soddisfatti e poter migliorare l'offerta turistica della zona realizzando anche nuovi progetti, così da aumentarne il valore in termini economici e non solo.

INDICE

Introduzione

Capitolo I Dal *Grand Tour* al turismo sostenibile

- 1.1 Introduzione al concetto di “turismo”
- 1.2 Le origini del turismo moderno: dal *Grand Tour* al turismo globale
- 1.3 Alcune forme di turismo
- 1.4 Gli impatti positivi e negativi del turismo
- 1.5 I concetti di “turismo responsabile” e “sostenibile”
 - 1.5.1 Il turismo responsabile*
 - 1.5.2 Il turismo sostenibile*

Capitolo II Il turismo fluviale

- 2.1 Il turismo fluviale: dall’antichità ad oggi
- 2.2 Il “turismo fluviale” è?
 - 2.2.1 Offerta del turismo fluviale: tipi di attività ed imbarcazioni
- 2.3 Vantaggi e svantaggi del turismo fluviale
- 2.4 Il turismo fluviale in alcune destinazioni europee
 - 2.4.1 Il turismo fluviale francese*
 - 2.4.2 Il turismo fluviale inglese*
 - 2.4.3 Il turismo fluviale tedesco*
 - 2.4.4 Il turismo fluviale spagnolo*
 - 2.4.5 Il turismo fluviale olandese*
 - 2.4.6 Il turismo fluviale italiano, in particolare nelle regioni settentrionali*

Capitolo III L’idrovia della Litoranea Veneta

- 3.1 Il territorio della Litoranea Veneta: tra geografia e offerta turistica
- 3.2 Risultati dell’indagine sul turismo fluviale sulla Litoranea Veneta
- 3.3 Analisi del sistema turistico locale sulla base delle recensioni di *TripAdvisor*
 - 3.3.1 Metodologia adottata per l’analisi base del sistema turistico locale dell’Idrovia*
 - 3.3.2 I diversi profili degli utenti*
- 3.4 Elaborazione dei dati *TripAdvisor*

Capitolo IV Implicazioni di strategie di sviluppo turistico in accordo all'area di riferimento

4.1 Quadro conclusivo della domanda e dell'offerta sulla base dei risultati trovati

4.2 La DMO e alcune proposte per lo sviluppo del turismo fluviale nell'Idrovia

Conclusioni

Bibliografia

Sitografia

Sitografia figure/tabelle

Introduzione

In questa tesi si affronterà in primo luogo il tema del turismo sostenibile e responsabile, andando poi ad analizzarne una forma in particolare: il turismo fluviale. In merito a ciò prenderò in considerazione la zona attraversata dall'Idrovia della Litoranea Veneta, la quale corrisponde ad un percorso lungo circa 127 chilometri che collega la regione del Veneto con quella del Friuli-Venezia Giulia. Analizzerò l'offerta turistica in questo territorio basandomi sui risultati ottenuti da un'indagine condotta dalla regione Veneto e dall'Università Ca' Foscari di Venezia rivolta a turisti/visitatori ed operatori direttamente e indirettamente coinvolti nella sfera del turismo fluviale. Per fare ciò ho utilizzato come fonte del materiale fornitomi dal Professor Camatti Nicola del Dipartimento di Economia presso l'Università Ca' Foscari, anche mio relatore, il quale ha contribuito in prima persona a questo progetto di promozione di un turismo lungo le vie d'acqua interne del litorale veneziano e friulano avente come obiettivo quello di capire il grado di soddisfazione dei turisti per poterne migliorare l'offerta.

L'interesse nei confronti di questo tema è nato durante il percorso di studi soprattutto quando ho frequentato i corsi di "Sviluppo territoriale e sostenibilità turistica" con il Professor Vallerani F. e la Professoressa Cavallo F., i quali ci hanno illustrato la moltitudine di tipologie di turismo esistenti, tra cui proprio quello sostenibile. Successivamente, parlando con il Professor Camatti si è deciso di approfondire il tema del turismo sostenibile concentrandosi sul settore del fluviale e scegliendo come caso studio quello dell'Idrovia della Litoranea Veneta.

L'elaborato è articolato in quattro capitoli principali e dalle conclusioni finali. Nel primo presenterò l'etimologia del termine "turismo" dandone una definizione esplicativa, così da far capire cosa può essere considerato tale e cosa no. Si può affermare che il settore del turismo è tra quelli che portano maggiore guadagno soprattutto dal punto di vista economico, dato dai soldi che coloro che vengono definiti "turisti" spendono durante tutto il loro soggiorno, ma è vantaggioso anche per le imprese locali coinvolte.

In breve, il "turismo" non è altro che quell'insieme di attività svolte durante la permanenza in una determinata località, nazionale e/o internazionale, a scopo perlopiù ricreativo o di istruzione. Questo tipo di industria è legata di conseguenza ad altre, come quella alberghiera, dell'ospitalità e dei trasporti, le quali contribuiscono al soddisfacimento dei turisti/viaggiatori, ma anche degli escursionisti. I primi

corrispondono a coloro che si spostano prevalentemente per affari, piacere o motivi sociali verso una destinazione diversa da quella abituale per un tempo maggiore ad un giorno, ma minore ad un anno; i secondi, invece, tendono a trascorrere al massimo una giornata, ma i motivi sono bene o male i medesimi.

Una volta fornito il quadro generale relativamente al concetto, approfondirò le sue origini seguendo una linea temporale, partendo dal fenomeno del *Grand Tour*, vale a dire un viaggio di formazione e piacere verso destinazioni europee perlopiù culturali per scrittori, intellettuali e giovani di buona famiglia. Questo diede origine al fenomeno del turismo di massa, caratterizzato da domanda e offerta standardizzate e accessibili ad una vasta e variata clientela. Si arriva poi al turismo globale con diverse opportunità di viaggio, attività e destinazioni da visitare.

Anche questo settore porta impatti sia positivi sia negativi e si possono riassumere nel seguente modo: economici, territoriali, socioculturali ed ambientali. Se da una parte si parla di crescita economica, dall'altra ci sono problemi gravi come l'inquinamento, il degrado ambientale, le catastrofi naturali di diversa entità, tutte conseguenze del cambiamento climatico di cui sono responsabili anche i turisti stessi.

In seguito, elencherò varie forme di turismo tra le più note, le quali si possono suddividere perlopiù nei seguenti gruppi: leisure o di svago; business o di lavoro; salute e/o benessere; studio e/o formazione; religiosità e/o spiritualità.

Infine, mi soffermerò sul turismo sostenibile, il quale pone l'attenzione sull'ambiente e sugli effetti del turismo sulla comunità locale: "fare turismo" seguendo i principi fondamentali della sostenibilità è un modo per cercare di prevenire gli impatti negativi, promuovendo quelli positivi, così da trovare delle soluzioni efficaci.

Sarà poi con il secondo capitolo che presenterò una forma specifica del turismo appena citato, vale a dire il turismo fluviale, introducendone il concetto, descrivendone le caratteristiche, gli effetti positivi e negativi e approfondirò il tema riferendomi a diversi paesi, in particolare: Francia, Gran Bretagna, Germania, Spagna, Paesi Bassi e Italia. Relativamente ad ognuno mostrerò anche le diverse tipologie di imbarcazioni utilizzate per la navigazione in acque interne, ossia in fiumi, laghi e canali, le attività che si possono svolgere nelle vie d'acqua, ma anche sulla terraferma, e le tradizioni e/o festività legate all'elemento dell'acqua che hanno luogo in diverse località dei Paesi appena elencati.

Il terzo capitolo sarà dedicato al turismo fluviale nella regione del Veneto e del Friuli-Venezia Giulia portando come caso studio l'Idrovia della Litoranea Veneta. Dopo una breve introduzione sull'offerta turistica della zona, presentando i diversi comuni che ne fanno parte con le varie attività da svolgere annesse, elaborerò i risultati dei questionari relativi alla domanda e all'offerta del turismo fluviale e lagunare del territorio rivolta a turisti e operatori del settore e descriverò la metodologia adottata per effettuare le varie analisi rivolte al suo sistema turistico.

Nel quarto capitolo proporrò delle strategie di sviluppo del turismo fluviale nell'area esaminata introducendo in primo luogo la DMO (*Destination Management Organization*) e il suo piano d'azione in termini di gestione, controllo e promozione di una determinata destinazione. Sulla base di ciò presenterò delle idee e soluzioni per aiutare questo mercato di nicchia a crescere, stimolando chi è interessato, ma non ha ancora avuto l'occasione di vivere un'esperienza simile, ma allo stesso tempo invogliando magari chi non è attirato da questo tipo di offerta e farlo ricredere. Per quanto riguarda coloro che già sono a conoscenza e praticano quotidianamente o occasionalmente questa forma di turismo, invece, è fondamentale l'innovazione sia dei prodotti turistici sia della destinazione in sé, cercando di sfruttare al meglio la tecnologia.

L'elaborato termina con un ultimo capitolo dedicato alle conclusioni, nel quale riprenderò gli impatti del turismo in generale, promuovendo il turismo sostenibile e responsabile come una delle alternative migliori al turismo di massa.

CAPITOLO I DAL *GRAND TOUR* AL TURISMO SOSTENIBILE

1.1 Introduzione al concetto di “turismo”

Premettendo che il concetto di “turismo” è difficile da definire in modo preciso e da censire, ossia rilevare statisticamente, inizio con l’analizzarne l’etimologia e presentare una delle nozioni più esaustive che gli sono state date.

Nel vocabolario online *Treccani.it* (1994) viene descritta in modo dettagliato l’origine di questa parola, la quale comparirà per la prima volta nel linguaggio italiano scritto nei primi anni del Novecento. Si dice che il termine “turismo” sia un prestito della lingua inglese, poiché proviene da *tourism* e il termine “turista” derivi da *to tour*, ossia “girare, andare in giro”. A sua volta, la voce inglese deriva dal francese *tour* che significa “viaggio, giro sportivo” e da ciò nasce il termine tecnico *tour de France*, con il quale ci si riferisce all’attività sportiva del ciclismo che consiste in un percorso delineato, con uno scopo preciso e una meta decisa.

La parola *tour* assume un significato più importante quando si pensa al periodo storico del *Grand Tour*, dove il viaggio si svolge a tappe, è preorganizzato e concesso solo ai giovani nobili e/o delle classi più agiate dell’Europa, i quali durante gli anni tra il Seicento e l’Ottocento si spostano dal proprio Paese natale principalmente per motivi di istruzione e formazione culturale ed esistenziale.

Tra le diverse definizioni di “turismo”, quella riconosciuta dagli studiosi del settore è la seguente: «Il Turismo è l’insieme di attività compiute nel corso di viaggi o soggiorni al di fuori della propria residenza abituale per una durata non inferiore alle 24 ore e non superiore ai 12 mesi, quando il motivo principale dello spostamento non è legato all’esercizio di un’attività remunerata» (OMT, 1970).

Come evidenziato da Candela e Figini (2010) questa definizione si compone attorno alle tre dimensioni fondamentali che caratterizzano il turismo: lo spostamento fisico, la durata del viaggio e lo scopo del viaggio. Queste aiutano a capire ciò che può essere inteso come turismo e ciò che non lo è; inoltre, si può fare una distinzione tra chi è “turista” e chi, invece, diventa “escursionista”.

Se ci si sofferma sul primo principio emergono diversi tipi di turismo:

- 1 Il turismo domestico (*domestic tourism*): viene effettuato all’interno di una regione dai residenti della regione stessa;

- 2 Il turismo in entrata (*inbound tourism/incoming*): viene effettuato da coloro che non sono residenti all'interno di una regione;
- 3 Il turismo in uscita (*outbound/outgoing tourism*): è riferito ai turisti di una regione che si spostano verso una qualsiasi destinazione del mondo;
- 4 Il turismo di transito: il turista ha origine e destinazione in regioni differenti e si limita ad attraversare una determinata regione;
- 5 Il turismo nazionale: è l'insieme del turismo effettuato dai residenti di una regione, ed è quindi la somma del turismo domestico e del turismo in uscita;
- 6 Il turismo interno: è l'insieme del turismo effettuato all'interno della regione, sia dai residenti sia dai non residenti; quindi, è la somma del turismo domestico e del turismo in entrata;
- 7 Il turismo internazionale: è l'insieme del turismo effettuato attraversando i confini della regione; quindi, è la somma del turismo in entrata e di quello in uscita (Candela, Figini, 2010).

Il secondo principio, invece, sottolinea che la durata dello spostamento non deve superare un certo limite oltre il quale il visitatore sarebbe semplicemente un residente del luogo. Detto ciò «è turista chi si reca in un luogo diverso da quelli solitamente frequentati (ambiente abituale) e trascorre almeno una notte nel luogo visitato» (ISTAT, 2010)¹. L'escursionista, invece, «è colui che si allontana dalla propria residenza per un lasso di tempo inferiore alle 24 ore e la visita non comporta il pernottamento nella destinazione turistica» (ISTAT, 2010)².

In riferimento al terzo e ultimo principio è fondamentale rimarcare che il motivo principale dello spostamento deve essere diverso dal trasferimento di residenza e dall'esercizio di un'attività retribuita. In questi termini si intendono: motivazioni di piacere, ossia tempo libero e svago con spese a carico del visitatore (es. turismo balneare, turismo culturale, visita ad amici e/o parenti); motivi professionali con spese normalmente a carico di imprese o enti (es. congressi, convegni, fiere, viaggi di lavoro); motivi di altro genere (es. salute, religiosi e/o pellegrinaggio).

Dalla definizione dell'Organizzazione Mondiale del Turismo si deduce che il turismo a partire dagli ultimi anni dell'Ottocento e i primi del Novecento sia tra le più grandi

1 <https://www.istat.it/it/files/2011/12/glossario1.pdf> (consultato in data 16/05)

2 <https://www.istat.it/it/files/2011/12/glossario1.pdf> (consultato in data 16/05)

industrie di servizi dei tempi e alla base del suo funzionamento ci siano i principi di efficienza e massimizzazione dei profitti. Di conseguenza diventa un vero e proprio fenomeno economico, poiché viene prodotto un bene di consumo (il viaggio) messo sul mercato per essere consumato dai turisti.

Si associa il turismo a un'industria perché si basa sulla materialità di oggetti, come ferrovie, automobili, strade, cemento e complessi turistici; infatti, senza tutto questo la pratica del turismo non sarebbe effettivamente possibile (si veda a questo proposito D'Eramo, 2022, p.9).

Oltre a ciò, è un fenomeno geografico, culturale, antropologico e sociale dove l'essere umano moderno riscontra anche bisogni più profondi diversi dall'acquisto e il consumo, come: evasione dalla routine, riposo, divertimento, curiosità di scoprire qualcosa di nuovo. "Fare turismo" nell'età moderna non è solo bisogno, ma anche necessità, un vero e proprio diritto come dichiarato nell'art.7 "Diritto al turismo" presente nel Codice Mondiale di Etica del Turismo (1999): «1. La possibilità di accedere direttamente e personalmente alla scoperta ed al godimento delle ricchezze del pianeta rappresenta un diritto di cui tutti gli abitanti del mondo devono poter usufruire in modo paritario; la sempre più estesa partecipazione al turismo nazionale ed internazionale sarà considerata come una delle migliori espressioni possibili della crescita continua del tempo libero e non dovrà essere ostacolata in alcun modo.

2. Il diritto di tutti al turismo sarà considerato come il corollario del diritto al riposo ed al divertimento, in modo particolare del diritto ad una limitazione ragionevole delle ore di lavoro e a congedi periodici retribuiti, ai sensi dell'Articolo 24 della Dichiarazione universale dei diritti dell'uomo e dell'Articolo 7.d del Patto Internazionale sui diritti economici, sociali e culturali» (OMT, 1999)³.

1.2 Le origini del turismo moderno: dal *Grand Tour* al turismo globale

Il turismo moderno ha origine intorno al 1600 con il fenomeno del *Grand Tour*, dove il viaggio consiste in un percorso di formazione, ma allo stesso tempo di piacere verso mete europee. Inizialmente potevano compierlo solo i figli maschi della nobiltà inglese,

³ https://webunwto.s3.eu-west-1.amazonaws.com/s3fs-public/2019-11/sanmarino_0.pdf
(consultato in data 17/05)

ma successivamente diventa una pratica accessibile anche ai proprietari terrieri, all'alta borghesia europea, fino a coinvolgere nel XIX secolo i rappresentanti del ceto medio.

Nel corso degli anni cambiano la durata del viaggio, dai tre o quattro anni degli inizi fino a un massimo di quattro mesi nell'Ottocento, e lo scopo, da viaggio prettamente incentrato sulla formazione del singolo a finalità più ricreative (Del Bò, 2017, p.20).

Si trascorre il tempo visitando città d'arte, luoghi con una notevole ricchezza naturale e ambientale e studiando discipline come la politica, la cultura e l'arte.

Il filosofo ed economista scozzese Adam Smith (1776) nella sua opera *The Wealth of Nations* e tradotta in italiano come "Indagine sulla natura e le cause della ricchezza delle nazioni" racconta: «In Inghilterra si diffonde sempre più il costume di far fare un viaggio all'estero ai giovani non appena hanno lasciato la scuola senza mandarli all'università [...]. Nel corso dei suoi viaggi [il giovane] acquisisce in genere una certa conoscenza di una o due lingue straniere, conoscenza che però solo di rado basta a metterlo in grado di parlarle e di scriverle con proprietà. Per altri versi, di solito torna a casa più presuntuoso, più scostumato, più dissoluto e meno capace di seria applicazione allo studio e al lavoro di quanto avrebbe potuto diventare in così breve tempo se fosse rimasto a casa. Viaggiando in così giovane età, sprecando nella più frivola dissipazione gli anni più preziosi della sua vita, lontano dalla sorveglianza dei genitori e dei parenti, qualsiasi buona abitudine ci sia sforzati di formare in lui è quasi per forza indebolita e cancellata [...]. Mandando il figlio all'estero, un padre si libera, almeno per un po', di uno spettacolo sgradevole come quello di un figlio scioperato, trascurato e che si rovina sotto i suoi occhi» (D'Eramo, 2017, p.13).

Ciò che non cambia è la predilezione dell'Italia come paese più quotato, questo per il clima mite, per la storia antica, per le città d'arte e cultura, come Roma, Venezia e Napoli, per non parlare delle bellezze naturali e ambientali. In merito a ciò, un contemporaneo di Adam Smith, il letterato inglese Samuel Johnson (1709-1784), spesso citato come "Dottor Johnson", afferma: «chi non c'è stato [in Italia] si trova sempre in uno stato d'inferiorità per non aver visto quel che si ritiene una persona debba conoscere. La grande meta di chi viaggia è vedere le rive del Mediterraneo». Con queste parole l'autore vuole specificare che la visita dell'Italia è d'obbligo per poter definire una persona *comme il faut*, ovvero degna di essere (si veda a questo proposito D'Eramo, 2017, p.14).

Il fenomeno del *Grand Tour* tutt'oggi esiste, ma ovviamente in forme diverse: in Inghilterra prende il nome di *gap year* e corrisponde al periodo di stacco tra liceo e università, in cui la persona dedica il suo tempo a girare il mondo; in Nuova Zelanda si chiama *Big OE (Overseas Experience)*, in italiano “Grande Esperienza Oltremare”, la quale differisce dall'esperienza precedente per la durata maggiore e per essere associato ad uno stage postuniversitario (D'Eramo, 2017, p.15).

Come specificato nei paragrafi precedenti, in un primo momento il *Grand Tour* viene svolto solo da una ristretta élite con determinate possibilità economiche, mentre il resto della popolazione è costretta a dedicare il suo tempo a lavorare per mantenersi senza riposo. Questa situazione cambia quando a metà del XIX secolo le industrie inglesi cominciano a concedere agli operai un giorno libero durante la settimana per potersi dedicare ad altre attività al di fuori di quelle lavorative. In questa occasione Thomas Cook, pastore protestante e imprenditore inglese, decide di organizzare delle gite in treno fuori città per le famiglie e nel 1841 fonda la prima agenzia di viaggi al mondo: la *Thomas Cook & Son*. Egli sfrutta le nuove possibilità offerte dal trasporto ferroviario per organizzare un viaggio da Leicester a Loughborough, al quale partecipano più di 500 persone. Questo successo spinge Cook a organizzare altri pacchetti turistici aventi come destinazioni principali l'Estremo Oriente, l'India e l'America ed è così che inizia l'industria turistica modernamente intesa. Nello stesso periodo nel Paese cominciano a prendere il sopravvento altre due forme di turismo: quello balneare con sede a Brighton e quello termale con sede a Bath.

Con il fenomeno del *Grand Tour* e la figura di T. Cook cambia l'idea del viaggio, infatti l'autore Eric J. Leed nel suo libro *La mente del viaggiatore: dall'Odissea al turismo globale* (2007) afferma: «Per gli antichi il viaggio aveva valore in quanto spiegava il fato umano e la necessità, mentre i moderni lo esaltano come manifestazione di libertà e come fuga dalla necessità e dallo scopo. Gli antichi vedevano il viaggio come una sofferenza, o addirittura come una punizione, mentre per i moderni è un piacere ed un mezzo per ottenerne. Le epopee antiche di viaggi descrivono i movimenti con i quali gli individui, in gruppo e spesso in armi, confermavano un certo ordine del mondo e dimostravano la posizione che ricoprivano al suo interno, mentre per i moderni il viaggio porta alla “scoperta”, permette di accedere a qualcosa di “nuovo”, originale e magari inatteso» (Del Bò, 2017, p.21).

Tra la fine dell'Ottocento e l'inizio del Novecento si assiste a un processo di miglioramento economico, sociale, tecnologico e culturale, tanto che nel XX secolo si avvia il "turismo di massa", ossia un'attività accessibile a tutti i ceti sociali e non più a un'élite ristretta; infatti, la domanda e l'offerta sono omogenee e standardizzate. Vengono offerti ai viaggiatori pacchetti turistici che corrispondono ad un insieme di attività e servizi turistici differenti organizzati da un professionista come il tour operator per soddisfare le esigenze del viaggiatore. Tra le mete più quotate del XX secolo c'è il Mediterraneo, seguito in un secondo momento dai paesi di Spagna, Italia e Grecia (Sezgin, Yolal, 2012). Considerando quanto appena scritto, si può riassumere il concetto di "turismo di massa" con la definizione che danno gli autori Burkart e Medlik (1974):

«Mass tourism refers to the participation of large numbers of people in tourism, a general characteristic of developed countries in the twentieth century. In this sense the term is used in contrast to the limited participation of people in some specialist forms of tourist activity, such as yachting, or in contrast to the situation in developing countries or in countries with extreme inequalities of income and wealth or, indeed, to the limited extent of tourist activity everywhere until a few decades ago. Mass tourism is essentially a quantitative notion, based on the proportion of the population participating in tourism or on the volume of tourist activity» (Wahab, Pigram, 1997, p. 51).

Dal Novecento anche in Italia si parla e ci si occupa di turismo, tanto che nel 1919 nasce l'Ente Nazionale del Turismo (ENIT), ovvero «un ente pubblico economico italiano che opera nella promozione dell'offerta turistica dell'Italia» (ENIT, 1919)⁴.

Con la fine della guerra e lo sviluppo della mobilità, quindi negli anni tra il 1900 e il 1960, il turismo diventa un'attività sempre più diffusa non solo in Italia, ma in tutto il mondo. Questo è evidente dai dati raccolti dall'Organizzazione Mondiale del Turismo che negli anni tra il 1950 e il 1975 stima che il continente europeo è la prima destinazione per arrivi, passando da 16,8 milioni a 151,5 milioni, seguito da quello americano con 47 milioni, dal Pacifico-Asia Minore con 6,5 milioni e infine dall'Africa con 3,5 milioni e dal Medio Oriente con 3 milioni (Centro Studi Turistici, 2018). Tutto ciò è reso possibile dai mezzi di trasporto sempre più veloci, comodi e sicuri, dalla disponibilità di mappe più precise e dalla nascita del cosiddetto "tempo libero" come diritto, infatti l'art.24 della Dichiarazione Universale dei Diritti dell'Uomo (1948) cita:

⁴ <https://www.enit.it/it/chi-siamo> (consultato in data 18/05)

«ogni individuo ha diritto al riposo ed allo svago, comprendendo in ciò una ragionevole limitazione delle ore di lavoro e ferie periodiche retribuite»⁵.

Negli anni '70 in Italia si comincia a parlare di “villeggiatura”: i soggiorni durano in media 20/30 giorni e sono considerati attività di lusso; i flussi sono stagionali, in particolare estivi e le presenze sono perlopiù di turisti stranieri.

Dalla “villeggiatura” si passa negli anni '80 alla “vacanza organizzata”: la durata non diminuisce, ma viene suddivisa durante l'anno, così da poterne distribuire i flussi nelle diverse stagioni e diventare pratica sociale diffusa.

Anche in questi anni, secondo UNWTO (*World Tourism Organization*) l'Europa diventa la prima destinazione al mondo con 203,2 milioni di arrivi, seguita dall'America con 72,5 milioni, dall'Africa con 10,2 milioni, dal Pacifico-Asia Orientale con 32,5 milioni ed infine dal Medio Oriente con 7,2 milioni (Centro Studi Turistici, 2018).

Si giunge agli anni '90 quando da attività “per pochi” passa ad essere un bene comune irrinunciabile. Si parla di “turismo globale”, dove la differenza tra turisti è data dalla varietà delle loro esperienze turistiche, poiché oltre alla voglia di visitare mete “classiche” c'è la curiosità di scoprire nuove destinazioni di patrimonio storico e naturalistico, come i parchi archeologici sudamericani o dell'Estremo Oriente e i parchi nazionali.

Questo processo di diversificazione prosegue negli anni 2000, affermandosi anche la tendenza del “viaggio auto-organizzato” con l'evoluzione di Internet e dei social network. Esso presenta tempi di soggiorno più brevi e offerte low cost in tutto ciò che comprende la sua organizzazione e fruizione, dai trasporti ai soggiorni stessi. Ciò spiega la crescita esponenziale della domanda turistica che ha portato dal 1990 al 2018 ad un raddoppio degli arrivi turistici internazionali.

1.3 Alcune forme di turismo

Oggi gli studiosi del turismo preferiscono parlare di “turismi”, o addirittura “nuovi turismi”, poiché negli ultimi decenni, a fianco del turista di massa tradizionale, si sono affermate nuove forme di turismo e di conseguenza nuove figure di turisti alla ricerca di esperienze meno standardizzate, bensì più autentiche e diversificate. Oggigiorno l'interesse principale per il turista/viaggiatore è l'esperienza e la scelta della

⁵ https://www.ohchr.org/en/UDHR/Documents/UDHR_Translations/itn.pdf (consultato in data 19/05)

destinazione in sé per sé sembrerebbe passare in secondo piano (Iarrera, Pilotti, 2017, p.15).

Di seguito vado ad illustrare alcuni tipi analizzati principalmente durante i corsi di “Sviluppo territoriale e sostenibilità turistica” della Professoressa Cavallo F. e del Professor Vallerani F.

Il primo è quello del turismo “culturale”, in cui l’interesse è rivolto alle tradizioni e al folklore locale. Il WTO (*World Tourism Organization*) dà questa definizione: «Il turismo culturale, nel suo significato letterale, include spostamenti di persone spinte da motivazioni culturali, quali possono essere un viaggio di studi, la visita a musei e monumenti, un pellegrinaggio religioso o una partecipazione ad eventi di arte e di folklore. In un significato più ampio, il termine può riferirsi in realtà a tutti gli spostamenti di individui o di gruppi, nel momento in cui essi soddisfano il bisogno degli umani di confrontarsi con la diversità, per aumentare il livello di conoscenze, generare nuove esperienze e nuovi incontri» (Timothy, Boyd, 2007).

Questo è legato di conseguenza ad altri tipi: il turismo “etnico”, in cui l’obiettivo è il contatto con le comunità locali per conoscerne usi, costumi, stili di vita e tradizioni; il turismo “storico”, in cui si va alla ricerca di testimonianze passate; il turismo “enogastronomico”, in cui c’è la voglia di scoprire nuovi sapori di prodotti tipici locali sostenendo così i vari produttori, di esplorare il mercato locale e stare a contatto con la comunità (Del Bò, 2017, p.26).

Senza dubbio alla base del “fare turismo” ci sono il relax, il divertimento e il benessere psico-fisico che si possono soddisfare ad esempio con il turismo “ricreativo”, “termale”, “sportivo” e/o “d’avventura”. Tra questi ricopre un ruolo fondamentale per il nostro Paese il turismo “balneare”, anche se limitato alla stagione estiva, grazie ai numerosi chilometri di costa balneabili, alla posizione e al clima favorevole. D’altra parte, c’è il turismo “montano”, preferito durante la stagione invernale, ma apprezzato anche durante quella estiva, il quale permette ai turisti/visitatori un contatto diretto con la natura e la pratica di sport come lo sci, il trekking e il rafting.

Ci sono alcuni tipi di turismo definiti “di contaminazione”, tali solo nel caso in cui si viaggia per diletto e non per una qualsiasi forma di “costrizione”. È il caso del turismo “religioso”, il quale è considerato tale solo se ci si sposta verso luoghi di culto per

visitarli e partecipare a riti o eventi sacri, e dei pellegrinaggi, ai quali partecipa chi è spinto da motivazioni sia spirituali sia culturali.

Potrebbe risultare un modo poco lecito e sbagliato dal punto di vista morale, ma esiste anche il *dark tourism*, o meglio conosciuto come “turismo del macabro/dell’orrore”, il quale consiste nella visita di siti associati alla morte, alla sofferenza e a tutto ciò che può essere considerato macabro.

In conclusione, i principali tipi di turismo si possono suddividere nel seguente modo: *leisure* o di svago; business o di lavoro; salute e/o benessere; studio e/o formazione; religiosità e/o spiritualità. Ciò che li accomuna è la voglia di staccare dalla routine, di fare nuove esperienze per socializzare, crescere e diventare di mentalità più aperta così da accettare ciò che si considera “diverso”. Ovviamente questa è solo una possibile classificazione, ma non è quella definitiva, anche perché la lista è in continua evoluzione. Prossimamente tratterò altri turismi che seguono principi di eco-sostenibilità, come: l’ecoturismo, il cicloturismo, lo slow tourism fino a dedicare un intero capitolo al turismo fluviale.

1.4 Gli impatti positivi e negativi del turismo

Come scritto precedentemente, essendo il turismo un’industria di servizi caratterizzata da una materialità di oggetti, è fonte di inquinamento, di degrado ambientale e socioculturale. Infatti, i flussi turistici e le attività correlate sono responsabili dell’8% delle emissioni di gas serra, quindi di conseguenza del cambiamento climatico (Deloitte, 2022, p.5). Queste emissioni provengono in grande misura: dai trasporti (es. aereo, nave, automobile); dall’importazione ed esportazione di alimentari (es. cibi industriali presenti negli alberghi e negli hotel); dall’acquisto incontrollato dei turisti di souvenir o simili durante la permanenza in una determinata destinazione; dalla produzione di materiali (es. acciaio, cemento e plastica) utilizzati in grande quantità per la costruzione di strutture ricettive; dalla produzione di elettricità; dall’agricoltura intensiva. Tra le numerose conseguenze ci sono le catastrofi naturali come siccità, terremoti e inondazioni che inevitabilmente coinvolgono anche il settore del turismo, il quale subisce una perdita sostanziosa di domanda. In relazione a ciò, cambiamenti a livello climatico possono creare difficoltà nello svolgere alcune attività: ad esempio in relazione al turismo montano, d’inverno la carenza o assenza di neve impedisce di

praticare lo sci anche a bassa quota, mentre nelle stagioni più calde e soleggianti, la deforestazione limita gli sportivi a fare attività sportive come il trekking. I problemi si possono riscontrare anche nel caso del turismo balneare, poiché l'inquinamento delle acque porta al divieto di balneazione.

Ciò nonostante, non si può negare che il turismo abbia notevoli impatti positivi per la popolazione locale, poiché in molti casi è il principale generatore di crescita economica. Questi mutamenti possono essere classificati in: impatti economici, territoriali e architettonici, socioculturali e ambientali. Si parla di “impatti”, poiché si tratta di mutamenti improvvisi, veloci e violenti, soprattutto se non sono adeguatamente gestiti e governati. D'altro canto, però, ognuno presenta anche dei benefici. Di seguito li analizzerò utilizzando come fonte di informazione principalmente il materiale del corso “Sviluppo territoriale e sostenibilità turistica” tenutosi dalla Professoressa Cavallo F. durante l'anno 2021, approfondendo con materiale online.

L'impatto di primo tipo è determinato da molteplici fattori, come la natura della località turistica, le sue attrattive e il suo sviluppo. Coloro che creano vantaggio dal punto di vista economico alla destinazione sono in special modo i turisti, i quali spendono denaro per l'acquisto e il consumo di beni e servizi come vitto, alloggio, souvenir, biglietti per le attrazioni, per i mezzi di trasporto e così via. Questo è possibile ovviamente grazie alla presenza di strutture ricettive come hotel, alberghi e ristoranti, nelle quali si necessita di personale; infatti, il turismo ha come beneficio la creazione di posti di lavoro. Questi possono essere “diretti”, quindi prevedono persone impiegate nelle imprese turistiche e nei servizi turistici, o “indiretti”, ossia coloro che non sono impiegati direttamente in quest'ambito, ma lavorano per creare infrastrutture di trasporto e comunicazione e nell'edilizia, indispensabili per l'accoglienza turistica. Il lato positivo da un certo punto di vista è che si tratta di un settore che offre opportunità di lavoro per tutti, anche a coloro che sono più svantaggiati o hanno necessità particolari, ma il lato negativo è che il mercato del lavoro in questo ambito è caratterizzato da una grande precarietà e dalla “stagionalità” che creano instabilità nel corso di tutto l'anno, soprattutto per quanto riguarda specifici tipi di turismo, in particolare quello balneare e montano.

Quando una località diventa una destinazione turistica c'è un aumento inevitabile dei prezzi dei beni di consumo e delle abitazioni, e questo può essere visto sia come un

impatto positivo per chi ne ottiene vantaggio diretto, come le agenzie immobiliari, i proprietari delle case e gli operatori turistici, sia negativo per la popolazione locale, spesso costretta a trasferirsi altrove.

Il mercato del turismo, inoltre, dà possibilità ai settori produttivi, come l'agricoltura e l'artigianato, di collocarsi all'interno dello stesso mercato, poiché sono gli stessi visitatori che richiedono di assaggiare prodotti locali e acquistare souvenir prodotti a mano dagli artigiani del posto.

Per quanto riguarda gli impatti positivi di tipo socioculturale i principali sono: la rivitalizzazione di regioni povere e non industrializzate con la creazione di posti di lavoro e di attività imprenditoriali, dando più opportunità ai giovani; la rinascita di attività folcloristiche; l'aumento della conservazione e del restauro di aree ricche di valori culturali. Gli effetti negativi, invece, sono: il sovraffollamento delle aree turistiche con forte pressione sui servizi; lo smaltimento dei rifiuti; lo spostamento dal settore agricolo a quello dei servizi, dunque perdita di valori; la coesistenza difficile tra locali e stranieri per differenti abitudini e comportamenti.

Infine, per quanto riguarda gli impatti ambientali ci sono diversi aspetti da considerare. In primo luogo, esistono varie forme di inquinamento: inquinamento dell'aria e il traffico automobilistico; inquinamento dell'acqua e lo scarico delle acque di scolo; lo scarico di rifiuti solidi e di idrocarburi da barche; inquinamento acustico. Questi danni sono classificati come "inevitabili" perché si verificano a causa del turismo e l'unico modo per eliminarli sarebbe non farlo (Del Bò, 2017, p.57).

Importante sottolineare che questo settore sia molto idroesigente, infatti l'acqua è un bene primario per ogni individuo, tanto da essere elemento fondamentale per la scelta della destinazione e del tipo di viaggio che si vuole compiere. Per soddisfare le esigenze dei turisti e aumentare il proprio guadagno le strutture ricettive, come gli alberghi, sprecano numerose quantità d'acqua per riempire le piscine, irrigare i vasti campi da golf, per le docce nelle spiagge e così via. Tra le destinazioni più quotate, soprattutto nella stagione estiva, sono paesi caldi e tropicali, dove pur scarseggiando, l'acqua viene sprecata. Secondo delle statistiche in media nelle regioni tropicali vengono consumati 27 litri di acqua al giorno per abitante rispetto ai 100 litri per turista (Wikipedia.org).

L'inquinamento dell'aria, invece, è dovuto principalmente dall'utilizzo dei mezzi di trasporto che contribuiscono all'emissione di Co₂ e gas serra, come già ho potuto

esplicare a inizio paragrafo. Tra questi i più impattanti sono gli aerei e le navi da crociera, le quali sono anche causa della distruzione dei sistemi marini; infatti, pesci e barriere coralline spesso muoiono per eccesso di azoto e fosforo causato dalle acque reflue delle navi. L'inquinamento aereo e acustico sono, inoltre, strettamente collegati a malattie che colpiscono l'essere umano come quelle cardiovascolari, respiratorie, cronico-degenerative e così via.

Un'altra conseguenza di comportamenti scorretti è il degrado ambientale, ossia la perdita di aree naturali e/o rurali in favore dell'edilizia, dell'infrastrutturazione turistica e della cementificazione di certi ambienti. Si parla di tre fenomeni nello specifico: l'effetto Torremolinos; l'ibizzazione e la rapallizzazione (Del Bò, 2017, pp.75-77). Il primo prende il nome da una piccola città spagnola della Costa del Sol ed è diventata una vera e propria espressione utilizzata nel turismo per indicare «un circolo vizioso che si crea nelle dinamiche turistiche, soprattutto in relazione al turismo balneare, per cui un certo luogo diventa per una qualche ragione particolarmente popolare, ma questa popolarità – complici i mancati investimenti in infrastrutture (viabilistiche, idriche, fognarie, ecc.) - genera presto sovraffollamento, un traffico congestionato e un inquinamento (delle spiagge, ma anche dell'intera località) vieppiù intollerabile, sicché, superato un certo limite, le persone lo abbandonano e vanno alla ricerca di un altro posto, dove si instaurerà il medesimo circolo vizioso» (Del Bò, 2017, pp.75-76). Il secondo è associato all'isola spagnola di Ibiza e serve per descrivere il fenomeno che si verifica in alcune località balneari che diventano una meta privilegiata tra i giovani, interessati principalmente al divertimento notturno nelle discoteche, nei locali e nei bar e al relax in spiaggia durante il giorno. I servizi turistici propongono un'offerta che mira a soddisfare questo tipo di esigenze, allontanando così la clientela più anziana e le famiglie che si sentono trascurate e percepiscono maggiore pericolo dovuto al caos notturno e ad un degrado ambientale e sociale (Del Bò, 2017, pp.76-77). Infine, il termine “rapallizzazione” è utilizzato per segnalare «uno sviluppo edilizio selvaggio e indiscriminato» (Del Bò, 2017, p.76). Esso è associato alla figura del giornalista Indro Montanelli che nel suo reportage televisivo su un parco naturale della Liguria presenta per la prima volta il problema della cementificazione incontrollata in luoghi turistici balneari di quella zona, tra i quali la città di Rapallo, dalla quale deriva il termine. Questa diventa una destinazione scelta per la costruzione di seconde case per la

stagione invernale e/o estiva ed è il simbolo di questo processo di edificazione incontrollata che trasforma totalmente i piccoli centri marittimi o montani in luoghi comparabili a una metropoli.

Il degrado ambientale è legato anche alla perdita di biodiversità, quindi di flora e fauna, e all'erosione di spiagge dovuta principalmente ai turisti che si portano via fisicamente sabbia, piante, sassi, e molto altro.

Considerando gli impatti negativi di ogni tipo appena descritto, non si può non menzionare il fenomeno dell'*overtourism*. Esso è un neologismo che indica il sovraffollamento di turisti in una meta vacanziera, o meglio, il superamento della *carrying capacity*, ossia la capacità di carico turistica che è, secondo la definizione dell'OMT (1981) «il numero massimo di persone che può visitare una località, nello stesso periodo, senza compromettere le sue caratteristiche ambientali, fisiche, economiche e socio-culturali e senza ridurre la soddisfazione dei turisti» (Del Bò, 2017, p.74). Letteralmente, assume il significato di “turismo eccessivo”, ma in realtà corrisponde ad un fenomeno piuttosto complesso che va analizzato da vari punti di vista. Nella maggior parte dei casi porta ad una distruzione dell'intero ecosistema, o addirittura alla temporanea o definitiva chiusura dell'attrattiva stessa e alla fuga dei residenti, in particolare nel periodo della cosiddetta “alta stagione”. Il sovraffollamento si verifica soprattutto nelle destinazioni che per motivi differenti diventano famose, ad esempio grazie a serie televisive, ai social network (es. Instagram) o per eventi tragici (es. incidenti, morti). Famosi sono i casi delle grandi città come Venezia, Barcellona e Dubrovnik, dove per la presenza eccessiva di turisti è difficile raggiungere le attrazioni, come monumenti o musei, o per i residenti un supermercato o una farmacia, per non parlare della difficoltà nel trovare alloggio per studenti o per i locali a causa degli affitti a breve termine dedicati principalmente ai turisti. Altri esempi famosi sono quelli relativi al degrado ambientale, come il caso della spiaggia thailandese *Maya Bay*, diventata famosa con l'uscita del film *The Beach* con Leonardo di Caprio, in cui la barriera corallina fu piano piano distrutta dal continuo via vai di turisti, dai rifiuti gettati in mare e dagli ancoraggi delle imbarcazioni (Miozzo, 2023).

Quando il numero di turisti supera la soglia prevista, i sentimenti della popolazione tendono a cambiare e questa evoluzione viene rappresentata attraverso un sistema, denominato *Irritation Index*, stabilito da Doxey (1975), nel quale inizialmente sembra

esserci una sorta di euforia, ovvero una fase in cui avviene un incontro interculturale tra persone che hanno voglia di conoscersi reciprocamente; poco dopo subentrano sentimenti come l'apatia e l'indifferenza tra i turisti stessi, fino ad arrivare a irritazione ed esasperazione che può portare a un antagonismo vero e proprio, o addirittura a una sorta di "turismofobia" che non permette di vivere l'esperienza turistica in modo positivo.

Detto ciò, per limitare gli effetti negativi e massimizzare quelli positivi bisogna optare per un cambiamento qualitativo e quantitativo e per fare ciò la soluzione è quella di incentivare la gente a praticare turismi più sostenibili e responsabili.

Di seguito tratterò la differenza tra turismo "responsabile" e "sostenibile" presentandone le principali tipologie da proporre ai turisti e agli operatori turistici e infine, delle strutture ricettive eco-sostenibili con regole e comportamenti da adottare per contribuire a un miglioramento utile per il nostro presente, ma soprattutto per il nostro futuro.

1.5 I concetti di "turismo responsabile" e "sostenibile"

1.5.1 Il turismo responsabile

Tra le varie definizioni associate al concetto di "turismo responsabile" si fa riferimento ad una delle più note che risale alla *Dichiarazione di Cape Town* (2002), secondo la quale esso consiste nel perseguimento di alcuni obiettivi che sono alla base dell'agire turistico. Detto ciò, quindi, il turismo responsabile «minimizza gli impatti negativi da un punto di vista economico, ambientale e sociale; genera grandi benefici economici per le popolazioni locali e favorisce il benessere delle comunità ospitanti; migliora le condizioni di lavoro e all'accesso al settore; coinvolge la popolazione locale in decisioni che si ripercuotono sulla sua vita e sulla sua prospettiva di vita; contribuisce alla conservazione dei patrimoni naturali e culturali abbracciando la diversità; offre ai turisti la possibilità di godere di esperienze più ricche attraverso contatti significativi con le popolazioni locali e un'approfondita conoscenza degli aspetti culturali, sociali e ambientali locali; fornisce accesso a persone diversamente abili; è culturalmente sensibile, promuove il rispetto tra turista e ospite, e contribuisce alla crescita dell'orgoglio e fiducia locali» (Del Bò, 2017, p.53).

Il turismo responsabile cerca di evitare comportamenti che inizialmente portano benefici, ma a lungo andare arrecano danno alla comunità locale, violandone la dignità. È per questo che il termine “responsabile” può essere sostituito con “etico”, poiché si evidenzia il modo di agire “corretto” o “scorretto” dell’uomo nei confronti della comunità locale.

Il concetto di “etica” è molto ampio ed è presente anche in questo ambito; infatti, esiste un Codice a cui fare riferimento che dà delle linee guida agli Stati membri sui comportamenti ai quali ricorrere: Il Codice mondiale di etica del turismo, adottato nel 1999 dall’Organizzazione Mondiale del Turismo. Esso è composto da un Preambolo in cui viene proclamata la «volontà di promuovere un sistema turistico mondiale equo, responsabile e sostenibile, i cui benefici siano condivisi da tutti i settori della società, nel contesto di un’economia internazionale aperta e liberalizzata» (Del Bò, 2017, p.49).

Nonostante esista un Codice contenente i principi per svolgere un’attività turistica appropriata, sono aperti ancora oggi diversi dibattiti sulle questioni legate ai concetti di “etica”, “responsabilità” e “sostenibilità”, poiché non tutti agiscono e pensano allo stesso modo.

1.5.2 Il turismo sostenibile

Il termine “sostenibile” associato a quello di “turismo” spesso e volentieri viene utilizzato come sinonimo di “responsabile”, ma in realtà sono due concetti differenti: il primo fa riferimento principalmente agli impatti ambientali causati dal turismo, il secondo all’impatto del turismo sulla comunità locale. Ciò nonostante, sono legati l’uno all’altro, poiché si può affermare che non può esserci turismo “sostenibile” senza essere responsabili, e non si può pensare di fare turismo “responsabile” senza agire secondo i principi della sostenibilità.

Nonostante questo tipo di turismo abbia preso il sopravvento negli ultimi anni, in particolare nel periodo post pandemia da Covid-19, il concetto di “sviluppo sostenibile” nasce già agli inizi degli anni ‘70. Assume, però, un significato più specifico con il Rapporto Brundtland, ovvero il documento pubblicato dalla Commissione Mondiale sull’ambiente e lo sviluppo nel 1987, in cui ci si esprime così: «lo sviluppo sostenibile è uno sviluppo che soddisfa i bisogni del presente senza compromettere la possibilità

delle generazioni future di soddisfare i propri bisogni» (Brundtland Report, 1987)⁶. Con queste parole si fa riferimento in particolare al benessere delle persone e del pianeta, sottolineando che è responsabilità delle generazioni odierne agire in una maniera tale da non compromettere la vita delle generazioni future e non contribuire al degrado ambientale. Questo vale anche in questa sfera d'azione, infatti nel 1988 l'Organizzazione Mondiale del Turismo dichiara: «Le attività turistiche sono sostenibili quando si sviluppano in modo tale da mantenersi vitali in un'area turistica per un tempo illimitato, non alterano l'ambiente e non ostacolano o inibiscono lo sviluppo di altre attività sociali ed economiche» (OMT, 1988)⁷.

Questo documento viene presentato durante la Conferenza di Rio nel 1992 a Rio de Janeiro, anche conosciuta come “Conferenza delle Nazioni Unite sull'ambiente e lo sviluppo”, in cui si pensa ad una collaborazione tra Stati per cercare di limitare gli impatti negativi che portano al degrado ambientale e si afferma che le risorse ambientali e culturali devono essere considerate come un bene prezioso da preservare affinché anche le generazioni future ne possano usufruire. Una volta terminato l'incontro vengono approvati diversi documenti in cui le Nazioni dichiarano il loro impegno in merito ad uno sviluppo sostenibile. Tra i più noti: la “Dichiarazione di Rio sull'ambiente e lo sviluppo” (1992) e l’“Agenda 21” (1996).

Alcuni anni dopo, nel 1995, si tiene la Conferenza Mondiale sul Turismo Sostenibile a Lanzarote, dove viene redatta la Carta di Lanzarote contenente 18 principi fondamentali da utilizzare come linee guida per salvaguardare il territorio per le generazioni future, operando in maniera più consapevole. Il primo principio recita così: «Lo sviluppo turistico si deve basare sui criteri della sostenibilità, cioè deve essere ecologicamente sopportabile a lungo termine, conveniente economicamente, eticamente e socialmente equo per le comunità locali» (Conferenza Mondiale sul Turismo Sostenibile, 1995)⁸.

Oltre a ciò, si dovrebbe cercare di coinvolgere nel miglior modo possibile le comunità locali e gli autoctoni nella realizzazione e nella pratica delle attività turistiche, portando loro benefici dal punto di vista economico e non solo e offrendo ai viaggiatori e/o agli escursionisti un'offerta turistica di qualità.

6 <https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/5987our-common-future.pdf> (consultato in data 28/05)

7 <https://www.unwto.org/> (consultato in data 17/05)

8 <https://www.corriere.it/speciali/nevesostenibile/popcarta.shtml> (consultato in data 28/05)

Nel 2004 la definizione viene precisata dall'individuazione di alcune regole fondamentali per poter parlare di "turismo sostenibile" dal punto di vista ambientale, economico e socioculturale. Per ciò che riguarda la sostenibilità ambientale ci deve essere rispetto per l'ambiente, salvaguardia del paesaggio, delle risorse e della biodiversità, riduzione degli impatti sugli ecosistemi locali e delle emissioni di anidride carbonica proveniente dai mezzi di trasporto. I criteri di base della sostenibilità economica sono: la possibilità di distribuire equamente il reddito turistico all'intera comunità locale, l'equo accesso alle risorse da parte di tutti i gruppi sociali, la creazione di posti di lavoro e la fornitura di mezzi di sussistenza adeguati. Infine, in riferimento alla dimensione socioculturale, il miglioramento nell'integrazione sociale tra visitatori e abitanti. Oltre a quelli appena menzionati, si considerino: l'attenzione nei confronti della comunità locale; l'offerta turistica diversificata con l'obiettivo di far risaltare risorse del patrimonio culturale, naturale, artistico e gastronomico così da ridurre i flussi stagionali.

Nel 2015 viene sottoscritto dai Paesi membri dell'ONU un programma d'azione per le persone, il pianeta e lo sviluppo chiamato "Agenda 2030" costituito da 17 obiettivi per lo Sviluppo Sostenibile da raggiungere entro il 2030 con il tentativo di garantire una qualità di vita migliore. Tra questi vi sono: sconfiggere la povertà e la fame; ridurre le disuguaglianze e favorire la parità di genere; assicurare un'istruzione di qualità e lavori dignitosi; garantire acqua potabile, servizi igienico-sanitari ed energia pulita ed accessibile (Nazioni Unite, 2023).

Dopodiché l'Assemblea generale delle Nazioni Unite (*UNGA – United Nations General Assembly*), principale organo istituzionale delle Nazioni Unite, dichiara il 2017 come "l'anno internazionale del Turismo Sostenibile per lo sviluppo", questo per promuovere un tipo di turismo più sostenibile e sensibilizzare la gente ad agire più responsabilmente nei confronti del pianeta. Tuttavia, questo continua ad essere perlopiù insostenibile a livello globale, quindi nel 2021, una volta dato il "via libera" dopo la pandemia, il Parlamento europeo propone la "Strategia UE per il turismo sostenibile" con linee guida che i Paesi membri sono spinti a seguire per garantire impegno in merito alla sostenibilità, soprattutto in questo campo (Pictet Asset Management, 2021).

È proprio negli ultimi anni che le persone hanno preso coscienza della situazione così da modificare il proprio stile di vita a favore, in primo luogo, del proprio benessere e in

secondo luogo per l'intero pianeta. Secondo una ricerca di *Booking.com* del 2021 circa il 92% degli italiani ha espresso l'importanza che il turismo sostenibile ha acquisito nel periodo del Covid e in quel che segue e circa il 57% ha ammesso di essere interessato ad organizzare un viaggio più "green" in futuro (QuiFinanza.it).

A proposito di ciò, la società multinazionale "Deloitte" e l'"Associazione Italiana Ceo" tra l'estate e l'autunno del 2022 svolgono una ricerca volta ad analizzare l'impatto della sostenibilità sulla filiera del turismo italiano. Da questa si rivela che buona parte degli italiani decide il tipo di viaggio facendo attenzione a questioni legate all'ambiente e alla sostenibilità; infatti, circa il 63% degli intervistati preferisce destinazioni turistiche locali per sovvenzionare il turismo del proprio Paese e supportare l'economia locale, scegliendo ristoranti con prodotti biologici e a km 0, tour operator del posto per escursioni all'insegna della sostenibilità. In relazione a ciò è emerso, inoltre, che la maggioranza è disposta a pagare addirittura un sovrapprezzo (variabile dal 10% al 20% in più rispetto al prezzo iniziale) per poter usufruire di una vacanza eco-sostenibile (Deloitte, 2023). Se una parte della popolazione (circa il 37%) conosce il significato di "turismo sostenibile", il 49% ne ha solo sentito parlare e non ha molta familiarità con il concetto, quindi è fondamentale inviare più informazioni possibili per istruire entrambe le categorie di utenti (Deloitte, 2022).

Questi risultati hanno spinto ovviamente anche le strutture ricettive, come alberghi, hotel e ristoranti a modificare la propria offerta così da attirare più clientela possibile. Iniziano così a prendere il sopravvento gli hotel eco-sostenibili o i cosiddetti *Ecobnb*, strutture costruite con materiali naturali e riciclati (es. legno, terra, pietra), alimentati da fonti di energia rinnovabile per ridurre gli impatti ambientali e l'inquinamento, adottando di conseguenza delle pratiche ecologiche, in particolare riducendo i rifiuti come la plastica, i consumi di acqua, di energia elettrica (es. installazione di sensori di movimento per impianti di illuminazione; controllo automatico di impianti di riscaldamento e raffrescamento), uso di prodotti prettamente biologici e a km 0, possibilità di noleggiare biciclette e/o auto elettriche. Nonostante la scarsa promozione di questo tipo di alloggi, questi sono presenti in tutto il mondo. Di seguito riporto alcuni esempi: Il "Treehotel" è un hotel situato in Svezia, costruito letteralmente tra gli alberi di una foresta, senza il bisogno di abbatteerne alcuni per rispetto del territorio, e in questo modo si è perfettamente a contatto con la natura. Il "Casa Tarsan Luxury Eco Lodge" in

Spagna è stato costruito interamente in mezzo al verde e offre opportunità di svago e d'avventura, come escursioni, giri in mountain bike, e di relax, come sedute di yoga. Inoltre, vengono usati e consumati prodotti locali, biologici e vegani per seguire i principi alla base della sostenibilità. Infine, in Italia l'albergo diffuso "Sardinna Antiga" situato presso una località sarda, il quale è stato costruito in un antico villaggio di pescatori abbandonato. Le strutture presenti sono state realizzate interamente con materiali naturali presenti nel luogo, ossia pietra a secco, tronchi d'albero e canne (Infobuildenergia.it).

Proprio perché al giorno d'oggi l'interesse nei confronti di questa tematica è notevole e la clientela è sempre più spinta verso scelte *eco-friendly* per le proprie vacanze, è importante essere informati e assicurarsi di aver scelto una struttura che effettivamente rispetti determinati criteri. Per questo sia nel settore dell'ospitalità sia in quello della ristorazione è dovere degli operatori rendere visibile un certificato ambientale, vale a dire un vero e proprio marchio di garanzia utile ai clienti per evitare di essere truffati a causa del *greenwashing*, ossia una «strategia di comunicazione o di marketing perseguita da aziende, istituzioni, enti che presentano come eco-sostenibili le proprie attività, cercando di occultarne l'impatto ambientale negativo» (Treccani.it, 2021)⁹.

Se si ottiene questo tipo di certificati vuol dire che in quella determinata struttura vengono utilizzati prodotti e/o offerti servizi rispettando l'ambiente circostante, inoltre si estende anche altri ambiti, come sociale, economico e culturale.

Le certificazioni sono molteplici, ma i principi alla base sono gli stessi. Per quanto riguarda l'Italia c'è "Legambiente turismo", la quale ha come obiettivo quello di promuovere un turismo più consapevole, sostenibile e responsabile, così da ridurre gli impatti ambientali negativi. In merito alle strutture ricettive come gli hotel esiste ad esempio il marchio "BIO Hotels", il quale permette ai viaggiatori di identificare quelle in cui vengono utilizzati prodotti locali e biologici (Sforza, 2021).

Praticare od offrire un'offerta di turismo sostenibile deve essere una scelta del singolo individuo che deve essere pronto a seguire determinati principi per agire in maniera consapevole per procurare vantaggi a lungo termine. Ci sono svariate alternative, tra le quali: (si vedano a questo proposito le pp.30-31 relative alla Tesi di Laurea Triennale di Bianconi, A., 2019).

⁹ https://www.treccani.it/vocabolario/greenwashing_%28Neologismi%29/ (consultato in data 29/05)

- 1 Il turismo comunitario: l'accoglienza è interamente gestita dalle popolazioni locali e il turista vive la quotidianità della comunità nella sua totalità;
- 2 Il turismo lento (*slow tourism*): corrisponde ad un vero e proprio stile di vita ed è orientato alla scoperta di una destinazione sotto diversi punti di vista. Solitamente chi sceglie di praticare questa forma di turismo sostenibile si reca in luoghi poco conosciuti e frequentati, vuole avere un contatto diretto con la comunità, predilige strade alternative utilizzando il meno possibile mezzi di trasporto inquinanti, come il treno, le auto elettriche, le biciclette o preferisce addirittura spostarsi a piedi. A questo appartengono altre forme di turismo, come quello enogastronomico, il cicloturismo, l'itti-turismo e il turismo fluviale di cui svilupperò un approfondimento accurato nel prossimo capitolo.
- 3 Il turismo equo e solidale: consente una remunerazione più equa delle comunità locali e permette di creare un legame di solidarietà tra il viaggiatore e le popolazioni. Un contributo finanziario del viaggiatore o dell'operatore turistico viene devoluto a progetti di sviluppo locale con l'obiettivo di migliorare le condizioni di vita delle comunità interessate.
- 4 Il turismo partecipativo: l'obiettivo è quello di costruire relazioni tra le popolazioni ospitanti e il viaggiatore, ad esempio attraverso la partecipazione a eventi ideati per tutelare l'ambiente che li circonda.
- 5 L'agroturismo: si pratica in ambienti agricoli, in cui i viaggiatori alloggiano in strutture eco-sostenibili dove degustano prodotti tipici locali o a km 0 e si dedicano ad attività ricreative in mezzo alla natura. L'obiettivo è quello di valorizzare il proprio patrimonio culturale salvaguardando, però, l'ambiente.
- 6 Il turismo umanitario: soggiorno etico e sostenibile che partecipa al miglioramento delle condizioni di vita delle popolazioni locali. Gli scopi principali sono quello di contribuire allo sviluppo sociale e alla salvaguardia del territorio.
- 7 L'ecoturismo: consiste nel viaggiare esclusivamente verso aree naturali, incontaminate, dove poter godere della bellezza della natura e di tutto ciò che la circonda (Taffarello, 2016). Nonostante molto spesso venga usato come sinonimo di "turismo sostenibile" è importante chiarire che esso è una branca di quest'ultimo, difatti non sono la stessa cosa. Il termine "ecoturismo" è stato coniato da un architetto messicano: Héctor Ceballos-Lascuràin. Egli ne diede una sua prima

definizione nel 1988: «Viaggiare in aree naturali relativamente indisturbate o incontaminate, con lo specifico obiettivo di studiare, ammirare e apprezzare lo scenario e le sue piante e animali selvaggi, così come ogni manifestazione culturale esistente (passata e presente) delle aree di destinazione» (Ridella et al., 2008, p.54). Successivamente venne rielaborata in modo tale da essere riconosciuta a livello internazionale, esprimendosi così: «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» (Ridella et al., 2008, p.54). In questo tipo di turismo sono compresi molti altri, come quello d'avventura, rurale, d'osservazione di flora e fauna (es. birdwatching, whale watching). Alla base dell'ecoturismo c'è l'integrazione tra tre figure: il turista, la comunità ospitante e le diverse aziende. In relazione a questa pratica sono stati inventati i cosiddetti "eco-viaggi", i quali prevedono la permanenza presso le comunità locali, uso di mezzi di trasporto tradizionali, integrazione con la popolazione sotto diversi punti di vista, ad esempio partecipazione a eventi, feste, cerimonie. Solitamente si usufruisce dei ricavi per progetti di sviluppo sociale e territoriale.

Dal momento che le alternative per contribuire ad uno sviluppo sostenibile sono molteplici e diversificate si deve dare priorità alla cooperazione tecnica e agli aiuti finanziari per uno sviluppo del turismo sostenibile, e non solo, soprattutto nelle destinazioni ad alto impatto ambientale e degradate a causa di comportamenti scorretti da parte dei visitatori. Per rendere tutto ciò possibile è sufficiente impegnarsi giorno per giorno rispettando alcune semplici regole per salvaguardare il pianeta, come: fare la raccolta differenziata e sostituire la plastica monouso con materiali compostabili e biodegradabili, poiché in Italia si producono circa 4 milioni di tonnellate di rifiuti, di cui 0,5 sono di plastica. A seguire, evitare di sprecare l'acqua, chiudendola ad esempio mentre ci laviamo i denti o durante la doccia mentre ci laviamo i capelli; prediligere prodotti alimentari a km 0, freschi, locali per diminuire l'inquinamento dovuto al trasporto di materie prime; evitare di sprecare la carta, approfittando della digitalizzazione; utilizzare biciclette, monopattini o automobili elettriche o preferire

viaggi in treno all'aereo. Piccoli gesti che fanno parte della nostra quotidianità e possono portare ad un grande cambiamento.

CAPITOLO II IL TURISMO FLUVIALE

2.1 Il turismo fluviale: dall'antichità ad oggi

Come già detto nel paragrafo precedente i fiumi ricoprivano un ruolo importante già nell'antichità, poiché erano risorsa necessaria per lo sviluppo delle civiltà, soprattutto per quanto riguarda l'agricoltura, poiché serviva acqua in abbondanza per irrigare le vaste aree di campo e per il trasporto di merci. Tra il IV e il III millennio a.C. i protagonisti non erano fiumi europei, bensì l'Indo in India, il Fiume Giallo in Cina, il Nilo in Egitto ed infine il Tigri e l'Eufrate in Mesopotamia. Le barche che venivano utilizzate per navigare gli ultimi due fiumi appena nominati erano principalmente di due tipi: il primo era la *quffa* (in italiano "coffa") «nome delle caratteristiche imbarcazioni di vimini (derivate dagli antichi Assiro-Babilonesi) usate in Iraq per la navigazione fluviale nella zona tra Mossul e Bagdad: simili a enormi ceste circolari, catramate di dentro e di fuori, sono spinte a remi, e possono contenere parecchie persone» (Treccani.it)¹⁰; il secondo una semplice zattera in legno utile per il trasporto di tonnellate di merci.



Figura II.1: *Quffa a Bagdad, 1914* (tratto da: Wikipedia.org)

¹⁰ <https://www.treccani.it/enciclopedia/quffa> (consultato in data 03/07)

Nei tre millenni successivi con i Romani si comincia a parlare di navigazione interna e le rotte commerciali venivano usate come mezzo di comunicazione e trasporto equivalente a quello su strada con i carri trainati da cavalli. Il fiume per eccellenza dell'epoca romana era il Tevere, sul quale era possibile navigare in maniera agevole per la buona qualità delle banchine e per il buon collegamento ai magazzini delle città.

Dai porti provenivano diversi tipi di merci come marmi, grano, frumento e bestiame dal Mediterraneo che venivano trasferiti tramite piccole imbarcazioni chiamate *naves caudicarie* adatte alla navigazione interna e alle risalite dei fiumi.

In quello stesso periodo tra le più grandi potenze c'era la città di Venezia, conosciuta all'epoca come "la padrona dei mari". Essa usava l'acqua come via per commerciare anche con i suoi nemici, cioè i Goti e i Longobardi prima, e i Bizantini e i Carolingi poi, ed infine i Ducati della terraferma, come quello di Savoia. Oltre all'acqua, Venezia beneficiava della laguna, la quale serviva principalmente per difendersi dai nemici e questa le permise di sopravvivere a duri combattimenti diventando, come specificato poche righe sopra, una potenza. La Laguna era diventata così rilevante che si cominciarono a creare delle leggi per poterla preservare e tutelare e si realizzarono lavori ad esempio di deviazione dei fiumi fuori dalla Laguna, partendo dal Brenta, a seguire il Piave, il Sile e il Po (Di Stefano G., 2010). È, però, solo a partire dalla prima metà del XIX secolo che in Italia si realizzano le prime opere idrauliche utili per difendere il suolo, per la bonifica di territori incolti e per l'attivazione di canali navigabili. Si parlava di "epoca d'oro" dell'idraulica italiana per le notevoli innovazioni e per la capacità tecnica, soprattutto nelle regioni del Veneto e della Lombardia.

Tra i personaggi che segnarono quel periodo si deve menzionare sicuramente Leonardo da Vinci, il quale durante il suo soggiorno a Milano, in Lombardia, si dedicò allo studio di idraulica e sviluppò un progetto, il quale aveva come obiettivo quello di collegare il Naviglio di Martesana ai Navigli interni con la costruzione di due chiuse, potendo così attraversare la città di Milano con la barca (WordPress.com).

La chiusa in legno oggi è conservata come opera nel Museo Nazionale della Scienza e della Tecnologia "Leonardo da Vinci" di Milano. Questa serviva per favorire la navigazione superando più facilmente i dislivelli presenti lungo i corsi d'acqua.

Egli si dedicò, inoltre, alla costruzione di opere di canalizzazione che permettevano ai fiumi di arrivare fino alle aree urbane, così da consentire attività di irrigazione e

commercio (Meloni, 2018-2019). Leonardo trascorse, poi, un periodo anche a Venezia, in Veneto, e collaborò con la Repubblica di Venezia in merito ad un progetto per il fiume Brenta (Artfiller.it, 2013).



Figura II.2: *Chiusa lignea dei Navigli di Milano* (tratto da: *Le chiuse del Naviglio Martesana. Dagli studi di Leonardo all'arrivo al Museo*, 2018)

La navigazione fluviale è da sempre fondamentale in primo luogo per il commercio, quindi per il trasporto di merci come alimentari e generi di carattere militare, e in secondo luogo per quello delle persone, quindi di conseguenza per motivi turistici.

Il trasporto via acqua veniva prediletto rispetto a quello terrestre perché più veloce e sicuro, anche se spesso si verificavano eventi e condizioni atmosferiche sfavorevoli, come alluvioni, piene e siccità che ostacolavano la navigazione costringendo le persone a muoversi via terra allungando così il percorso, il quale spesso e volentieri diventava anche più pericoloso a causa del fenomeno del brigantaggio o per l'inagibilità delle strade (Erfurt-Cooper, 2009). Questo problema impediva anche lo sviluppo di comunità legate al trasporto fluviale, quindi a partire dall'anno Mille si cominciò a pensare a delle soluzioni per poter controllare in qualche modo l'acqua, infatti si crearono le prime opere idrauliche, come chiuse e canali lungo le rive dei fiumi per permettere alle diverse imbarcazioni di navigare anche in periodi di siccità. Questo portò benefici anche alle civiltà che abitavano proprio sulle rive dei fiumi, poiché usufruivano dell'acqua per irrigare le vaste aree di campo utili per incrementare l'agricoltura e di conseguenza per il commercio (Avventuraitalia.it).

È alla fine del Medioevo che il trasporto fluviale vede un progresso, infatti aumenta il traffico via acqua e di conseguenza il trasferimento di merce e lo scambio culturale tra

popolazioni e paesi diversi. In quel periodo le stesse costruzioni idrauliche subiscono un potenziamento: ad esempio le chiuse divengono fisse con porte che si alzano verticalmente, così da permettere la navigazione per tutto l'anno e successivamente vengono migliorati anche gli argini per consentire un processo di imbarco e sbarco di passeggeri e merci più facile, ma anche per il passaggio dei buoi o dei cavalli sfruttati per trainare le imbarcazioni dalla riva al fiume (Avventuraitalia.it).

I progressi continuarono ad esserci tanto che nel Rinascimento l'Italia venne conosciuta come Paese innovativo dal punto di vista tecnologico e non solo, infatti per quanto riguarda la navigazione fluviale vennero costruiti ponti mobili e perfezionati i canali e le chiuse che già esistevano o ne venivano realizzate altre cercando di migliorare di volta in volta (Avventuraitalia.it).

Prima della Rivoluzione Industriale l'imbarcazione che più veniva utilizzata per il trasporto in fiumi, laghi e canali artificiali navigabili era il battello fluviale, ma con l'inizio del fenomeno il fiume assunse un valore fondamentale nel settore dell'industria, poiché venne riconosciuto come una fonte di energia naturale per l'avvio di macchine industriali, prima a vapore e poi a scoppio. Questo tipo di motore venne applicato anche alle navi rendendo così più agevole e pratica la navigazione in generale e la risalita del corso d'acqua controcorrente. Queste erano conosciute con il termine tecnico "piroscafo" e con il passare del tempo andarono a sostituire i velieri, diventando nei primi anni del Novecento il tipo di nave più diffuso (Wikipedia.org).

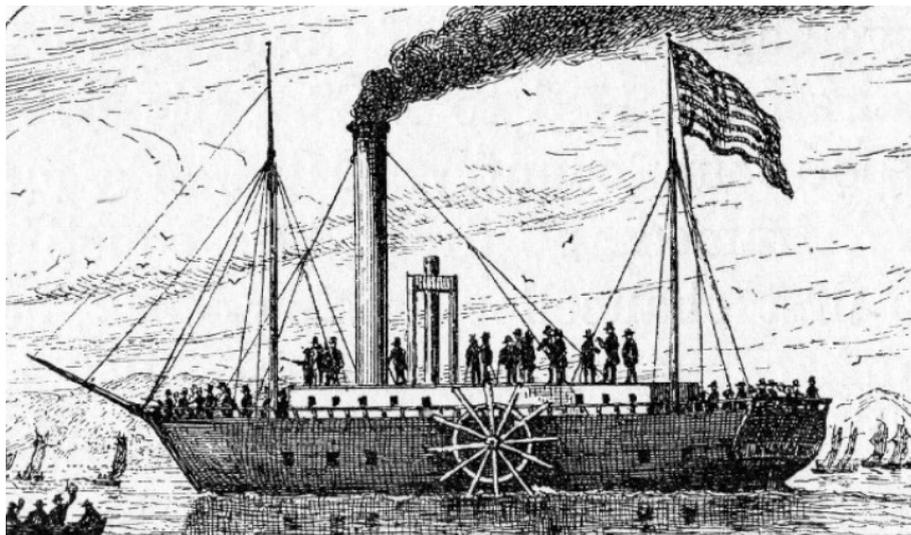


Figura II.3: *Rappresentazione della prima nave a vapore di R. Fulton* (tratto da: Robert Fulton e la sua nave a vapore, Il Popolano, 2022)

Le origini del battello a vapore risalgono al 1543, quando un signore nativo di Barcellona chiamato Blasco de Garay sperimentò un piroscalo. Successivamente nel 1707 il matematico, fisico e inventore francese Denis Papin si cimentò nella macchina a vapore, tanto da risalire il fiume Fulda, un affluente dell'Elba, in Germania, a bordo di un primissimo modello. Anche il Re di Prussia fece costruire delle imbarcazioni di questo tipo per lo scambio di merci attraverso la navigazione sull'Elba tra Magdeburgo e Amburgo. È agli inizi del 1800 che si diffonde in diverse aree d'Europa l'uso del battello fluviale, come ad esempio sull'Elba, sul Volga e sul Rodano, ma la prima navigazione a vapore fu nel 1812 in Inghilterra sul fiume Clyde (Van Loon, 2008). L'invenzione del motore a vapore nelle imbarcazioni ci fu non solo in Europa, bensì anche negli Stati Uniti nel tardo '700, durante il quale vennero costruiti i primi modelli dagli americani Fitch e Rumsey, e successivamente da Fulton, il quale fu nominato "il padre della navigazione a vapore". Tuttavia il primo battello di Fitch salpò dalle acque dello stato americano Delaware nel 1787 e in quegli anni l'ingegnere statunitense cercò di convincere le autorità statali a promuovere l'uso del mezzo che avrebbe procurato vantaggi per l'esplorazione e la conquista di nuovi territori, ma i suoi sforzi furono abbastanza inutili. Infatti, l'invenzione della nave a vapore venne attribuita a Fulton e nel 1807 la sua nave solcò le acque del fiume Hudson. Le prime imbarcazioni di questo tipo comparvero attorno al 1820 come mezzo per il trasporto mercantile e per i viaggiatori (Thoughtco.com).

Negli Stati Uniti c'era il "Sistema Mississippi – Missouri – Illinois – Ohio", ossia la più grande via fluviale al mondo in quei tempi e tutt'oggi uno dei principali sistemi fluviali, navigabile con battelli per il trasporto sia di persone sia di merci come il cotone e lo zucchero prima, e per il trasporto di truppe militari e come navi da guerra poi, durante la Guerra Civile. Ancora adesso vengono organizzate crociere fluviali o gite su battelli a vapore per ammirare le numerose attrazioni presenti lungo il fiume, come le città storiche di St. Louis, Missouri e New Orleans, ma allo stesso tempo risorse naturali come parchi e riserve. In queste zone, a partire dal 1991 si diffonde un nuovo interesse che richiama l'attenzione di molti turisti, ossia il gioco d'azzardo fluviale praticato su battelli, così da cominciare a legalizzarlo e controllarlo.

Con la seconda metà del 1800 iniziò il declino della navigazione fluviale e le idrovie persero man mano valore, poiché vennero costruite le prime locomotive a vapore che

successivamente, grazie ai diversi perfezionamenti, permisero di realizzare reti ferroviarie incrementando il trasporto “terrestre”, divenuto più conveniente, rapido e favorevole in merito all’assenza di inconvenienti dovuti da condizioni meteorologiche ostili.

La navigazione fluviale non era importante solo per un aspetto commerciale, ma nel Novecento comincia ad acquisire valore anche per ciò che riguarda il settore del turismo. Infatti a partire dagli anni ‘70, soprattutto nei paesi del Nord Europa, si inizia a pensare al concetto di turismo fluviale come attività di fruizione e conoscenza del territorio ed inoltre coesistenza e integrazione di pratiche nautiche, acquatiche e terrestri. In alcuni paesi come Francia, Olanda, Germania e Inghilterra, lo sviluppo di questo settore fu più semplice grazie al buono stato delle acque interne, delle rive, dei fondali, delle sponde e alla presenza di attracchi con diversi servizi che davano e danno tutt’oggi la possibilità di navigare in modo più tranquillo. Al contrario, in Italia, il progresso è stato molto più lento a causa di limiti ed ostacoli come l’inquinamento, la mancanza di segnaletica, la cattiva gestione dei corsi d’acqua, condizioni che consentono la navigazione solo di imbarcazioni a basso pescaggio e tragitti relativamente brevi.

Il primo paese in cui si iniziano a mettere in pratica attività turistiche legate all’acqua con il noleggio di piccole imbarcazioni è la Francia, di cui farò un’analisi più dettagliata nel prossimo paragrafo.

Il turismo fluviale fin dal principio portò diversi vantaggi, tra i quali la creazione di nuovi posti di lavoro, il recupero di strutture già esistenti (ad esempio di chiuse o case di custodi), la sistemazione di argini e la costruzione di porti per l’attracco delle imbarcazioni. Per incrementare il settore si dovette pensare di disporre strutture ricettive lungo le rive dei fiumi e dei canali per il noleggio di barche, così da poter vivere esperienze a stretto contatto con le vie d’acqua e la natura circostante.

Il concetto di turismo fluviale continua ad acquisire maggior valore con il passare del tempo tanto che negli ultimi decenni del XX secolo il fiume diventa luogo di ispirazione e riflessione per diversi artisti e parte integrante delle richieste dei turisti per i loro soggiorni. Tra i gli autori più conosciuti troviamo Robert Louis Balfour Stevenson, scrittore, drammaturgo e poeta scozzese del 1800, il quale è sicuramente noto per il suo romanzo “Lo strano caso del dottor Jekyll e del signor Hyde”. Egli, però, relativamente

al tema che sto trattando, scrisse un diario di viaggio intitolato *An Inland Voyage*, in italiano “Viaggio nell’entroterra. In canoa tra Belgio e Francia”, pubblicato nel 1878 per la prima volta come suo primo libro (Wikipedia.org). In questo scrisse del suo viaggio intrapreso nel 1876 partendo da Anversa, in Belgio, a bordo di una canoa, comparabile al kayak moderno, e attraversando numerosi canali e fiumi arrivarono fino in Francia (*An Inland Voyage*, 1878). Infatti si dice che la prima definizione di “turismo fluviale” provenga proprio da lui, il quale riassume il concetto in uno spostamento attraverso un itinerario d’acqua.

Si tratta di una vera e propria attrazione nei confronti dei cosiddetti “waterfront fluviali”, letteralmente traducibili come “fronti d’acqua”, i quali corrispondono ai lungomare (es. lungomare di Reggio Calabria, di Trieste, di Napoli in Italia e Brighton in Inghilterra), ai lungofiume (es. lungofiume di Firenze, Torino, Londra o Parigi), a tratti di coste o fiumi con piste ciclabili, percorsi pedonali, parchi naturali e/o aree protette (es. parchi fluviali del Po, dell’Arno e del Ticino).

Si parla anche di “idrofilia urbana”, ovvero l’amore per l’acqua, vista come luogo di rigenerazione, benessere psicologico e fisico e apprezzamento per gli scenari urbani con affacci acquatici. A proposito di ciò c’è un altro concetto che spiega queste sensazioni positive derivanti dal rapporto con la “componente blu” e quella “verde”, ossia “restorativeness”. Esso «è uno dei concetti più importanti della psicologia ambientale ed è intesa come lo spazio fisico nel quale poter trovare il risanamento mentale necessario e implica un tempo discrezionale che genericamente è trascorso amichevolmente e liberamente» (Albanese, 2016)¹¹.

Nel paragrafo successivo spiegherò che cos’è effettivamente il turismo fluviale, andando poi ad analizzare nel dettaglio il fenomeno in diversi Paesi europei. Oltre a ciò illustrerò le varie offerte a partire dai diversi tipi di imbarcazioni alle attività ricreative.

2.2 Il “Turismo Fluviale” è?

Per avere un’idea chiara di che cosa sia il turismo fluviale e in che cosa consista si può fare riferimento alla definizione data dall’istituzione amministrativa pubblica francese *Voies Navigables de France (VNF)*, anche conosciuta in inglese come *Waterways of France*. Questa si occupa di circa l’80% della rete dei trasporti, del commercio e del

¹¹ <http://www.environmentbehavior.it/restorativeness/> (consultato in data 04/07)

turismo in relazione alle vie navigabili del Paese e in merito al turismo fluviale si esprime così: «Il turismo fluviale è l'insieme delle attività di svago realizzate sul territorio fluviale francese. Questa forma di svago concerne 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 continua: «Consideriamo 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) e, più largamente, tutte le attività di svago che traggono vantaggio dalla presenza della via d'acqua» (Ridella et al., 2008, p.51).

In generale questo tipo di turismo non è da considerare “di massa”, bensì di nicchia, poiché offre perlopiù esperienze avventurose, culturali, sportive, e soprattutto sostenibili, le quali in qualche modo si allontanano dall'idea tradizionale di turismo e da un'offerta più standardizzata. Infatti, ad esso ne vengono associati altri: il turismo naturalistico per ciò che concerne le escursioni in mezzo alla natura, l'osservazione di animali e piante selvatiche e la visita di riserve e parchi naturali; il turismo culturale per ciò che riguarda eventi, feste, vita di paese ed esperienze gastronomiche; il turismo sportivo e d'avventura per attività come il rafting, il canottaggio, il kayak, escursioni in mountain bike, la caccia e la pesca (Polloni, Ridella, 2006). Questa differenza tra l'essere un tipo di turismo di massa o di nicchia si nota prevalentemente in paesi come l'Italia, dove non è ancora così sviluppato, mentre in altri come Francia, Olanda, Germania ed Inghilterra, è tra le scelte predominanti.

Ciò che c'è di positivo e vantaggioso è il fatto che è un tipo di turismo adatto ad una vasta clientela: dalle famiglie con i bambini, le quali colgono l'occasione per far divertire i propri figli, dando loro, però, anche l'opportunità di imparare qualcosa di nuovo, ad esempio durante gite in qualche parco naturale, a contatto con la natura e gli animali; alle coppie più giovani, ma anche a quelle più adulte, le quali preferiscono godersi una giornata o più giorni a bordo di una crociera fluviale per rilassarsi, o cimentarsi in qualche attività sportiva stimolante per la loro salute psico-fisica; a coloro che preferiscono di gran lunga viaggiare da soli, così da essere liberi di scegliere ciò che

più li aggrada; a gruppi di amici che decidono di condividere un'esperienza unica insieme. L'età media di coloro che partecipano a questo tipo di turismo è di 45 anni, ma in generale è diffuso tra coloro che fanno parte della generazione Y o anche conosciuti come "Millennials" e la generazione dei "Boomers". Ciò che li accomuna è il voler vivere esperienze a contatto con la natura, visitare luoghi già conosciuti, ma da una prospettiva differente, o allo stesso tempo luoghi poco conosciuti, poiché esplorabili solo a bordo di imbarcazioni, e l'opportunità di vivere l'autenticità della zona che vanno ad osservare, dalla vita dei locali, agli usi e costumi (Cerutti, 2014).

2.2.1 Offerta del turismo fluviale: tipi di attività e di imbarcazioni

Considerando la definizione di turismo fluviale si può dire che la navigazione è caratterizzata principalmente dai mezzi di trasporto necessari per muoversi lungo i percorsi d'acqua e dal godimento da parte dei turisti delle attività ricreative e del territorio circostante. Questo avviene principalmente in quelle che vengono classificate come "acque interne", ossia fiumi, laghi, canali e lagune. Le acque interne corrispondono «a tutti i corpi d'acqua superficiali compresi entro la linea di costa» (BiologiaMarina.eu)¹² e sono considerate tali anche le lagune, i delta e gli estuari che collegano le acque interne direttamente al mare (BiologiaMarina.eu). Per chi non sapesse con precisione la differenza, di seguito ne riporto le definizioni fornite dall'Enciclopedia Online *Treccani.it*. Un "fiume" è un «corso d'acqua continuo, con portate più o meno costanti e in cui, pur potendo esistere tratti a forte pendenza, prevale il fondo a pendenza dolce e senza notevoli irregolarità» (Treccani.it)¹³. Esempi di fiumi lo sono il Po e l'Arno in Italia e il Tamigi in Inghilterra. Un "lago" è «qualsiasi affossamento terrestre naturale di una certa estensione, nel quale le acque permangono» (Treccani.it)¹⁴, ad esempio il Lago di Garda, il Lago di Como, il Lago di Costanza. La "laguna" è «un bacino acqueo costiero, poco profondo e con acque salate, nel quale emergono spesso formazioni insulari: si forma nelle regioni di deltazione dei grandi fiumi o negli arcipelaghi costieri con bassi fondali, ed è separato dal mare da un cordone litorale interrotto da bocche d'accesso» (Treccani.it)¹⁵ e l'esempio più noto è la Laguna

12 http://www.biologiamarina.eu/Acque_interne.html (consultato in data 14/07)

13 <https://www.treccani.it/vocabolario/fiume/> (consultato in data 14/07)

14 <https://www.treccani.it/vocabolario/lago/> (consultato in data 14/07)

15 <https://www.treccani.it/vocabolario/laguna/> (consultato in data 14/07)

di Venezia. Infine, un “canale” è «qualsiasi sede di scorrimento d’acqua, creata artificialmente (per servire all’irrigazione, al prosciugamento di terre, alla navigazione, all’industria, per mettere in comunicazione due mari, ecc.) oppure naturale» (Treccani.it)¹⁶.

Per ciò che riguarda i servizi, il settore offre principalmente: tour brevi lungo i fiumi a partire da un minimo di due ore all’intera giornata, crociere fluviali, navigazione a bordo di imbarcazioni private, noleggio di *houseboat*, turismo sportivo individuale o in gruppo.

I tour brevi rappresentano un’offerta molto ampia e diversificata, poiché ci sono diverse alternative in base alla durata e al tipo di itinerario che ognuno preferisce eseguire. Se si parla di escursioni di un paio d’ore o poco più solitamente ci si dedica alla visita di centri urbani e delle grandi metropoli dove si può prendere parte a visite guidate a musei, monumenti storici caratteristici del contesto in cui ci si trova, ed inoltre si può usufruire del servizio di ristorazione a bordo. I tour possono essere anche di medio raggio, quindi durare una giornata intera: in questo caso si prediligono gite all’aria aperta in zone rurali o parchi naturali, ristorazione a bordo o a terra. Le imbarcazioni che più vengono utilizzate per queste occasioni sono battelli, catamarani e trimarani e il prezzo è abbastanza economico rispetto ad altri tipi di esperienze (Meneghello, 2019).



Figura II.4: *MS Renoir, Croisieurope - Senna, Parigi* (tratto da: Croisieurope.com)

Relativamente alle crociere fluviali solitamente si tratta di un percorso che dura più giorni a bordo di navi di dimensioni grandi tanto da poter ospitare oltre 200 persone. Ciò che caratterizza questo tipo di imbarcazione è sicuramente l’offerta di servizi tutti

¹⁶ <https://www.treccani.it/vocabolario/canale/> (consultato in data 14/07)

compresi nel prezzo totale del viaggio, il quale comprende camera con bagno privato, riscaldamento e/o aria condizionata in base al periodo, accesso alla rete wifi, servizi aggiuntivi come accessibilità alla piscina, alla palestra, alla spa, e la partecipazione ad esperienze gastronomiche, degustazione di vini, senza escludere tutto ciò che si può svolgere sulla terraferma, da escursioni a piedi, in bicicletta o a cavallo noleggiando le attrezzature necessarie, alla visita ai musei, alle città, o la pratica di sport acquatici di vario genere. La durata del soggiorno può variare, ma tendenzialmente si tratta di almeno una settimana, soprattutto per le crociere che prevedono la visita di più città, indipendentemente che siano dello stesso paese o di diversi paesi vicini. Ci sono crociere con percorsi dedicati solamente alle grandi capitali europee e prevedono itinerari interregionali, nazionali e transnazionali. La domanda è caratterizzata in particolar modo da turisti provenienti da Paesi extraeuropei, come gli Stati Uniti, l'Australia e il Canada (Meneghello, 2019).

L'altro genere di imbarcazione che viene molto utilizzato è l' *houseboat*, ossia una casa galleggiante con tutte le comodità di una casa vera e propria, anche se di medio-piccole dimensioni, infatti può ospitare equipaggi poco numerosi, dei quali fanno parte maggiormente coppie, gruppi di amici e famiglie. Ciò che la rende ancora più attraente è il fatto che non serve la patente nautica, poiché viaggia lentamente e il pericolo è di bassa entità. Nel caso di città come Amsterdam, in Olanda, questo tipo di imbarcazioni sono adibite ad abitazioni, alloggi o locali, come nella Figura II.5.



Figura II.5: Esempio di Houseboat sui canali di Amsterdam (tratto da: Amsterdam.net)

Coloro che scelgono di noleggiare questo tipo di imbarcazione, inoltre, sono

completamente liberi di scegliere il proprio itinerario, dalla durata, alle destinazioni, alle attività da svolgere e così via. Solitamente la durata minima è mediamente di un paio di notti, fino ad una settimana al massimo, ma può essere anche più lunga e la domanda è prevalentemente europea, in particolare rappresentata da tedeschi, austriaci, svizzeri e in minima parte da inglesi e irlandesi, francesi, belgi e olandesi (Meneghella, 2019).



Figura II.6: *Esempio di chiatta a motore* (tratto da: Dailyboats.com)

Tra i vari tipi di imbarcazioni c'è anche la chiatta a motore, la quale è sempre stata utilizzata principalmente per scopi commerciali, ma oggi ha assunto valore anche dal punto di vista turistico, quindi serve come mezzo di trasporto vero e proprio. Sono molto grandi, a fondo piatto e rispetto ad altri tipi sono meno impattanti, poiché nella maggior parte dei casi il motore è diesel o elettrico. A bordo di una chiatta si possono vivere esperienze all'insegna del relax, entrare a contatto con la cultura locale e le tradizioni, con la natura ed è tutto organizzato ed incluso nel pacchetto (Dailyboats.com).

Infine, un altro tipo molto quotato è il ristorante galleggiante, il quale è letteralmente un ristorante, ma semplicemente sotto forma di barca, più precisamente di chiatta, sulle quali si possono fare esperienze culinarie con cucine di diverse nazionalità, con prodotti tipici, per provare qualcosa di diverso e arricchire le proprie conoscenze anche nell'ambito della cucina, la quale rientra tra gli elementi che più caratterizzano un Paese (Dailyboats.com).



Figura II.7: *Esempio di chiatta a motore* (tratto da: Dailyboats.com)

Questi nascono dalla Cina, ma al giorno d'oggi si possono trovare in tutto il mondo e sono accessibili a tutti, poiché possono esserci ristoranti dove vengono offerte esperienze più gourmet, ma allo stesso tempo più tradizionali e con un budget decisamente più economico.

In riferimento alle pratiche sportive, invece, i mezzi di cui si fa più uso generalmente durante esperienze di turismo fluviale in tutto il mondo sono la canoa e il kayak, seguito poi dal Rafting e dal Packrafting, dallo sci nautico, da vela e windsurf.

Sia la canoa sia il kayak rientrano tra gli sport conosciuti come “remieri”, poiché per entrambi servono le pagaie per muoversi, ad una pala nel primo caso e a due nel secondo. Il kayak è un tipo di imbarcazione di origine eschimese, mentre la canoa canadese e ciò che li differenzia è il tipo di seduta: nel kayak si rimane seduti, mentre nella canoa tendenzialmente si rimane in ginocchio (Dailyboats.com). Tra questo genere di sport rientra anche il *Rafting*, il quale è parte integrante del turismo d'avventura in acque interne, e forma di svago per chi ama le esperienze adrenaliniche date dall'alto rischio a cui si va incontro. Il turismo che include questa attività prende il nome anche di *White Water Tourism*, poiché si svolge su corsi d'acqua molto limpidi, ricchi di rapide e correnti molto forti, infatti per farlo è necessario utilizzare un gommone molto resistente e adatto, chiamato *raft*. Esiste anche il *Packrafting*, termine inglese che indica un gommone di piccole dimensioni, molto leggero, ma allo stesso tempo robusto ed è pratico perché si può portare con sé anche all'interno di uno zaino così da tirarlo fuori

all'occorrenza (Packrafting.com). Gli ultimi sport che ho nominato fanno parte del gruppo dei "nautici". Lo sci nautico è stato inventato nel 1928 dallo statunitense Ralph Samuelson e combina insieme ciò che è caratteristico dello sci da neve e il surf; l'attività consiste nel farsi trainare da un motoscafo rimanendo sopra il livello dell'acqua con scii di vario tipo (Wikipedia.org). Per quanto riguarda vela e windsurf sono entrambi sport da praticare quando c'è vento, poiché è proprio questo che aiuta il movimento sull'acqua.

Questi che ho appena elencano sono solo alcuni esempi di attività e imbarcazioni che un settore, oramai così diffuso in molti Paesi del mondo, può offrire.

2.3 Vantaggi e svantaggi del turismo fluviale

Come già accennato nel paragrafo precedente anche questa forma di turismo porta dei benefici, ma allo stesso tempo è necessario sottolineare che crea anche disagi al territorio e alla popolazione. Per quanto riguarda i vantaggi sicuramente si può parlare di sviluppo economico, sociale e ambientale, poiché c'è la possibilità di trovare lavoro, di rivalutare luoghi e risorse naturali ormai deteriorate e/o anche destinazioni il più delle volte sconosciute così da intervallare le visite presso quelle più comuni, diminuendo il sovraffollamento nelle grandi e piccole città e destagionalizzando i flussi turistici. Questo insieme di attività, inoltre, permette di dare nuovamente vita e importanza a tradizioni oramai dimenticate, rendendole fonte di attrazione per coloro che vogliono vivere l'autenticità dei luoghi e partecipare alla quotidianità delle persone che vi abitano. Ciò che c'è di positivo in questo settore e che consente un certo sviluppo e funzionamento è dovuto anche alla collaborazione con altri ambiti come l'ospitalità, l'accessibilità e i servizi di accoglienza da parte delle strutture fluviali.

Relativamente agli effetti negativi, invece, la presenza sempre maggiore di turisti, e quindi la crescita della domanda, ha come conseguenza principale l'inquinamento dell'acqua e il danneggiamento del suolo per la costruzione di infrastrutture ed elementi come piscine e fontane, utili per rendere un determinato luogo più turisticamente attrattivo. Infatti, i fiumi o qualsiasi altro corso d'acqua, sono una risorsa essenziale sia nelle aree rurali sia in quelle urbane: Nel primo caso sono un mezzo per partecipare ad attività di svago per staccare dalla solita routine, per vivere esperienze differenti all'insegna della tranquillità e del relax, ad esempio a proposito di gite in barca di una

giornata visitando più luoghi appartenenti allo stesso territorio oppure di più giorni per esplorare località in regioni o paesi differenti. Diversamente ci si può cimentare in pratiche più avventurose e adrenaliniche, tra le quali primeggia il rafting, seguito poi dal kayak, la canoa e altre che illustrerò più avanti. Esempio il caso delle Rapide del Colorado, in Arizona, ai piedi del Grand Canyon, discese per la prima volta dall'esploratore statunitense John Wesley Powell nel 1868 (Wikipedia.org).

Nelle aree urbane il corso d'acqua è principalmente fonte di attrazione, location per attività e luoghi di interesse, si veda ad esempio la scelta di un albergo e/o ristorante con vista mare, lago o fiume piuttosto che l'esigenza di avere una piscina per nuotare o semplicemente rilassarsi o la presenza di un campo da golf o di parchi ricreativi, anche questi bisognosi d'acqua. In qualsiasi caso l'acqua è una risorsa primaria, poiché viene utilizzata: per uso domestico, ossia come la definisce l'Organizzazione Mondiale della Sanità (WHO) «l'acqua utilizzata per gli abituali scopi domestici inclusi consumo, igiene personale e preparazione del cibo»; per usi pubblici nei giardini, nei parchi dove solitamente ci sono fontane, fontanili o stagni. Oltretutto, le zone d'acqua aumentano la competitività delle città attraverso il loro sviluppo dal punto di vista turistico e diventando così punti di attrazione per aziende, lavoratori, residenti e turisti.

Le varie forme di vie d'acqua ricoprono nel turismo ruoli diretti ad esempio per tutto ciò che riguarda il trasporto, per le attività ricreative e per la fornitura di acqua potabile, e ruoli indiretti, come fornitura di energia idroelettrica, cibo (es. prodotti agricoli, biologici) e per l'eliminazione dei rifiuti (Prideaux et al., 2009). In merito a quest'ultimo, l'inquinamento fluviale era un problema già presente fin dall'antichità, poiché i fiumi servivano in buona parte per lo smaltimento delle acque reflue contaminate da sostanze chimiche come i pesticidi, gli erbicidi, i metalli pesanti e gli idrocarburi, nocivi per la salute dell'uomo e pericolosi anche per l'ambiente naturale e per le varie specie dell'ecosistema (Erfurt-Cooper, 2009, p.98). Ai tempi erano molti i casi di fiumi incontaminati: ad esempio il Tamigi, a Londra, era un corso d'acqua altamente contaminato per motivi prettamente commerciali, soprattutto negli anni dell'800, durante i quali era navigabile soprattutto per il trasporto di soldati, merci e animali, diventando poi per molti secoli la più grande potenza marittima. Un altro era il piccolo fiume Irwell della città inglese di Manchester, il quale nel diciassettesimo e diciottesimo secolo veniva utilizzato come via commerciale, fino alla costruzione di un

canale nel secolo successivo, il quale avrebbe portato fino alla città di Liverpool, in cui c'erano quartieri malfamati, molto inquinamento, mentre oggi sono presenti uffici, banche, multinazionali, pub e si trovano zone prettamente commerciali e/o residenziali lungo tutto il percorso (Wikipedia.org). Negli anni della Rivoluzione Industriale entrambi erano appunto tra i fiumi più inquinati del Paese, ma nella seconda metà del XX secolo si cominciarono ad avviare degli interventi da parte del governo e ad attuare dei veri e propri controlli per migliorare la qualità dell'acqua, tanto da diventare sede di attività ricreative come il canottaggio e la pesca e fonte di attrazione per un grande numero di visitatori.

In merito a ciò si deve fare cenno al fenomeno della “gentrificazione”, conosciuto con il termine inglese *gentrification*, il quale consiste in un processo di imborghesimento di aree urbane prima abitate perlopiù da operai, e quindi ad un miglioramento a livello qualitativo dei territori grazie alla costruzione o il restauro di edifici, portando ad uno sviluppo sicuramente dal punto di vista economico, alla riduzione della criminalità e al recupero dei corsi d'acqua e dei canali paralleli alla terraferma.

Un fiume può essere sottoposto a molti altri impatti negativi causati da azioni umane scorrette, irrispettose dell'ambiente, e quindi poco sostenibili, tra cui: la mancanza di regolamentazione, il disturbo della fauna selvatica, il sovraffollamento, la scarsa manutenzione dei canali e il sovrasviluppo.

La grande notorietà ha portato anche a dei risvolti negativi, quali il sovraffollamento turistico, che negli ultimi anni sta causando problemi rilevanti, soprattutto in termini di navigazione. Durante la stagione estiva, molti porti e fermate fluviali ad esempio lungo il Canal du Midi, in Francia, sono esauriti e non sono in grado di offrire ormeggio ai turisti di passaggio, impedendo di fatto la sosta a terra e la visita del territorio; inoltre, l'eccessivo numero di barche causa difficoltà di manovra, lunghe file di imbarcazioni, un maggior numero di incidenti e un notevole prolungamento dei tempi di navigazione, in particolar modo nei pressi delle conche. Infine, l'impatto delle onde per il passaggio delle imbarcazioni causa il crollo degli argini sempre più frequentemente. Il sovraffollamento turistico è diventato un fattore ostativo per i turisti che hanno già trascorso vacanze nella zona. Altri fattori penalizzanti sono il divieto di balneazione vigente lungo il corso navigabile, la carenza di città di caratura internazionale, la

dimensione limitata della via fluviale e la conseguente interclusione alla navigazione alle crociere fluviali ed ai battelli di notevoli dimensioni.

2.4 Il turismo fluviale in alcune destinazioni europee

2.4.1 Il turismo fluviale francese

Uno dei paesi in cui il turismo fluviale è molto sviluppato è senza dubbio la Francia. Il suo territorio è bagnato da circa 18.000 chilometri di corsi d'acqua, di cui circa 8.500 sono vie fluviali navigabili (Studio Giaccardi & Associati, 2009, p.6).

Le idrovie vengono controllate e gestite dall'istituzione pubblica *Voies Navigable de France (VNF)*, la quale si occupa della manutenzione, del potenziamento e dell'estensione della rete fluviale francese, la quale corrisponde oltretutto al sistema del trasporto pubblico di merci per quanto riguarda il commercio e di persone per ciò che interessa il turismo. Essa si interessa anche di attuare azioni di miglioramento della qualità dell'acqua, in particolare della Senna, a Parigi, per incentivare attività in acque libere, come gare di nuoto o triathlon (Studio Giaccardi & Associati, 2009, p.7). La capitale, oltretutto, nel mese di Luglio del 2024 sarà sede dei Giochi Olimpici, occasione per la città di attirare turisti da tutto il mondo per prendere parte alla grande parata che aprirà questo evento tanto atteso (VNF, 2021).

VNF promuove la pratica del turismo fluviale attraverso il proprio sito internet, in cui si possono trovare informazioni relative ai servizi che il Paese offre, come ad esempio gli itinerari che vengono organizzati, la tipologia di imbarcazioni da noleggiare, gli sport d'acqua, come lo sci nautico o competizioni con barche a remi (Studio Giaccardi & Associati, 2009, p.9).

Secondo uno studio fatto da quest'ultima relativamente all'anno 2019 questo settore porta un guadagno economico non indifferente per l'intero Paese, infatti si parla di circa 1.4 miliardi di euro di fatturato e più di 6.000 posti di lavoro. I dati sono stati raccolti da interviste rivolte a professionisti del settore, da indagini a campione sui clienti e dall'analisi di bilanci forniti dalle aziende di privati e non. Si è constatato che l'offerta sia caratterizzata principalmente da crociere fluviali, imbarcazioni da diporto, navi da crociera e che la clientela preveda sia francesi sia stranieri europei ed extraeuropei, di cui prendono parte famiglie, gruppi di amici, coppie, giovani e anziani (Voies Navigable de France, 2020).

Come appena accennato, tra la moltitudine di imbarcazioni adatte per navigare tra i fiumi e i canali, in Francia si trovano perlopiù: piroscafi per crociere con pernottamento a bordo, battelli esclusivamente per escursioni giornaliere, le cosiddette *houseboat*, le *peniche-hotel* ed infine, le imbarcazioni private.

Considerando i dati raccolti da *Voies Navigables de France* relativamente alle crociere fluviali, più specificatamente chiatte e navi, il 55% dei clienti è rappresentato da coppie o da singoli individui, il 32% da amici o gruppi di turisti ed infine il 13% da famiglie con bambini. Di questi poco più della metà (53%) equivale a turisti extraeuropei, seguiti da europei (35%) ed infine da francesi (12%), i quali hanno un'età pari o maggiore ai 60 anni per l'85%, una minoranza (123%) tra i 30 e i 59 anni e solo il 2% corrisponde a persone con un'età inferiore ai 30 anni (Voies Navigables de France, 2020, p.3).

Tra le alternative ci sono anche i battelli, i quali vengono utilizzati in maggior numero da coppie o singoli (40%) e gruppi di amici (34%) e in minor numero dalle famiglie (26%), però a differenza di quelle citate poc'anzi la clientela è prevalentemente locale (48%), seguita da europei (38%) e extraeuropei (14%) e l'età è compresa tra i 30 e i 59 anni per il 41% (Voies Navigables de France, 2020, p.3).

Infine il noleggio di *houseboat* e/o imbarcazioni private, come uno yacht, sono preferite per il 54% da gruppi di amici e/o di turisti, per il 29% da coppie o singoli e per il 17% dalle famiglie. Anche in questo caso la clientela è perlopiù francese (64%), seguita da turisti europei (25%) ed infine extraeuropei (11%) e la fascia d'età è quella compresa tra i 30 e i 59 anni per il 45%. Per navigare con un'imbarcazione privata da diporto è importante sapere che è necessario essere in possesso di una licenza, al contrario della navigazione in *houseboat*, poiché non è obbligatoria la patente nautica (Voies Navigables de France, 2020, p.3).

Le zone più quotate sono sicuramente la regione centro-orientale della Borgogna (in francese: Bourgogne), la zona della Camarga (in francese: Camargue) e il Canal du Midi nella Francia Meridionale.



Figura II.8: *Mappa della Borgogna* (tratto da: Wikipedia.org)

Mi soffermo in primo luogo sulla prima regione che ho nominato: in essa sono presenti circa 1.330 chilometri di vie navigabili e 50 porti turistici e il turismo fluviale in questa zona genera 74 milioni di euro di fatturato e quasi 800 posti di lavoro diretti.

Nella regione si trovano le città di Parigi e Lione e i tre principali fiumi francesi, ossia la Senna, la Loira e il Rodano, oltre ai diversi canali e fiumi e alle infrastrutture turistiche, come stazioni nautiche, porti e chiuse. Ciò che offre quest'area sono tour nelle cosiddette *coche-de-plaisance*, vale a dire chiatte abitabili e sfruttabili per il tempo libero; crociere fluviali su *péniches-hotels*, tendenzialmente più lussuose, con posti che variano da 5 a 15, utilizzabili per escursioni da 2 a 7 giorni con pensione completa ed altri servizi inclusi, come la ristorazione, visite guidate di città e del loro patrimonio storico, culturale e gastronomico, visite a cantine o pratica di attività sportive. Queste vengono noleggate o scelte per viaggi soprattutto durante i mesi tra aprile e giugno e tra settembre e ottobre e sono predilette da una clientela di nazionalità nord-americana e

inglese. Le crociere si possono fare, inoltre, a bordo di piroscafi da crociera. Sono molto apprezzate anche le gite in battello di un giorno, in cui spesso e volentieri vengono organizzati giri turistici a tema, come escursioni con picnic al sacco in qualche spazio verde lungo il percorso, gite all'insegna della musica, della scrittura e/o della lettura in compagnia a volte di alcuni artisti. Altri tipi di imbarcazioni molto apprezzate da clienti stranieri sono quelle da diporto, mentre crociere giornaliere con ristorazione a bordo ed escursioni a terra sono scelte perlopiù da locali (si veda a questo proposito lo Studio Giaccardi & Associati 2009, pp.16-18).

In Borgogna è molto conosciuto il *Tour de Bourgogne à vélo*, ossia un tour in bicicletta attraversando più di 600 chilometri di piste ciclabili e percorsi a tema, alcuni legati al turismo fluviale (Studio Giaccardi & Associati, 2009, p.22). Nella regione vengono organizzati anche eventi legati all'acqua, ad esempio la festa dei battelli a Saint-Jean-de-Losne nel mese di Giugno, in cui si può assistere a parate di battelli decorati. Essendo questa cittadina da sempre molto importante per la navigazione fluviale interna ed il primo porto fluviale francese per le imbarcazioni da diporto, per chi ama i *waterfront* questa è sicuramente una delle mete più adatte. Infatti, ci sono diverse attività da svolgere e dimostrazioni alle quali partecipare: a livello culturale, è consigliata la visita alla *Maison des Mariniers* dove si trovano esposizioni dedicate alla storia del trasporto fluviale e alla vita dei barconieri, mentre se ci si vuole divertire si può fare affidamento sulle associazioni locali per praticare la canoa (Francevoyage.com). Altro evento conosciuto nella regione è quello delle balere sul fiume durante la stagione estiva, quando la chiusa della Charme intrattiene numerosi turisti, ma anche escursionisti, con esibizioni, spettacoli canori, musicali, cabaret e balli popolari (Studio Giaccardi & Associati, 2009, p.22).

Per quanto riguarda la Camarga è il più grande delta fluviale dell'Europa Occidentale e si trova tra Arles, il Mar Mediterraneo e il Rodano (Studio Giaccardi & Associati, 2009, p.27). In questa zona sono molto diffuse le crociere fluviali, grazie alle quali i croceristi possono ammirare da lontano o viverli in prima persona le spiagge ben attrezzate, soprattutto per le famiglie, divertirsi nei parchi acquatici o visitare l'acquario locale. Tra le diverse attività quella che va per la maggiore è il *birdwatching*, poiché ci sono più di 400 specie di uccelli, tra cui i più caratteristici sono i fenicotteri rosa, e le escursioni a cavallo, altro animale tipico della zona (Leboat.it).

Infine, è importante soffermarsi anche sul Canal du Midi, uno dei più conosciuti canali artificiali francesi e allo stesso tempo europei in cui fare un'esperienza in *houseboat*, ossia un battello abitabile di piccole dimensioni, provvisto di tutti i servizi necessari come se fosse una vera e propria casa, oppure noleggiando altri tipi di imbarcazioni per le quali non è necessaria la patente nautica. I periodi preferiti per navigare in queste acque sono i mesi a partire da aprile fino a fine ottobre e si contano più di 5.000 passaggi di barche all'anno e la durata del tour varia da un paio di giorni ad un massimo di una settimana.



Figura II.9: *Canal du Midi* (tratto da: Leboat.it)

Su questo Canale navigano anche gli hotel-chiatta che possono essere di diverso tipo: chiatte B&B dove è incluso il pernottamento e il servizio della colazione; hotel-chiatta con pensione completa o mezza pensione e servizi come noleggio di biciclette o possibilità di portare le proprie a bordo, visite guidate nell'entroterra, degustazione di vini locali; infine crociere a tema, alcune più indicate per famiglie, altre dedicate alla cucina con dimostrazioni, visite a mercati tipici dove poter comprare prodotti locali oppure partecipazione ad esperienze gastronomiche con chef professionali. Per chi, invece, volesse passare una giornata diversa dal solito, ci sono piccole imbarcazioni elettriche e/o a motore (Leboat.it).

Il canale si può definire come una vera e propria opera di ingegneria idraulica, progettata dall'ingegnere francese Pierre Paul Riquet e realizzata negli anni tra il 1666 e il 1681, prendendo inizialmente il nome di *Canal Royal du Languedoc*. Fin dall'inizio

venne usato come mezzo di connessione tra il Mar Mediterraneo e l'Oceano Atlantico, evitando la circumnavigazione della Spagna. I motivi principali erano di tipo commerciale e durante la Rivoluzione Industriale permise il trasporto di tessuti, grano, vino e persone dall'Europa verso il Mediterraneo. Nel 1789, con la fine della Rivoluzione Francese, venne ufficialmente denominato *Canal du Midi* (Reyes, 2023).

Si trova nella parte meridionale del Paese, più precisamente nella regione del Languedoc, famosa per i suoi numerosi vigneti e per le cantine, le quali suscitano l'interesse di coloro che decidono di percorrere il corso d'acqua anche per motivi legati al patrimonio storico, culturale, gastronomico che arricchiscono il territorio (Leboat.it). Infatti, nel 1996 venne nominato bene culturale Patrimonio dell'Umanità dell'UNESCO per via della sua architettura considerata unica nel suo genere per quegli anni. Ancora oggi questo sistema attrae molti turisti da tutto il mondo e viene navigato da chiatte, barche a vela, ristoranti galleggianti e si possono praticare attività sportive come la pesca, la canoa e il canottaggio. Molto apprezzato è il ciclismo, poiché il paese francese ha diversi percorsi ciclo-pedonali che percorrono il tratto fluviale. Tra queste la *Voies Vertes*, traducibile in italiano con "Vie verdi", lunga 250 chilometri e la *Véloroute des Deux-Mers*, ossia "La ciclabile dei due Mari", un percorso ciclo-pedonale lungo circa 800 chilometri che collega per l'appunto i "due mari", ossia l'Oceano Atlantico e il Mar Mediterraneo. La via verde è divisa principalmente in due piste, una in partenza dal Canale della Garonna, nei pressi della città di Bordeaux, l'altra corrisponde al Canal du Midi. Il tratto, essendo perlopiù pianeggiante, è abbastanza tranquillo, ma si attraversano anche zone boschive e aree urbane dei centri città come Tolosa, dove il tragitto potrebbe risultare leggermente più tortuoso (Cicloturismo.it).

Le alternative sono diverse, anche perché si consideri che la sua lunghezza è di circa 240 chilometri e bagna più città, come quella di Tolosa, dalla quale parte, Sète, ed insieme al canale della Garonna collega la prima a quella di Bordeaux.

In conclusione la Francia è uno stato in cui chiunque può sentirsi a proprio agio durante il soggiorno lungo i corsi d'acqua e le parallele vie terrestri, poiché è tutto ben organizzato. Ad esempio sono presenti diversi ormeggi, come ponti e fermate fluviali, che garantiscono l'accessibilità dal fiume alla terraferma e viceversa in primis ai proprietari delle barche che pagano l'affitto per assicurarsi un posto barca per parcheggiarla quando non viene utilizzata. Questi possono usufruire anche di altri

servizi come: la manutenzione e la riparazione del proprio mezzo, il rifornimento di carburante, e così via. Queste stazioni sono vantaggiose anche per i turisti e/o gli escursionisti, i quali possono fermarsi a noleggiare le biciclette che possono portare tranquillamente con sé a bordo, accedere alla rete Wifi o fare una pausa in un bar.

2.4.2 Il turismo fluviale inglese

L'Inghilterra, fin dall'antichità, è stato un paese in cui l'acqua era di fondamentale importanza, tanto da renderla protagonista tra le potenze europee e del mondo. Detto ciò, con il tempo anche il turismo fluviale prese il sopravvento, diventando un settore decisivo per il suo sviluppo economico attuale.

In Gran Bretagna, fin dal periodo dell'Impero Romano, erano presenti numerosi canali utilizzati in special modo per l'irrigazione delle vaste aree di campo e/o per il collegamento tra i diversi fiumi navigabili. Durante il Medioevo si cominciarono ad adottare delle tecniche di miglioramento per facilitare la circolazione delle barche, tra questi la costruzione di conche, necessarie per controllare il flusso dell'acqua.

Con il passare del tempo e l'arrivo della Rivoluzione Industriale, il numero di merci aumentava a vista d'occhio, per questo c'era bisogno di avere mezzi di trasporto adeguati, pratici e veloci per spostare e trasferire tonnellate di materiale, così nel diciottesimo secolo iniziò lo sviluppo della navigazione moderna e si crearono nuove imbarcazioni per scopi prettamente commerciali. In quel periodo si scoprì, inoltre, il carbone come nuova fonte energetica, infatti i canali erano appositamente collegati a miniere di carbone, fonderie, fabbriche e i corsi d'acqua bagnavano e bagnano tutt'oggi città industriali come Leeds, Liverpool e Manchester. Tutto ciò significava dare la possibilità di arricchirsi non solo ai commercianti, bensì anche ai produttori e agli agricoltori.

Gli anni tra il 1760 e il 1830 si possono riassumere con un termine, ossia: "Canal Mania", vale a dire la mania di costruire canali artificiali perché convinti che avrebbero portato un guadagno per l'intero Paese. Si può dire che alla fin fine fu così, tanto che la Gran Bretagna fu la prima potenza industriale del mondo, fino all'arrivo della Guerra Mondiale che portò al declino dell'utilizzo dei canali per scopi commerciali.

È proprio nel 1760 che venne realizzato il primo canale moderno su richiesta del terzo duca di Bridgewater, il quale possedeva miniere di carbone a Nord, e per questo voleva

trovare il modo di trasportarlo nel più breve tempo possibile, in particolare verso la città di Manchester, la quale si stava industrializzando rapidamente.

Il 1830 segnò la fine dell' "età d'oro", poiché anche l'Inghilterra venne colpita dall'arrivo della ferrovia, nuovo mezzo di trasporto più vantaggioso rispetto a quello marittimo.

Dopo la fine della Seconda Guerra Mondiale le vie d'acqua divennero importanti per usi turistici, anche perché aumentarono i redditi e di conseguenza la disponibilità di tempo libero e di svago (a proposito di tutte le informazioni appena fornite si veda il sito ufficiale di Canal & River Trust).

Se in Francia è l'agenzia *Voies Navigable de France* a gestire le vie fluviali francesi, in Inghilterra e Galles, fino al 2012 le vie artificiali e i fiumi venivano gestiti dall'agenzia governativa *British Waterways*, mentre da quell'anno in poi passarono sotto il controllo dell'Organizzazione Non Governativa *Canal & River Trust* (Wikipedia.org).

Come è scritto nel sito ufficiale di quest'ultima, essa si prende cura di più di 2000 miglia di canali artificiali e fiumi, sui quali è possibile navigare con diversi tipi di imbarcazioni, ma in possesso di una licenza. Il suo obiettivo, inoltre, è proteggere e conservare il loro patrimonio storico, culturale e naturale, anche perché secondo coloro che partecipano a questa organizzazione il contatto con l'acqua può migliorare la vita di ognuno di noi. *Canal & River Trust* non lavora da sola, ma è supportata da volontari e dalle comunità inglesi e gallesi, le quali collaborano per mantenere vive certe pratiche come la nautica, la pesca, il ciclismo, l'escursionismo e molto altro, permettendo così un continuo contatto sia con la "via blu" sia con quella "verde" (Canalrivertrust.org.uk). Nei fiumi d'Inghilterra è possibile praticare sport acquatici accessibili a persone di tutte l'età e con qualsiasi livello di atleticità, da quelli più esperti ai principianti, i quali verranno aiutati grazie alla formazione data dai professionisti locali.

Gli sport che più si praticano sono la canoa e il kayak, i quali spesso e volentieri vengono confusi, poiché per chi non ne ha una conoscenza sufficiente, potrebbero sembrare uguali, o comunque molto simili. A dire il vero il primo mezzo è un'imbarcazione a ponte aperto con posizione di voga seduta o in ginocchio e si usa una pagaia a una lama, mentre il kayak è a ponte chiuso con posizione seduta, gambe distese e pagaia a doppia pala. Per praticare questi sport bisogna avere una licenza, la quale si ottiene diventando membri di alcuni gruppi come *British Canoeing* o *Canoe Wales*

oppure acquistando una licenza per visitatori a breve termine dalla pagina web nella sezione dedicata.

Per ciò che riguarda la scelta dell'imbarcazione tutto dipende dal percorso che si vuole compiere, dalle acque sulle quali si vuole navigare e dal tipo di esperienza che si vuole vivere, poiché è importante sottolineare che le chiuse e i ponti hanno diverse dimensioni e le acque diverse profondità (Canalrivertrust.org.uk).

In Inghilterra sono molto quotati i *barge tour*, termine inglese per indicare i tour nelle chiatte, ossia navi a fondo piatto progettate per navigare in fiumi e canali poco profondi e utilizzati perlopiù per il trasporto di merci. Da diversi anni vengono utilizzati anche per motivi turistici e per fare ciò sono stati rinnovati e ristrutturati, diventando così alloggi galleggianti con tutti i benefit necessari per vivere un'esperienza all'insegna del comfort e del relax. Alcune sono dotate addirittura di aria condizionata per i periodi più caldi o di riscaldamento per quelli più freschi, cabine con arredamenti moderni per pernottare, servizio di ristorazione con prodotti locali. Oltre a questo tipo, ci sono barche più strette, conosciute con la parola inglese *narrowboat*, le quali sono in acciaio e sono state costruite proprio per navigare in corsi d'acqua più stretti e tranquilli.

A partire dagli anni '70 queste cominciarono ad essere modernizzate per usi ricreativi e sono dotate di riscaldamento centralizzato, servizi igienici, docce, cucine ben attrezzate e negli ultimi anni in alcune sono state inserite televisioni satellitari e si può tranquillamente utilizzare il proprio smartphone senza troppi problemi di connessione (Wikipedia.org).

Esistono poi i "cabinati", i quali hanno una struttura in plastica, in legno o in acciaio e lo scafo può essere stretto o largo. Infine, vi sono anche le imbarcazioni trainabili da auto sul rimorchio, le quali sono di piccole dimensioni, adatte per esplorare i corsi d'acqua della Gran Bretagna (Canalrivertrust.org.uk).

Ritornando per un momento ai kayak, uno dei canali su cui si concentra un gran numero di sportivi e appassionati di questa pratica è quello della città di Oxford. Oltre a questi, sono molto quotate anche le *punt boats*, le quali vengono utilizzate in acque poco profonde. Entrambe possono essere noleggiate per percorsi in autonomia o si può partecipare ai tour guidati organizzati dalle società professioniste. Il termine inglese *punting* indica la tecnica di navigazione che si basa sull'utilizzo del *punter*, ovvero un palo che, facendo leva sul fondale del fiume, permette alla barca di andare avanti. In

questa zona è possibile anche noleggiare barche a remi e/o a motore elettrico oppure prendere parte a crociere fluviali tematiche, come quelle che prevedono un aperitivo serale al tramonto, picnic in giornata a Oxford, oppure navigazione con rito inglese dell' *afternoon tea*, durante il quale si fa merenda sorseggiando del tradizionale tea inglese.

Tra i fiumi inglesi più conosciuti e visitati si trova sicuramente il Tamigi, il quale attraversa principalmente le città di Londra, Oxford, Reading e Windsor, ma non solo, essendo lungo più di 300 chilometri. Esso è noto per le attività di pesca, canottaggio, nuoto e per il noleggio di barche a vela e crociere, ed inoltre per le attività sui sentieri che costeggiano il fiume come il cicloturismo. Durante i tour in barca si possono ammirare le grandi città e le loro principali attrazioni da un punto di vista differente, godendo del magnifico panorama, magari durante il tramonto o di sera con le luci delle case, dei negozi, delle strade. Durante la gita sul Tamigi si possono vedere i punti di attrazione più famosi della metropoli, come: la *London Eye*, ossia la ruota panoramica dalla quale si può esplorare Londra dall'alto; *Houses of Parliament*; e attraversare i due ponti principali, ovvero il *Tower Bridge* il *London Bridge* (Ciotti, 2019).

In merito al canottaggio, è uno sport molto praticato dagli inglesi, tanto che vengono organizzate delle vere e proprie gare, tra le più famose la *The Boat Race*, ossia una regata che vede come protagoniste le Università delle città di Oxford e Cambridge ed è diventata una tradizione, tanto che si svolge con cadenza annuale dal 1856 (Wikipedia.org).



Figura II.10: Equipaggi all'arrivo della regata del 2002. Cambridge a sinistra (tratto da: Wikipedia.org)

Un altro evento molto importante è il *Thames Festival Trust*, il quale ha luogo con cadenza annuale ed è uno dei più grandi festival fluviali della città di Londra che vede come protagonista il fiume Tamigi. Il programma propone mostre d'arte, esibizioni di diverso tipo, passeggiate sulla riva, gite in barca, conferenze, e molto altro, coinvolgendo una vasta quantità di pubblico. Quest'anno si terrà dall'1 Settembre 2023 all'1 Ottobre 2023 e si sta pensando a qualcosa di nuovo, ovvero di organizzare eventi di diverso tipo ogni fine settimana in una città fluviale differente nei dintorni di Londra. Ovviamente il tutto viene svolto tenendo sempre in considerazione l'ambiente e il tema della sostenibilità, e a proposito di ciò verranno invitati alcuni professionisti a discutere sul tema della sostenibilità e del cambiamento climatico documentando attraverso mostre fotografiche, video, audio e molto altro la situazione del nostro pianeta, soffermandosi su specifici casi studio, ed inoltre ci saranno artisti per intrattenere la serata con musica, spettacoli di teatro e marionette e così via.

Per l'occasione l'ente di beneficenza della Gran Bretagna "Thames21" organizza delle operazioni di pulizia del fiume Tamigi, e non solo, coinvolgendo i residenti londinesi, i quali rimuoveranno i rifiuti e ciò che contribuisce all'inquinamento dell'immenso corso d'acqua (thamesfestivaltrust.org).

2.4.3 Il turismo fluviale tedesco

La Germania è in buona parte bagnata da diversi sistemi fluviali, tra cui i più importanti sono i seguenti: il Reno, il Danubio, l'Elba, l'Oder, il Weser e l'Ems. Dei corsi d'acqua che coprono il Paese circa 6.600 chilometri sono collegati ad un sistema a rete, mentre 759 chilometri sono tratti fluviali indipendenti (Globalgeografia.com).

Il Reno è uno dei fiumi più lunghi d'Europa, con ben 1.326 chilometri totali, di cui più di 800 in territorio tedesco. Esso nasce nelle Alpi della Svizzera e scorre verso nord-ovest fino a sfociare nel Mare del Nord. Attraversa diversi paesi, nello specifico la Svizzera, la Francia, la Germania e i Paesi Bassi.

Fin dai tempi dei Romani il corso d'acqua veniva utilizzato come via commerciale, per il trasporto di merci ed inoltre, come mezzo di comunicazione tra il Mare del Nord e il Mediterraneo. Oggi è diventato anche luogo di attrazione per il suo patrimonio culturale e storico ed è destinazione di numerose crociere fluviali che attraversano in particolar modo le città di Basilea, in Svizzera; Strasburgo, in Francia; Colonia e Düsseldorf, in

Germania e Rotterdam e Amsterdam, nei Paesi Bassi e Olanda. Oltre a queste mete, un'altra destinazione che vale la pena vedere è la “Valle dell’Alto-Medio Reno”, o meglio, la Gola del Reno fra Coblenza e Bingen.



Figura II.11: *Gola del Reno, fra Coblenza e Bingen* (foto di Alexander Hoernigk, tratto da: Wikipedia.org)

Questa è una valle stretta formata dall’erosione e dall’innalzamento del suolo, in cui si possono ammirare pareti di roccia alte 300 metri per 65 chilometri, tra le quali la leggendaria “roccia Loreley”. La Valle divenne Patrimonio mondiale dell’Umanità dell’UNESCO nel 2002 ed è caratterizzata da paesaggi suggestivi con castelli medioevali e neo-romantici, edilizia di pregio, case a graticcio tipiche della zona. È possibile fare escursioni a piedi, ma il tratto è molto pericoloso, infatti è consigliato a chi è esperto e ha una conoscenza approfondita del territorio, o in bicicletta lungo i percorsi ciclabili. La zona è molto conosciuta anche per esperienze di tipo enogastronomico, poiché viene prodotto buon vino dai vigneti che la contraddistinguono, formaggi e carne di maiale (Atacama Travel srl, 2020).

Rilevante è anche il Danubio, il quale con i suoi 2.860 chilometri totali è il secondo fiume, dopo il Volga, più lungo del continente. Esso nasce nella Foresta Nera della Germania, in cui percorre 647 chilometri e scorre verso est fino ad arrivare in Austria e poi sfociare nel Mar Nero attraverso il suo delta diventato Patrimonio dell’Umanità dell’UNESCO nel 1991. Avendo una lunghezza notevole attraversa ben dieci paesi: Germania, Austria, Slovacchia, Ungheria, Croazia, Serbia, Romania, Bulgaria, Moldavia e Ucraina (Wikipedia.org). Proprio per questo motivo vengono organizzate

tantissime crociere con mete di diverso tipo in base al percorso e all'esperienza che si vuole fare.



Figura II.12: *Mappa del fiume Danubio* (tratto da Wikipedia.org)

Un esempio è l'itinerario “Incantevole Danubio” organizzato da una compagnia crocieristica italiana chiamata *Avalon Waterways*: si parte a bordo di una crociera di lusso con cabine dalle quali si può ammirare il panorama in qualsiasi momento della giornata e si possono svolgere attività sportive come lo yoga, o approfittare del relax dei centri benessere, cene gourmet nel ristorante della barca, o partecipare alle escursioni organizzate una volta approdati in terraferma. Le mete più quotate sono Norimberga per la Germania, Linz per l’Austria e Budapest per l’Ungheria. Infatti, un’altra proposta è una crociera che percorre le città di Vienna, Bratislava e Budapest, città divisa a metà proprio dal Danubio e collegata attraverso il famoso “Ponte delle catene” (Palieri, 2022).

Il Danubio viene navigato, inoltre, da numerose navi mercantili per un tratto lungo 2.414 chilometri, le quali trasportano ogni anno tra i 6 e gli 8 milioni di tonnellate di merci che arrivano a porti importanti come quello di Ratisbona e Passau per la spedizione. Quest’ultimi sono anche punti di partenza di diverse crociere che dal Mare del Nord si dirigono verso il Mar Nero.

Per ultimo, tra i fiumi più lunghi della Germania c'è l'Elba di 1.094 chilometri, il quale nasce in Repubblica Ceca, entra in Sassonia attraversando città come Dresda e infine sfocia nel Mare del Nord, passando per Amburgo.

Come si è specificato per il Reno, anche le altre vie navigabili venivano e vengono tutt'ora utilizzate per il commercio, in quanto il trasporto via acqua sembra essere più economico ed ecologico rispetto a quello terrestre su gomma o ferroviario. I corsi d'acqua sono tutti collegati ai più importanti porti marittimi e di conseguenza all'entroterra delle città. Oltretutto i corsi d'acqua interni sono riconosciuti come risorsa fondamentale per il popolo tedesco, poiché garantiscono acqua pulita e potabile necessaria per vivere, ma anche per le industrie, per l'agricoltura e la pesca, per la produzione di energia idroelettrica e per il turismo (Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie, 2013).

Tra i canali più conosciuti si trovano: il Canale Mittelland, lungo 325 chilometri, è il canale artificiale più lungo del Paese e collega il Reno e l'Oder e i Paesi ad ovest del continente come Olanda, Belgio, Lussemburgo, Francia e Svizzera a quelli ad est come Polonia e Repubblica Ceca. Un altro è il *Kanalkreuz Datteln*, denominato in italiano Canale della Croce di Datteln, il quale rappresenta il punto centrale delle rete dei canali della Germania Occidentale. Infine, il Canale Meno-Danubio, aperto per la prima volta nel 1992, collega il Mare del Nord al Mar Nero attraverso l'idrovia Reno-Meno-Danubio (Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie, 2013).

Non finisce qui, perché come detto ad inizio paragrafo, questo Stato è coperto da numerosi corsi d'acqua, per questo è importante soffermarsi anche su altre due regioni in cui l'elemento dell'acqua ha una certa rilevanza, ossia le aree della Germania orientale del Brandeburgo e del Meclemburgo.

La regione del Brandeburgo è caratterizzata da 934 chilometri di vie navigabili naturali e 554 chilometri artificiali, le quali hanno acque molto pulite, fonte di attrazione per i turisti, ma anche per le persone locali, le quali magari vogliono trascorrere del tempo all'aria aperta, a contatto con la natura, distanti dal caos delle grandi città come ad esempio la capitale Berlino (Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie, 2013). A proposito di ciò, vengono organizzate delle gite in *houseboat* per poter vivere la città da un punto di vista differente, più tranquillamente e in maniera più sostenibile e meno impattante per l'ambiente. Ci sono diverse opzioni, tra le quali crociere lungo il fiume

Sprea che circonda Berlino, con visita guidata e/o audio-guida multilingua per renderla accessibile ad una più vasta clientela, con possibilità di pranzare a bordo. Un'altra alternativa all'insegna della sostenibilità è un giro a bordo di un catamarano ecologico ad energia solare ammirando dall'acqua punti di interesse turistici come l'*East Side Gallery*, anche conosciuta come il "Muro di Berlino", l'Isola dei Musei e il *Reichstag*, ossia il Parlamento (Leboat.it). Restando sempre nella medesima zona, ma allontanandosi dal centro abitato, si trova un'area verde, o meglio una zona paludosa a sud-est di Berlino, che prende il nome di *Spreewald*, traducibile in "Foresta della Sprea", poiché attraversata dal fiume Sprea. Entrò a far parte dell'UNESCO nel 1991 come riserva naturale, infatti è il luogo ideale per gli amanti della natura, per chi volesse fare una passeggiata tra le foreste, le paludi e i prati, osservando anche la fauna selvatica che ci vive. È possibile anche fare gite in barca, in canoa o in kayak e fare tappa presso le due cittadine turistiche di Lübben e Lübbenau.



Figura II.13: Percorso di un itinerario fluviale tra Meclemburgo, Brandeburgo e Berlino (tratto da: Leboat.it)

L'altra regione è quella del Meclemburgo, situata a nord-est, conosciuta per le sue bellezze naturali e per l'appunto per il turismo fluviale. Le sue acque interne collegano i grandi laghi come quello di Müritz, Plau, Kummerow e Schwerin, i quali a loro volta si collegano alla regione del Brandeburgo arrivando direttamente a Berlino (Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie, 2013). In prossimità del Lago di Müritz c'è un parco nazionale, divenuto area protetta nel 1990, diviso in due aree differenti: Müritz e Serrhan. All'interno del parco sono presenti 100 laghi, canali, fossi, altri piccoli corsi d'acqua ed è possibile fare percorsi in bici e/o a piedi in compagnia di amici, bambini o del proprio partner, osservando specie di flora come piante di ginepro, utilizzate in antichità per il pascolo del bestiame, e fauna come il falco pescatore, l'aquila di mare codabianca e le gru (Wikipedia.org).

Il suo territorio è caratterizzato da una buona parte di componente verde, ma allo stesso tempo da una blu, e ci sono anche beni culturali come paesi e castelli. La differenza con l'area del Brandeburgo è che non è una destinazione di massa, infatti è ideale per chi vuole godersi un po' di tranquillità o praticare sport acquatici come la moto d'acqua e il windsurf. Tra le attività preferite rimane, però, la canoa, la quale si pratica esclusivamente in acque interne e viene promossa anche dalle pubbliche amministrazioni, poiché all'insegna dell'eco-sostenibilità e della salute psico-fisica. Questi tipi di sport vengono eseguiti soprattutto dalla popolazione locale o da coloro che vivono nei dintorni della regione. Molto quotato nel Paese è anche il cicloturismo, poiché è un modo ideale per combinare ciò che è caratteristico del paesaggio fluviale e terrestre. Tra gli esempi: l'escursione in bicicletta lungofiume *Fuldardweg* che si estende per 195 chilometri seguendo il fiume Fulda dalla sua sorgente nei monti Rhön fino a Hannoversch-Münden e il sentiero fluviale di 450 chilometri lungo le rive del Weser, con strutture per le soste, ma anche per pernottare, buona segnaletica e vari punti di interesse (Vallerani, Visentin, 2017).

A differenza di altri paesi la legislazione tedesca relativamente alla navigazione è più severa, in quanto prevede il conseguimento della patente nautica ufficiale per la conduzione di imbarcazioni motorizzate con potenza superiore ai 5 cavalli e fino ai 15 metri di lunghezza, oltre bisogna integrare con altri tipi di patente. In Italia o in Francia, al contrario, è consentito pilotare alcune imbarcazioni in acque interne senza la patente nautica. Nonostante per alcuni possa essere visto come un limite, per la Germania è la

prevenzione e soluzione ad alcune conseguenze, come danni alle strutture e incidenti (Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie, 2013).

Relativamente al controllo e alla gestione delle acque, in Germania i corsi d'acqua sono federali, vale a dire di proprietà della Repubblica Federale di Germania e sono amministrate da *Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV)*. Nel sito ufficiale di *WSV* è spiegato di cosa si occupa così: «è responsabile dell'esercizio, della manutenzione, dell'ampliamento e della nuova costruzione dei corsi d'acqua federali. Ciò include anche la manutenzione di strutture come chiuse, sbarramenti, ponti e ascensori. Uno dei nostri compiti principali è garantire un traffico marittimo sicuro e regolare». Continua poi: «Il nostro principio guida: consentire la mobilità e proteggere l'ambiente! Ecco perché prendiamo in considerazione le questioni di conservazione della natura e gli aspetti del turismo acquatico in tutte le nostre attività e misure» (Wasserrstraßen – und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, 2018)¹⁷.

2.4.4 Il turismo fluviale spagnolo

In Spagna si inizia a parlare di navigazione interna a partire dal XVI secolo, poiché si capì che i corsi d'acqua erano vie commerciali più sicure ed oltretutto più economiche rispetto al trasporto terrestre, il quale risultava essere più lento, pericoloso e costoso (Vallerani, 2003).

Un esempio di opera idraulica che rappresenta questo tipo di turismo in Spagna è il Canale di Castiglia, sul quale ci siamo soffermati durante il corso del Professor Vallerani F. “Sviluppo territoriale e sostenibilità turistica” dell'anno accademico 2021/2022, dal quale ho raccolto sulla base dei miei appunti in particolare le informazioni relative alla storia del canale e al tipo di turismo che lo vede coinvolto.

Il Canale di Castiglia, in lingua originale “Canal de Castilla”, è un canale artificiale a nord della Spagna che collega la Cordigliera Cantabrica con Valladolid. Fu costruito a partire dagli ultimi anni del diciottesimo secolo alla prima metà del diciannovesimo, lungo 207 chilometri e percorre le province della Comunità Autonoma di Castiglia e León, ossia Burgos, Palencia e Valladolid. Fu realizzato principalmente come tentativo di velocizzare il trasporto di merci, per irrigare le terre, così da incrementare la produzione in agricoltura, ma soprattutto per potenziare i collegamenti verso la regione

¹⁷ <https://www.wsv.de/> (consultato in data 15/07)

della Vecchia Castiglia (Wikipedia.org). Per fare ciò vennero realizzati diversi progetti come quello di connettere la città di Madrid con il porto di Santander attraverso un percorso terrestre di circa 70 chilometri. Chi c'era a capo di queste idee? Il Marchese de la Ensenada, il quale aveva come obiettivo quello di connettere da Nord a Sud del Paese i vari tratti terrestri con i canali navigabili, permettendo così di attraversare le principali città. Il progetto prevedeva di creare quattro percorsi navigabili: un canale a nord, parallelo al fiume Pisuerga, uno degli affluenti del Duero, importante perché consente buone portate d'acqua per alimentare i canali artificiali; il canale "de Campos" da Calahorra a Medina de Rio Seco, dove venivano prodotti grandi quantità di cereali, i quali venivano trasportati fino a Alar de Rey, dove finiva il canale e iniziava il trasferimento via terra; il canale del Sud, il quale costituisce la continuazione dei due precedenti, ed infine il canale di Segovia (Vallerani, 2003).

Nel 1804 inizia un lungo periodo di crisi dovuto anche all'inizio della Guerra di Indipendenza Spagnola, tanto che si dovettero interrompere i lavori. È solo parecchi anni dopo che si ricominciò a pensare al Canale, quando il sovrano spagnolo Ferdinando VII ordinò ad una compagnia privata di esperti, denominata "La Real Junta de los Canales de Castilla", di continuare ed ultimare i lavori di scavo in direzione sud. Il tutto si completò verso gli anni '50 del 1800, durante i quali il Canale raggiunse il momento di massimo splendore e si vide un aumento di natanti solcare le sue acque. Nel 1919 la gestione del Canale di Castiglia fu nazionalizzata e si ripresero i traffici fluviali fino allo scoppio della Guerra Civile. Nel 1990 si tenne un convegno a Palencia per prendere una decisione in merito al recupero del sistema idroviario. Iniziarono manutenzioni come il restauro dei cosiddetti "caminos de sirga", vale a dire delle strade dove passano gli animali per poi trainare le barche verso riva; la riforestazione delle sponde e il ripristino di alcuni edifici in prossimità del canale così da poterli destinare ad altri usi. Infine, nel 1991 la Giunta Regionale di Castiglia e León elaborò un decreto che dichiarò il Canale come bene di interesse culturale (Vallerani, 2003). Quel momento segnò l'inizio del turismo fluviale in Spagna, il quale prevede crociere fluviali lungo il Duero, gite in barca, degustazione di cibi tipici, escursionismo e cicloturismo. Ad esempio il Rio Pisuerga è un fiume con carattere torrentizio, ottimo per chi vuole navigare in kayak o in canoa, infatti c'è una vera e propria organizzazione che consiste nel noleggiare o acquistare le imbarcazioni a monte per poi potersi spostare dove si preferisce e una volta

arrivati a destinazione ci sono dei pulmini che si fermano a recuperare i kayak e le canoe lasciate lì dai turisti o escursionisti. Oltretutto c'è la possibilità di noleggiare anche barche elettriche, piccoli battelli, che si possono utilizzare in tutti i periodi dell'anno, anche se l'alta stagione si verifica nei mesi di febbraio, marzo e giugno, per poi riprendere a settembre quando fa meno caldo. La zona del Canale richiama anche un turismo di tipo didattico, infatti vengono organizzate molte gite scolastiche per le numerose attrazioni monumentali che si trovano nei dintorni di quest'ultimo.

In conclusione, l'itinerario del Canale di Castiglia è solo una delle possibilità legate al turismo fluviale in Spagna, ma è sicuramente il più importante e caratteristico, poiché nonostante la storia tormentata, ad oggi combina patrimonio culturale, storico, industriale ed è attrattiva turistica non solo regionale o nazionale, bensì anche internazionale.

2.4.5 Il turismo fluviale olandese

I Paesi Bassi, più comunemente conosciuti come Olanda, devono il loro nome al fatto che buona parte del territorio si trovi sotto il livello del mare, infatti sono presenti circa 7.000 chilometri di corsi d'acqua tra fiumi, laghi e altre vie navigabili interne. Le aree al di sotto del livello del mare prendono il nome di *polder*, ossia «tratto di mare asciugato artificialmente attraverso dighe» (Wikipedia.org)¹⁸. Tra i *polder* più famosi, tanto da essere diventato Patrimonio dell'Umanità dell'UNESCO nel 1999, c'è Beemster, nell'Olanda del Nord. Questo venne realizzato dall'estrazione di una certa quantità d'acqua di un lago grazie all'utilizzo di mulini a vento negli anni tra il 1609 e il 1612.

I motivi principali per i quali venne inserito nella Lista dei Beni Patrimonio dell'Umanità sono spiegati in maniera esaustiva nei seguenti criteri: «Criterio (i): Il *polder* Beemster è una pietra miliare della progettazione creativa, in cui gli ideali di antichità e Rinascimento vennero applicati nel progetto di drenaggio; Criterio (ii): La tecnica innovativa di drenaggio influenzò i successivi *polder* creati nel resto dell'Europa; Criterio (iv): La creazione del *polder* di Beemster fu un passo importante nelle relazioni tra l'umanità e l'acqua in un periodo cruciale di espansione socio-economica» (Wikipedia.org)¹⁹.

18 <https://it.wikipedia.org/wiki/Polder> (consultato in data 25/07)

19 <https://it.wikipedia.org/wiki/Beemster> (consultato in data 25/07)

Il Paese, essendo perlopiù bagnato dall'acqua, necessita di un esteso sistema di dune e dighe che funzionino in modo efficiente per evitare fenomeni come le inondazioni dei fiumi. Il territorio è diviso in due parti dal sistema idroviario che ha origine dalla Schelda e dal Mosa e dal Reno, i quali formano un delta in territorio olandese. Si tratta di una divisione non solo dal punto di vista geografico, bensì anche da quello culturale, poichè si sono create due regioni differenti con dialetti, usanze e religioni distinte da nord a sud.

Il continuo aumento di flussi turistici, ma anche escursionistici, è dovuto principalmente alle città di Amsterdam, Rotterdam e Utrecht e agli elementi che più contraddistinguono il Paese dagli altri, vale a dire i vasti campi di tulipani molto colorati, i mulini a vento e soprattutto la quantità considerevole di canali che circondano le intere città, da quelle più grandi ai villaggi nelle aree più periferiche (danfluvial.com).



Figura II.14: *Foto aerea del centro storico di Amsterdam* (tratto da: Bureau Monumenten & Archeologie of Amsterdam. Wikipedia.org)

Amsterdam è la capitale dell'Olanda ed è conosciuta come la “Venezia del Nord” perché ricca di sistemi di canali: nel complesso si parla di circa 300 chilometri e 150 corsi d'acqua, i quali formano all'incirca 90 piccole isole, tutte collegate tra loro attraverso più di 1.500 ponti. Fu fondata intorno al 1200 come villaggio di pescatori, successivamente verso il 1400 fu considerata il più grande porto commerciale, nel XVIII secolo uno dei più grandi centri finanziari d'Europa e alla fine del XIX secolo,

con l'arrivo della Rivoluzione Industriale, si incentivarono nuove rotte commerciali con l'estero e i collegamenti con il Mare del Nord e il fiume Reno (Wikipedia.org).

Il fiume Amstel termina nel centro della città e si collega ai canali che sfociano nel lago IJ, il quale in origine era una baia. La rete di canali, denominata con il termine olandese *grachten*, in origine veniva utilizzata per controllare il livello dell'acqua, come difesa dagli attacchi dei nemici in tempi di guerra, ed inoltre per il trasporto di merci e persone e per l'irrigazione.

I canali che si concentrano nella zona centrale della città sono stati nominati Patrimonio dell'Umanità ed ogni giorno vengono navigati da una moltitudine di persone, tra turisti e locali, i quali sono interessati alla storia che li qualifica come tali. Tra i canali più importanti e noti di Amsterdam c'è il *Gouden Bocht*, traducibile in italiano con "curva d'oro", il quale passa per Leidsestraat e Vijzelstraat, tra i quartieri più ricchi e prestigiosi della capitale, con case di lusso molto belle, uffici di banche, compagnie di assicurazione, case editrici e istituzioni culturali. Sono navigabili a bordo di battelli, anche elettrici, dedicati a gite giornaliere solitamente di una durata che varia da un'ora ad un'ora e mezza per quelle che si concentrano sulla visita della capitale, ad una intera giornata per poter osservare più attrazioni come i vari musei o per esplorare anche le zone limitrofe (Wikipedia.org). A proposito di ciò è stato pensato un approccio alternativo per combinare la visita ai numerosi musei presenti nel territorio olandese ai tour in barca attraverso i cosiddetti *WAV (Waterborne Autonomous Vehicles)*, ossia veicoli autonomi sull'acqua. Questi risultano vantaggiosi rispetto ai mezzi di trasporto terrestre perché l'impatto ambientale è minore e sono utili per rendere le persone più consapevoli e responsabili durante i loro soggiorni in una determinata destinazione. Oltre a ciò potrebbero portare ad uno sviluppo urbanistico in merito alla congestione dovuta dal traffico, alla capacità della rete e all'efficienza dei viaggi. Si pensa che l'introduzione di veicoli di questo tipo in paesi come l'Olanda possa creare un'attrazione a sé stante e quasi sicuramente porterebbe ad un risultato positivo dato il numero di canali presenti. Inoltre, renderebbero più agevole il viaggio a coloro che non amano camminare o hanno qualche limitazione fisica nel farlo, essendo trasportati da una parte all'altra della città nel giro di poco tempo senza fare alcuna fatica. Tuttavia, ciò che potrebbe essere visto come uno "svantaggio" è che il trasporto via acqua è più lento rispetto a quello terrestre, anche se di poco, poiché vengono posti dei limiti di

velocità inferiori rispetto a quelli stradali, anche se si suppone un aumento in futuro (Rong et al. European Transport Research Review, 2020).

Il turismo fluviale è così evoluto ed apprezzato che le alternative per muoversi sono delle più disparate: esiste il cosiddetto *Canal Bus*, vale a dire un'imbarcazione adibita ad autobus che attraversa i principali canali eseguendo diverse soste come un vero e proprio mezzo di trasporto pubblico su strada; la *Canal Bike*, ossia un pedalò noleggiabile da massimo 4 persone, grazie al quale si può navigare in maniera sostenibile, tranquilla, sicura e divertente (si veda a proposito Tesi di Laurea Magistrale di Favrin L., 2017, p.39). Tra i vari tipi di imbarcazioni è molto frequente trovare lungo i cosiddetti "waterfront fluviali" le *houseboat*, le quali nei Paesi Bassi, in particolare ad Amsterdam, sono adibite a vere e proprie abitazioni, infatti dispongono di cucine attrezzate, camere con bagno e tutti i servizi necessari per poter vivere nel comfort più assoluto. Altre, invece, sono utilizzate come ristoranti, pub e altri tipi di locali notturni, dove è possibile trascorrere la serata in compagnia di amici o del proprio partner facendo aperitivo, magari degustando del buon vino o della birra locale, o stuzzicando qualche sfiziosità tipica della zona, come i loro formaggi (Leboat.it). Alcune di queste imbarcazioni sono anche adibite ad alberghi per chi vuole soggiornare addentrandosi in una delle tradizioni olandesi, ossia vivere sull'acqua. Tra i più popolari il *Botel*, ossia un hotel a 3 stelle adibito a barca raggiungibile via traghetto in una decina di minuti dal porto nelle vicinanze della stazione centrale. In questo hotel ci sono camere con bagno privato, colazione a buffet a bordo, vengono organizzate attività di vario genere come biliardo, videogiochi o c'è la possibilità di noleggiare biciclette e/o automobili per muoversi per le vie della città e di quelle minori nei dintorni, ideale per famiglie con bambini, ma anche per gruppi di amici o coppie che vogliono soggiornare in una struttura insolita (Giungati, 2023).

Anche qui, come negli altri Paesi di cui ho potuto approfondire il tema nei sottoparagrafi precedenti, hanno luogo molti eventi che hanno come elemento principale l'acqua e soprattutto in questo caso i canali.

Il primo tra questi è il *King's Day*, in italiano corrispondente a "La festa del Re", il quale per l'importanza che ha per il popolo olandese è stata dichiarata Festa Nazionale dei Paesi Bassi. Dal 2014 si tiene annualmente il 27 Aprile e si festeggia la nascita del sovrano Guglielmo Alessandro con parate, musica dal vivo e celebrazioni a bordo di

battelli lungo i vari canali che circondano la città. Oltre a questo ha luogo il mercato libero, in olandese chiamato *Vrijmarkt*, dove si possono trovare e comprare articoli di seconda mano di ogni tipo e specialità gastronomiche. Ciò che c'è di particolare è la richiesta di uno specifico dresscode: indossare abiti e/o accessori di colore arancione perché equivalente a quello ufficiale della casa reale olandese, ossia gli “Orange Nassau”, come si può ammirare nella Figura II.15 (Wong in Hotels.com).



Figura II.15: *King's Day ad Amsterdam* (foto di: Koen Smilde; tratto da: imamsterdam.com)

Un altro evento degno di nota è il *Grachtenfestival*, ossia “Il Festival dei canali” di Amsterdam, della durata di una decina di giorni per celebrare l'importanza dei canali, Patrimonio dell'Umanità dell'UNESCO. Quest'anno avrà luogo dall'11 al 20 Agosto e come ogni anno ci saranno come ospiti giovani musicisti da tutto il mondo, verrà realizzato il *Prinsengracht Concert* nei pressi del *Prinsengracht*, ossia “Il Canale del Principe”, ma non solo, poiché ci saranno altri concerti con entrata libera, musica dal vivo e per un pubblico più giovane o per famiglie con bambini avrà luogo il *Junior Canal Festival* (Wong in Hotels.com)

Infine, un altro festeggiamento che ogni anno attira un vasto pubblico, è il “Gay Pride”. Si sa che di questi tempi è un argomento molto discusso e che porta a diversi dibattiti, ma anche per questo vengono organizzate delle grandi manifestazioni per esprimere in

modo alternativo i propri ideali, coinvolgendo chi fa parte della comunità LGBTQ+, chi non ne fa parte, ma la appoggia ed informare chi magari non ha le dovute conoscenze, ma è propenso a imparare qualcosa di nuovo e aprire la propria mente. C'è da dire che nonostante in questi ultimi anni sembra esserci più libertà e apertura nei confronti di chi potrebbe essere considerato “diverso” o “strano” perché magari non rispetta i canoni classici a cui la maggior parte è abituata, il tema dell'omosessualità e il concetto dietro all'evento denominato “Gay Pride”, esiste già da un po'. Come in moltissimi altri Paesi del mondo, coloro che venivano etichettati come “diversi” ed erano, quindi, omosessuali, transessuali o altro, subivano maltrattamenti di ogni tipo. Questo succedeva fino agli anni '60 negli Stati Uniti, fintantochè la notte del 27 Giugno 1969 un gruppo di poliziotti statunitensi irruppe in un locale gay di Stonewall Inn con l'intento di malmenare chi si trovava lì, ma per la prima volta ci fu una ribellione da parte della comunità, la quale rispose allo stesso modo. Il 28 Giugno del 1970 venne celebrato il primo Gay Pride a New York. In merito ad Amsterdam si dedica un intero fine settimana, a partire da sabato con la *Canal Parade*, durante la quale solitamente un grande numero di barche decorate, circa 80, dalle 12.30 alle 18.30 trasportano DJ, cubisti/e, drag queen, e le strade si riempiono di gente con indumenti ed accessori dei colori dell'arcobaleno. Altro momento che segna l'apertura dei festeggiamenti è un discorso di benvenuto che si tiene nell'Homomonument a Westermarkt, seguito dal concerto dedicato proprio al Pride nel parco cittadino Vondelpark (Wong in Hotels.com).

Oltre alle bellezze offerte dalla famosa metropoli, ci sono altre mete da prendere in considerazione, tra cui Utrecht, conosciuta per la sua università e per i canali che si affacciano su diverse cantine, dove poter fare esperienze enogastronomiche degustando i vini tipici della zona o provando prelibatezze come i vari tipi di formaggio. Quest'ultimi si distinguono per la presenza di doppie banchine che nel XII secolo venivano utilizzate per raggiungere le abitazioni attraversando delle gallerie. Il canale più noto di questa città è l'*Oudegracht* e un tour consigliato è quello di *Stadtkasteel Oudaen*, cioè una casa fortificata trasformata in una fabbrica di birra (F.G., 2018).

Infine, Rotterdam, la quale si trova nella zona del grande delta del Reno, della Mosa e della Schelda, è il più grande porto d'Europa. Il suo toponimo è composto dalla parola *Rotte*, il quale corrisponde ad un piccolo fiume dei Paesi Bassi, e *dam*, termine olandese

per indicare “diga”. Infatti, non a caso la città fu realizzata dalla costruzione di una diga sul fiume Rotte per proteggere gli argini costruiti lungo la Mosa (Wikipedia.org).

Tra le cittadine meno conosciute, ma particolari in egual modo c'è Leida, anche lei piena di canali, ponti e banchine alberate dove poter sostare con la propria imbarcazione o poter passeggiare in mezzo alla natura o all'interno di un parco situato tra i canali chiamato *Het Plantsoen*. Infine, Delft, dove si trova uno dei canali più antichi, l' *Oude Delft*, il quale in origine veniva usato per difendersi, per il trasporto di merci, persone e rifornimenti vari (F.G., 2018).

Se, invece, si vuole vivere una vacanza in barca a stretto contatto con la natura e dedicare del tempo ad attività come la pesca, il ciclismo e/o sport nautici come la vela, la Frisia, provincia a nord dei Paesi Bassi, è la meta ideale. Il suo territorio è ricco di corsi d'acqua, di *polder*, dei caratteristici campi di tulipani e di paesini folkloristici sulle rive dei canali dove si può fare tappa per pranzare e/o cenare in qualche ristorante che offre prelibatezze tipiche della zona come cozze al vapore, ostriche e birra locale. Se si è amanti degli sport acquatici come il surf, il kite surf, il wind surf e la vela, è consigliato trascorrere una giornata al Lago IJsselmeer o nella città di Sneek, fondata nel X secolo e nota proprio per questo tipo di attività, ma anche per la pratica di canoa e kayak, difatti dal 1937 ha luogo la *Sneekweek* che consiste in un evento per gli appassionati di vela con eventi di diverso tipo sull'acqua, concerti, fiere e mercati (Leboat.it).

Tuttavia, l'attività sportiva più praticata e apprezzata dagli olandesi è il ciclismo. Buona parte della popolazione si muove in bicicletta per il suo essere pratica, economica e mezzo di trasporto “green”. Oltre a muoversi per le vie delle città, il Paese offre paesaggi suggestivi con diverse aree ciclo-pedonali che permettono di osservare da vicino i vasti campi di tulipani e i mulini, elemento caratteristico da sempre, poiché veniva utilizzato per distribuire l'acqua per irrigare i campi, prosciugare la terra e macinare il grano.

In conclusione, questo forte interesse nei confronti di questo tipo di turismo porta senza dubbio dei vantaggi, soprattutto a livello economico, ma in egual modo la congestione dei canali reca danno all'ambiente e crea un'atmosfera di disagio anche per i locali.

2.4.6 Il turismo fluviale italiano, in particolare nelle regioni settentrionali

Il turismo fluviale è maggiormente sviluppato nelle regioni dell'Italia Settentrionale, in particolare in quelle a nord-est, vale a dire il Veneto e il Friuli Venezia Giulia, ma è conosciuto anche in altre zone come in Lombardia, Piemonte e Lazio.

In generale il nostro Paese è circondato dal mare, ma allo stesso tempo è caratterizzato da un territorio che presenta numerose acque interne, ossia fiumi e laghi, ma anche aree lagunari e canali. Nello specifico ci sono 7.494 corsi d'acqua, di cui 1.242 fiumi, i quali hanno corsi più brevi rispetto a quelli europei menzionati nei sottoparagrafi precedenti, però sono molto numerosi grazie alle abbondanti piogge, ai nevai e ai ghiacciai presenti a nord. Di questi, 11 superano i 200 chilometri di lunghezza, 58 superano i 100 chilometri e 135 sfociano nel Mar Mediterraneo (Wikipedia.org).

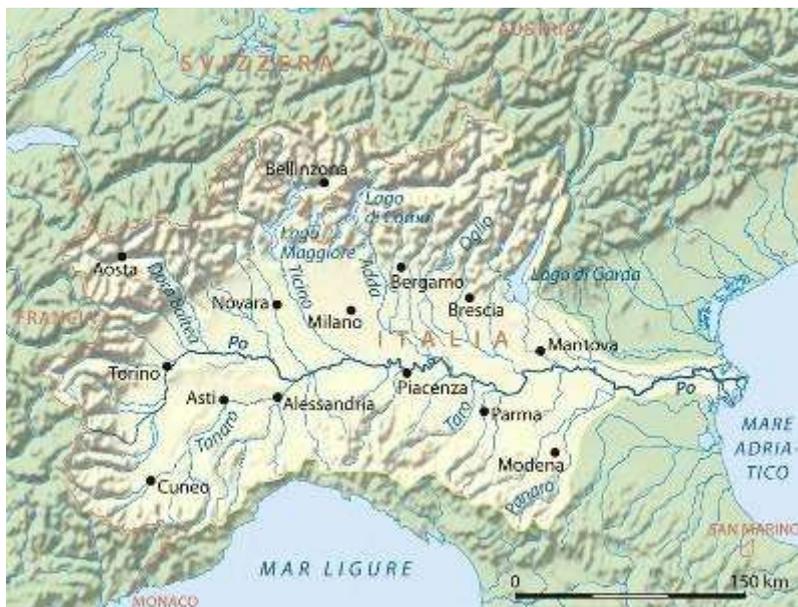


Figura II.16: *Il Fiume Po: dal Monviso al suo delta* (tratto da: centrometeo.com)

Il fiume più lungo e con un'ampia portata è il Po con i suoi 652 chilometri che percorrono tutta la Pianura Padana sfociando poi nel Mar Adriatico. Ha origine in Piemonte, ma bagna anche le regioni della Lombardia, dell'Emilia-Romagna e del Veneto, passando così per note città come Torino, Cremona, Piacenza e Ferrara. A seguire, in termini di lunghezza c'è l'Adige con 410 chilometri, il quale sfocia altrettanto nel Mar Adriatico, e il Tevere con 405 chilometri, il quale nasce in Emilia-

Romagna e sfocia nel Mar Tirreno attraversando tutto il centro di Roma. Questi sono i tre principali, ma ce ne sono molti altri che guadagnano le regioni a nord-est dell'Italia come il Veneto, il Trentino-Alto Adige e il Friuli-Venezia Giulia e sono: il fiume Brenta, il Tagliamento e l'Isonzo, i quali nascono tutti dalle Alpi per poi sfociare nel Mare Adriatico. Altri fiumi di una lunghezza notevole sono l'Arno che con i suoi 241 chilometri attraversa tutta la Toscana e il Volturno, il fiume dell'Italia meridionale.

Anche i laghi fanno parte delle acque interne e i principali appartengono alla regione della Lombardia e sono rispettivamente: il Lago di Garda, il quale passa anche per il Veneto e il Trentino-Alto Adige; il Lago Maggiore, il quale passa anche per Piemonte e Svizzera; il Lago di Como solo in Lombardia.

Infine, lungo le coste si trovano le lagune: la Laguna di Venezia in Veneto; la Laguna di Marano e Grado in Friuli-Venezia Giulia; la Laguna di Orbetello in Toscana (Wikipedia.org).

Secondo una ricerca realizzata da *JFC* nel 2018 questo tipo di turismo ha portato a 986 milioni di euro di fatturato a livello europeo, mentre in Italia 7 milioni 609 mila, di cui 996 mila 129 euro derivanti dal mercato nazionale e 6 milioni 612 mila 402 euro dal mercato internazionale. Questi risultati sono stati ottenuti dall'interesse per le *houseboat*, forma di mobilità sicuramente più sostenibile e che ha attirato per via della sua originalità 8.892 clienti in quell'anno, di cui 72,7% stranieri e il restante 27,3% italiani. Si è potuto notare che coloro che provengono da altri paesi europei, soprattutto nordici, essendo già abituati ad attività di questo tipo, ci dedicano più tempo, infatti si parla di soggiorni più lunghi che vanno da una settimana fino ad un massimo di due e la loro permanenza sulle *houseboat* è mediamente di 8,6 notti; mentre gli italiani fanno soggiorni di breve durata passando da una giornata, ad un fine settimana o al massimo una settimana per i più appassionati e la loro permanenza media è di 4,1 notti. Di questa clientela i soggiorni esteri equivalgono prima di tutto a tedeschi (26,8%) e austriaci (17,6%), seguiti da francesi (9,5%), svizzeri (7,8%), inglesi (7,1%), russi (6,1%), olandesi (4,7% e belgi (4,1%), e per finire da israeliani e spagnoli (2,4%) e australiani (2%). Per quanto riguarda quelli nazionali ai primi posti si trovano le regioni della Lombardia (17,3%), del Piemonte (15,8%) e del Lazio (12,1%), seguite da Veneto (10,2%) e Friuli-Venezia Giulia (8,4%), ed infine, da Trentino-Alto Adige (5,9%), Toscana (5,3%), Emilia-Romagna (5%) e Liguria (3,7%). Relativamente al periodo,

sempre basandosi sui dati ottenuti dalla medesima ricerca, il mese di luglio è ritenuto il più indicato, poiché rappresenta il 26% dei flussi totali all'anno, seguito da agosto con il 24,3% e settembre con il 18,3%.

A proposito del tipo di clientela che partecipa ad itinerari a bordo di *houseboat* si trovano: in prima linea famiglie composte da 2 a 5 nuclei e corrispondono al 30% del totale; seguite da famiglie con bambini per il 28,9%; gruppi di adulti (11,2%) e di giovani con età media di 35 anni (9,6%); il 7,6% corrisponde a coppie adulte, il 6,2% a coppie giovani senza figli; infine il 4,2% sono nuclei familiari multigenerazionali, ossia nonni con figli e nipoti (si veda a questo proposito l'articolo pubblicato su: Il Mattino di Padova, 2019).

Una volta approfondita l'idrografia del nostro Paese, illustrato qualche dato relativo a questo settore, ora mi soffermo su ciò che questo offre in termini di itinerari ed attività ricreative, particolarmente nelle regioni dell'Italia settentrionale.

In linea generale le proposte date da questo tipo di mercato sono principalmente: percorsi turistico-ambientali, i quali prevedono contatto con la natura, visita di riserve e parchi naturali, attività come il *birdwatching*; itinerari enogastronomici con assaggi di prodotti tipici locali; tour personalizzati come ad esempio navigazione notturna con cena nel ristorante a bordo, convegni, eventi, o tematici, come il "turismo del vino" con visita a cantine, vigneti, fiere dedicate (Cerutti, 2014, p.26).

Per quanto riguarda il tipo di trasporto, la navigazione può avvenire su motonavi di grandi dimensioni a scopo ricreativo e anche di trasporto; su imbarcazioni private e di piccole dimensioni; su imbarcazioni a noleggio (Cerutti, 2014, p.27).

Prima di dedicarmi alle regioni di cui tratterò anche nel terzo capitolo in riferimento all'idrovia della Litoranea Veneta, ossia il Veneto e il Friuli- Venezia Giulia, vediamo altri tipi di offerte di turismo fluviale in Italia.

Come già è stato spiegato sopra, il Po è il primo fiume per lunghezza, ma anche per portata d'acqua, per questo è uno dei pochi su cui è possibile organizzare delle crociere fluviali, le quali principalmente collegano Venezia a diverse città come Mantova, Ferrara, Bologna, Verona e Padova. Anche Torino organizza crociere con escursioni a terra per la città seguendo tutto il corso del Po.

Un'altra città che a partire dal 2002 è diventata meta per gli appassionati di percorsi fluviali è Roma. In quell'anno venne inaugurata la prima crociera sul Tevere, il fiume

che attraversa la regione e il centro storico permettendone una visita fuori dal comune. Ci sono diversi itinerari, tra cui: il percorso lungo l'Isola Tiberina fino a Castel Sant'Angelo partendo dal Molo Sant'Angelo oppure partenza dal Ponte Marconi verso gli scavi di Ostia Antica, per proseguire fino al Porto di Traiano e arrivare alla foce del Tevere dove si può godere della flora e della fauna che caratterizza il territorio, oltre al patrimonio artistico, culturale ed architettonico. Il servizio chiamato *Rome Boat* è attivo da aprile ad ottobre e propone diversi tipi di navigazione: crociere di un'ora con audioguida in lingua italiana, inglese, francese, tedesca, spagnola, russa o cinese; crociere con aperitivo tipico romano; noleggio di imbarcazioni private o partecipazione a gite su battelli lungo il Tevere, dove è fattibile organizzare su richiesta cene romantiche o di lavoro, feste di compleanno, eventi aziendali, cerimonie come i matrimoni e così via, accompagnati da animazione, DJ set, cabaret, spettacoli canori (Turismoroma.it).

Tornando all'Italia settentrionale, uno dei sistemi di navigazione interna nazionale è quello Padano-Veneto, il quale è dotato di una rete di canali e fiumi navigabili che permettono di collegare l'Europa centrale con il Mar Adriatico tramite l'idrovia Locarno-Venezia-Trieste. Da Locarno, comune situato sulla costa svizzera del Lago Maggiore, navigando lungo il Ticino e i navigli milanesi si raggiunge il fiume Po dal quale delta si arriva fino alla Laguna di Venezia e attraversando i suoi canali si giunge alla Laguna di Marano e Grado in Friuli-Venezia Giulia. Infine, proseguendo lungo il fiume Isonzo si sfocia nel Golfo di Trieste. Lungo la Laguna di Venezia si possono trovare diversi ormeggi per le imbarcazioni, soprattutto per quelle private e in particolare: in Laguna-sud presso le località di Chioggia, Sottomarina e Pellestrina; in Laguna-centro presso le isole di Murano, Burano, Treporti e Fusina; in Laguna-nord presso Portograndi (Polloni, Ridella, 2006).

Oltre a questo sistema, in Veneto c'è il patrimonio acqueo più ricco d'Italia ed equivale alla regione del Polesine, identificata nella provincia di Rovigo e si trova tra il basso corso dei fiumi Adige e Po fino al Mare Adriatico. In questa zona vengono organizzate crociere fluviali sulle quali si può pernottare, in particolare sono conosciute le "crociere dei tre Ducati": il Ducato Veneziano; il Ducato degli Estensi (Ferrara); il Ducato di Mantova (dei Gonzaga) che passa per il Mincio, dal Lago di Garda al Po.

Il noleggio di *houseboat* in Italia cominciò a partire dalla fine degli anni '90 e i gruppi internazionali che si occuparono ed occupano tutt'oggi dell'amministrazione e gestione di tour di questo tipo sono *Le Boat* e *Locaboat*, mentre una delle società nazionali più note è *Houseboat Holidays Italia*, la quale opera specialmente in Veneto e Friuli-Venezia Giulia. È possibile noleggiare *houseboat* senza bisogno della patente nautica e scegliere tra le varie offerte che la piattaforma propone, inoltre nel prezzo è incluso un corso di formazione prima della partenza con prove di guida seguiti da esperti ed è accessibile a tutti, poiché sono multilingua e molto preparati. In riferimento al Veneto esempi di tragitti sono la Laguna di Venezia con le sue isole principali come Murano e Burano, ma anche quelle minori come Torcello e Pellestrina; la Riviera del Brenta con le "ville venete" di Andrea Palladio, tra cui le più famose sono Villa Pisani e Villa Foscari che costeggiano la Riviera, fino ad arrivare al centro storico di Padova; infine il percorso della Litoranea Veneta passando per Jesolo, Lignano, Bibione e Caorle (Houseboat.it).

Nel Friuli-Venezia Giulia l'itinerario prevalente è quello che comprende la Laguna da Caorle a Grado con molti porti turistici lungo il percorso per l'ormeggio della propria imbarcazione così da poter sostare nei centri storici che si incontrano. Durante il tragitto di quest'ultima si possono incontrare pescatori locali che aprono le loro case, denominate "casoni", ai visitatori per poter deliziare del pesce fresco appena pescato, di buon vino locale e trascorrere la notte presso le loro abitazioni per poi riprendere il viaggio il giorno dopo con la luce del sole. Tra le mete prescelte c'è la città romana di Aquileia, divenuta Patrimonio Mondiale dell'Umanità dell'UNESCO per essere un sito archeologico molto suggestivo ed inoltre, il borgo di Marano caratterizzato da pescherecci e da una riserva naturale. Infine, alle due estremità della Laguna, si trovano le città di Lignano e Grado dove si può trascorrere una giornata tra shopping nei vari negozi, pranzi e cene con cibo tipico, prendendo il sole sulle spiagge, divertendosi con le attrazioni adatte per bambini e ragazzi di tutte le età o in locali notturni (Houseboat.it).

Il tour della Laguna di Venezia è un'opportunità per vedere una delle città più visitate al mondo da un punto di vista diverso e in maniera più tranquilla rispetto a quanto lo sarebbe passeggiando per le sue calli sempre molto affollate. Inoltre, è possibile esplorare luoghi differenti, anch'essi molto caratteristici, come le isole più note di

Burano per le sue case colorate e per la tradizione della tessitura del merletto, e Murano per la lavorazione del vetro, ma anche quelle meno conosciute dai turisti di massa, come Torcello, divenuta Patrimonio dell'Umanità dell'UNESCO e Pellestrina (Unesco, 2023). Torcello fu una prosperosa meta commerciale già a partire dal I secolo d.C, ma raggiunse il suo massimo sviluppo nel X secolo. Interessante da visitare è il “Museo Provinciale di Torcello” costruito nel tardo ‘800, nel quale sono raccolte testimonianze venete, preromane, romane, bizantine, altomedievali, fino ai tempi del XIX secolo. Ad oggi offre itinerari di visite e laboratori didattici virtuali (Museo Provinciale di Torcello, Unesco).

Pellestrina, invece, è un borgo che si estende per circa 11 chilometri tra il Mare Adriatico e la Laguna di Venezia, caratterizzato da case tradizionali del ‘500 e del ‘600. Ciò che lo rende gradevole sono le spiagge, il lungomare per passeggiare e la riserva naturale attraversabile a piedi o in bicicletta, ma anche l’esistenza ancora di alcune tradizioni come la lavorazione del merletto “a fuselli”, tipico della zona, il quale si realizza intrecciando fili di cotone sopra un cuscino cilindrico chiamato “tombolo”. Relativamente alle feste legate all’elemento dell’acqua, la prima domenica di Agosto ogni anno si tiene la Regata di Pellestrina con la pratica della “voga alla veneta” (Ipendolo.it).

Importante da sottolineare è il fatto che Venezia e la sua Laguna fu iscritta nella Lista dei beni Patrimonio dell'Umanità dell'UNESCO nel 1987 «per l’unicità e singolarità dei suoi valori culturali, costituiti da un patrimonio storico, archeologico, urbano, architettonico, artistico e di tradizioni culturali eccezionale, integrato in un contesto ambientale, naturale e paesaggistico straordinario. La Laguna di Venezia è uno degli esempi più antichi e complessi delle relazioni tra attività antropiche e dinamiche naturali, dove si trova la maggiore concentrazione di beni culturali e di espressioni artistiche, stratificate nei secoli. Il Sito può essere considerato come un “paesaggio culturale” che illustra l'opera combinata dell’ uomo e della natura nel corso del tempo sotto l’ influenza di vincoli fisici e di opportunità ambientali, sociali, economiche e culturali» (Venezia e la sua Laguna, UNESCO)²⁰.

Per quanto riguarda l’itinerario lungo la Riviera del Brenta, il più conosciuto è quello del “Burchiello”, il quale generalmente si svolge nei mesi da marzo ad ottobre e

²⁰ http://www.veniceandlagoon.net/web/sito_unesco/ (consultato in data 31/07)

consiste in una crociera tra le cosiddette “ville venete” dell’architetto Andrea Palladio, alcune adibite a musei, altre visibili solo dall’esterno. Il “Burchiello” «era una tipica imbarcazione veneziana per trasporto passeggeri, dotata di una grande cabina in legno, con tre o quattro balconi, finemente lavorata e decorata. Il Burchiello veniva utilizzato dai ceti veneziani più facoltosi per raggiungere dalla città le loro Ville in campagna» (ilburchiello.it)²¹.



Figura II.17 Percorso del Fiume Brenta (tratto da: vivovenetia.it)

Il percorso continua fino alla città storica di Padova per poi arrivare fino a Venezia. Partendo dalla città patavina verso Venezia si passa per il Portello, antico porto fluviale, dove giungevano i battelli che percorrendo i fiumi e i canali navigabili da Padova arrivavano a Venezia. Una volta oltrepassato il Portello si giunge alla Chiusa di Noventa Padovana e a quella di Stra, dove si trova il Canal del Brenta e una delle Ville più conosciute e visitabili all’interno, ossia Villa Pisani, un Palazzo Ducale con un parco gigantesco nel quale è presente anche un labirinto. Una volta attraversata la Riviera con la vista delle Ville che si affacciano sullo specchio d’acqua, la navigazione prosegue verso Dolo, tipica cittadina veneziana, di cui sono famosi i Mulini, lo Squero e la Conca antica, e piano piano si attraversano diverse città della provincia veneziana, come Mira e Malcontenta, nelle quali si trovano altre Ville. Il percorso termina con l’arrivo a Venezia, entrando dapprima nel canale della Giudecca per poi arrivare al Bacino di San Marco (ilburchiello.it).

Nella città patavina un altro tour molto conosciuto è “Padova d’acque”, il quale consiste in un percorso a bordo di un’imbarcazione denominata “Burchiello” con tappe presso musei, come il “Museo Civico della Navigazione Fluviale” a Battaglia Terme.

Per svolgere questo tipo di attività le imbarcazioni sono un elemento fondamentale e quelle dedicate al trasporto in ambienti fluviali sono sempre state un mezzo molto

²¹ <https://www.ilburchiello.it/litinerario> (consultato in data 05/08)

utilizzato dai veneti, poiché essendo il territorio pieno di zone paludose, la mobilità terrestre risultava poco agevole e pratica, quindi si preferiva quella via acqua per lo scambio di merci, per il loro trasporto e per lo spostamento anche degli individui. Dal XVI secolo partendo da Venezia si poteva raggiungere la terraferma navigando per canali e fiumi, ed inoltre molti in quel modo giungevano alle proprie residenze estive situate in zone più periferiche. Tra le imbarcazioni tipiche per il trasporto di merci e passeggeri nella regione al primo posto troviamo il cosiddetto *burcio*, il quale poteva tenere e trasferire tonnellate di materiali, ma anche un gran numero di passeggeri e per questo portava molto profitto. Questo veniva costruito in legno ed era a fondo piatto per permettere una navigazione in bassi fondali, inoltre la navigazione era a vela o a remi se lo si lasciava trasportare dalla corrente, oppure a traino o a rimorchio se pilotato da qualcuno (Turato et al., 1981). Simile al *burcio* c'era anche il *burchiello* di cui ho già scritto, ma questo esisteva anche di linea, ossia imbarcazioni più di lusso che partivano ad orari prestabiliti, anche in assenza di viaggiatori. Negli anni tra il '500 e il '700 veniva molto usato da stranieri che arrivavano in Italia per il Grand Tour a visitare città d'arte come Venezia, Milano e Roma, oppure anche dai locali stessi, i quali raggiungevano le proprie dimore estive situate lungo la Riviera. Per navigare lungo le acque della città di Padova, invece, veniva usata "la Padovana", imbarcazione dalle piccole dimensioni per poter attraversare i canali stretti.

Una volta comparso il motore a vapore la presenza di queste barche era sempre più ridotta fino a scomparire del tutto e segnare la fine della navigazione interna negli ultimi decenni del 1800. Le ragioni principali per le quali è cessata la navigazione interna furono: l'inadeguata struttura dei canali; presenza di ponti troppo bassi per il passaggio dei vari tipi di imbarcazioni; limitatezza dei fondali, poiché perlopiù poco profondi; porti con servizi scarsi, inadeguati o addirittura inesistenti per consentire operazioni come il carico e/o lo scarico; ed infine, concorrenza dovuta dall'arrivo del sistema ferroviario.

Per quanto riguarda le attività sportive, quella più praticata nella nostra regione è quella della "voga alla veneta", la quale è una vera e propria tradizione legata all'ambiente fluviale. Si tiene con cadenza annuale la prima domenica del mese di settembre ed attira numerosi locali, ma anche turisti in vacanza, i quali si riuniscono lungo le rive del Canal Grande per assistere allo spettacolo (Regatastoricavenezia.it). Sono diverse le barche

che vengono usate e sono chiamate così: la *gondola*, il *sàndolo*, la *mascheréta*, la *caorlina*, il *puparino*, il *gondolino*, la *veneta* e la *batéla* (culturaveneto.it). Questa è una tradizione molto antica, le prime testimonianze risalgono al XIII secolo, anche se molto probabilmente è ancora più remota essendo da sempre conosciuta come “la Regina dei mari” e per quello era fondamentale avere degli equipaggi ben addestrati al remo per poter navigare lungo le vie d’acqua commerciali. Da aprile a settembre hanno luogo più di 120 regate nello stile di voga alla veneta, tra le quali la più conosciuta è la “Regata Storica”. Il termine “regata” probabilmente deriva da “aurigare”, ossia gareggiare, verbo utilizzato nel XVI secolo per indicare una gara, o meglio una competizione di barche tra barcaioli o gondolieri.



Figura II.18: *Regata Storica* (tratto da: venipedia.it)

Prima dell’inizio della competizione si tiene una sfilata di imbarcazioni tipiche del ‘500, tutte colorate e decorate, guidate da gondolieri in costume, i quali trasportano le figure del doge, della dogaressa, di Caterina Cornaro (sposa del Re di Cipro che rinunciò al trono in favore di Venezia), le più alte cariche della Magistratura veneziana. La Regata Moderna nacque nel 1841 e alcuni anni dopo, più precisamente nel 1866, con l’annessione di Venezia al Regno d’Italia, il fine delle regate cambiò: era diventata un modo per celebrare il passato della Repubblica Veneta. Nel 1989 al termine “Regata” venne affiancato quello di “storica”, diventando una delle feste tradizionali più importanti per il territorio (Regatastoricavenezia.it).

Il Veneto è tra le regioni più quotate anche per sport acquatici come il Rafting che si può praticare in tutti i fiumi, vale a dire sul Brenta, sull’Adige, sul Sile e sul Piave, anche se il più indicato è l’Adige, in provincia di Verona. Grazie a questo sport è possibile immergersi pienamente nella natura, godere del suo silenzio che lo contraddistingue dal caos della città, ma si possono ammirare anche i diversi monumenti di origine romana

presenti lungo il tragitto, come ponti, archi e chiese. Anche il Sile offre un itinerario molto suggestivo all'interno del suo Parco Nazionale Regionale. Il Rafting in queste zone offre anche opportunità particolari, come Rafting con degustazione di vini, con aperitivo di prodotti tipici locali o avventure notturne.

Altro sport molto quotato anche nel nostro Paese è quello definito *canoying* ed una delle regioni settentrionali in cui viene praticato è il Piemonte. Uno dei vari itinerari è quello della Valle Orco, alle pendici del Gran Paradiso, il quale consiste in un percorso tra pareti rocciose e sentieri e per questo si possono svolgere anche altre attività tipo il ciclismo, l'escursionismo, l'alpinismo e il "torrentismo", ossia quella attività che consiste nello scendere fiumi per l'appunto situati tra pareti rocciose e corsi d'acqua di diversa portata. Ovviamente si è seguiti da professionisti e da guide alpine certificate che consigliano i percorsi più adatti e sicuri in base anche al livello di conoscenza di ogni persona, questo infatti dà l'opportunità ad una vasta clientela di partecipare a questo tipo di sport acquatico per provare una nuova esperienza o migliorare le conoscenze già apprese durante le avventure precedenti (Yumping.it).

In conclusione, nonostante ci siano diversi limiti rispetto ad altri paesi europei, anche nel nostro Paese questa forma di turismo sostenibile sta prendendo il sopravvento.

Nella nostra regione, ad esempio, è stato realizzato un progetto che ci è stato presentato durante un intervento organizzato dal Professor Vallerani tenuto da Eriberto Eulisse direttamente dal Centro Internazionale Civiltà dell'Acqua ONLUS. Il workshop si intitola *Global Network of Water Museums and UNESCO Chair "Water Heritage and Sustainable Development"*. L'iniziativa, invece, è denominata "iniziativa faro" e presenta il passaggio dal museo digitale delle "Tre Venezie" al Programma Idrologico Intergoverantivo dell'UNESCO per la promozione dei patrimoni acquatici. Questa è stata realizzata seguendo degli obiettivi: analizzare il contesto geo-storico delle vie d'acqua interne delle "Tre Venezie"; proporre itinerari digitali per facilitare l'accesso ai patrimoni dell'acqua e promuovere un turismo più sostenibile; far conoscere la piattaforma online dedicata alle "Tre Venezie" come se fosse un museo, infatti sono presenti anche audioguide ed itinerari digitali per far conoscere la storia di questi luoghi conosciuti o sconosciuti in maniera alternativa, coinvolgendo un pubblico più vasto molto vicino alla tecnologia di questi tempi. Oltre ad app dedicate alla scoperta di Venezia, ne esistono altre per quanto riguarda i percorsi del Fiume Po, del Bacchiglione,

del Tagliamento, ma anche per escursioni lungo i Colli Euganei. Ciò che rende queste applicazioni molto interessanti ed interattive è il fatto che viene coinvolta direttamente la comunità locale, la quale può contribuire alla progettazione dei vari itinerari, crearne di altri, includendo racconti personali, interviste, fotografie, commenti e così via.

Nel prossimo capitolo mi focalizzerò sull'Idrovia della Litoranea Veneta, descrivendone in primo luogo l'aspetto geografico ed in secondo luogo analizzerò ed approfondirò il turismo fluviale di quest'area facendo riferimento a dei risultati ottenuti da indagini rivolte a turisti e visitatori italiani e stranieri relativamente all'offerta turistica principalmente nella Regione del Veneto.

CAPITOLO III L'IDROVIA DELLA LITORANEA VENETA

3.1 Il territorio della Litoranea Veneta: tra geografia e offerta turistica

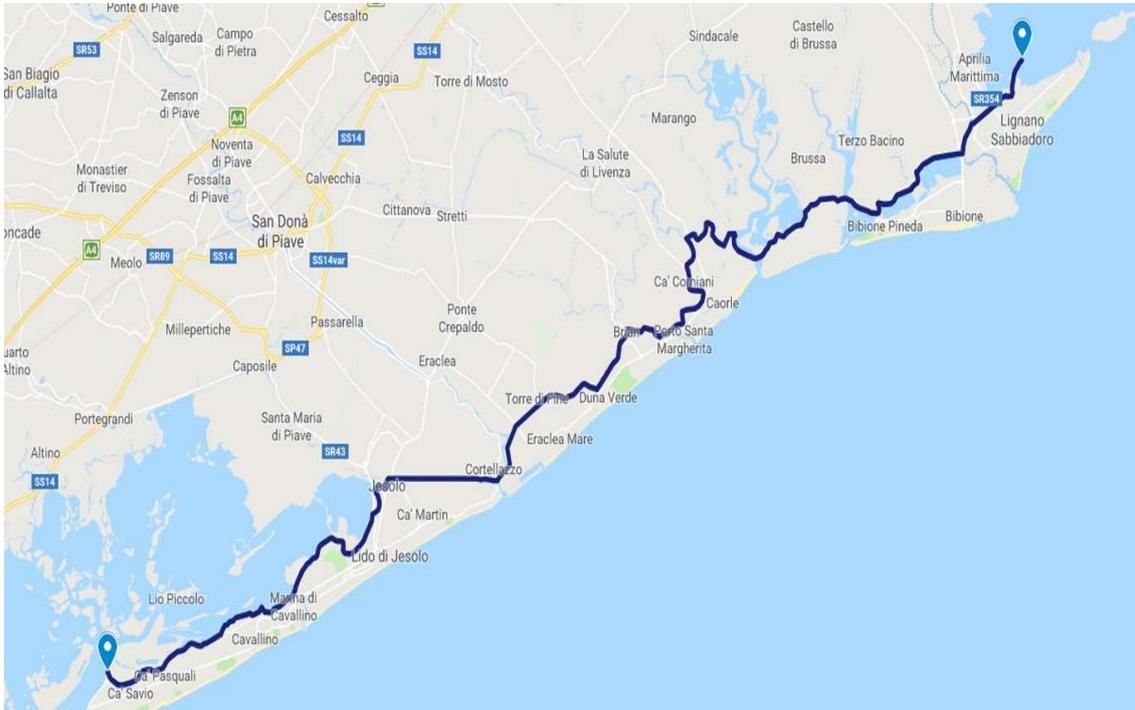


Figura III.1: *Percorso della Litoranea Veneta* (tratto da: Infrastrutture Venete s.r.l)

Nell'ultimo sottoparagrafo del capitolo precedente ho introdotto ed esaminato in maniera abbastanza sommaria il turismo fluviale in Italia, riportando alcuni esempi in particolare, tra cui l'Idrovia della Litoranea Veneta tra il Veneto e il Friuli-Venezia Giulia della quale farò una descrizione più approfondita nel seguente capitolo.

La Litoranea Veneta è un sistema di canali artificiali e naturali, corsi d'acqua, zone di terraferma e lagunari. Essa parte dalla Laguna nord di Venezia, più precisamente dalla località di Cavallino, e continua verso est attraversando il canale Silone e con le sue diramazioni collega i fiumi Sile, Piave e Livenza per raggiungere poi la Laguna di Caorle e Bibione. Attraverso il fiume Tagliamento, invece, si raggiungono le Lagune di Marano e Grado, la foce del fiume Isonzo dalla quale in pochi chilometri di mare si arriva alle città di Monfalcone e Trieste, le quali, però, non fanno già più parte dell'idrovia.

Si estende per circa 127 chilometri, di cui 68,5 nella regione veneta e i restanti 58,5 in quella friulana (Agenziapi.it). È definita "idrovia", poiché è una vera e propria via

d'acqua navigabile da diversi tipi di imbarcazioni come quelle da diporto di piccole dimensioni, barche a remi e/o canoe e da *houseboat*.

La navigazione interna lungo la Litoranea Veneta veniva praticata già a partire dal 301 a.C, ma il suo massimo splendore ci fu con la Serenissima Repubblica di Venezia durante i suoi “tempi d’oro” per favorire scambi commerciali fra i suoi domini. Venne poi sfruttata anche dai Romani per risalire il territorio verso nord e come via commerciale e di connessione tra la città di Venezia e le destinazioni orientali (Assonauticavenezia.it).

Durante gli anni ‘60 e ‘70 del Novecento comincia ad acquisire un valore di tipo diverso per la nascita del turismo motonautico, grazie al quale il collegamento fluviale veniva visto e utilizzato per vivere esperienze suggestive e svolgere vari itinerari (Prof. Vallerani F, 2004, p.21). Ad oggi viene utilizzata prettamente per fini turistici data la varietà di proposte che offre a livello paesaggistico, infatti presenta oltre ai canali, alle lagune e alle foci fluviali, anche zone naturalistiche e faunistiche, lunghi argini percorribili a piedi o in bicicletta, paesaggi rurali della bonifica, ossia quella parte di terra coltivata, dalla quale si estraggono prodotti tipici che si possono assaggiare nei ristoranti e/o nelle osterie delle zone attraversate dal corso d’acqua. Oltre a ciò, ci sono attrazioni anche a livello architettonico, culturale e storico, come opere idrauliche, fari, casoni, conche di navigazione, ponti mobili e così via, che rendono il percorso più interessante (Caorle.it).

Questa via d’acqua attraversa vari comuni della parte orientale tra cui: Cavallino-Treporti: dalla Laguna Nord di Venezia al Fiume Sile fino a Piave Vecchia; Jesolo: dal Sile al Piave; Eraclea: dal fiume Piave a Torre di Fine; Caorle: dalla frazione di Brian alla Laguna di Caorle; San Michele al Tagliamento: dalla Laguna di Caorle al fiume Tagliamento (Prof. Vallerani F, 2004, p.28). Oltre a queste zone attraversa anche altre di terraferma come Concordia Sagittaria, antica colonia romana dove si trovano reperti archeologici principalmente dell’epoca romana e Portogruaro, antico borgo mercantile sorto sul Lemene, il quale è caratterizzato da un’architettura gotico-rinascimentale di impronta veneziana (Osservatorio locale per il paesaggio della bonifica del Veneto Orientale, 2021, p.65).

Passando per una grande varietà di luoghi è possibile svolgere molte attività di diverso tipo, tra queste, ad esempio il cicloturismo nella zona lagunare di Caorle e Bibione,

nella quale si trova l'oasi naturalistica di Valle Vecchia, patrimonio ambientale da valorizzare anche attraverso forme di mobilità ecosostenibile come appunto la bicicletta. Nel 2020, il Comune di San Michele al Tagliamento, VeGAL (Agenzia di sviluppo del Veneto Orientale) e "Veneto Agricoltura" hanno collaborato per realizzare un servizio di collegamento fluviale per il trasporto di ciclisti e pedoni tra Bibione e quest'oasi, riscontrando un successo notevole. L'anno successivo si è deciso di ampliare il percorso allungando la navigazione dall'oasi naturalistica alla sponda del canale Riello a Caorle. Una volta costruito questo servizio navigabile il numero di turisti è aumentato e circa 22.000 persone hanno voluto sfruttare questa iniziativa, la quale ha portato sicuramente dei benefici come: la riduzione del traffico stradale, l'aumento dell'offerta turistica, la destagionalizzazione dei flussi turistici e l'aumento del desiderio di scoprire posti meno conosciuti attraverso una mobilità più "green". Per incentivare maggiormente questo tipo di itinerari e garantire un passaggio sostenibile da una zona ad un'altra, il Comune di Caorle ha acquistato un'imbarcazione elettrica dalla sponda destra del canale Riello a quella di sinistra della foce del fiume Lemene presso San Gaetano (Osservatorio locale per il paesaggio della bonifica del Veneto Orientale, 2021, p.38).

Uno dei mezzi più usati per navigare sull'idrovia è la ormai rinomata *houseboat*, poiché come ho già puntualizzato più volte nel corso dell'elaborato, non è necessaria la patente nautica ed inoltre è molto comoda e pratica per i vari servizi che offre.

Nonostante guidare un'imbarcazione di questo tipo possa risultare abbastanza semplice, è senza dubbio vantaggioso conoscere qualche terminologia specifica per navigare più tranquillamente e anche in modo più sicuro e consapevole, sapendosi destreggiare senza troppe difficoltà rispettando alcune regole fondamentali. Tra queste: il divieto di legare la barca alla cosiddetta *bricola/bricola*, ossia «una struttura nautica utilizzata per indicare le vie d'acqua (canali) nelle lagune di Venezia, Marano e Grado, nonché diffusa lungo il basso corso dei fiumi e dei canali del Veneto e del Friuli per l'ormeggio delle imbarcazioni. È formata da due o più grossi pali di legno di larice legati tra di loro e posti in acqua, conficcati nel fondale» (Wikipedia.org)²². Vietato anche legarla alle *dame*, cioè «unione di cinque pali di cui uno più alto, sul quale solitamente una luce segnala l'inizio di un canale» (Agostoni, 2022)²³. È consentito legarla solo a pali solitari chiamati *paline* (Agostoni, 2022).

²² <https://it.wikipedia.org/wiki/Briccola> (consultato in data 13/08)

²³ <https://viaggi.corriere.it/weekend/cards/idrovia-litorale-veneta/> (consultato in data 10/08)

Tra le società specializzate in itinerari fluviali a bordo di *houseboat* è molto conosciuta *Houseboat Holidays Italia*, la quale ha una base a Casale sul Sile da dove si parte per un percorso che attraversa diverse zone tra il Veneto e il Friuli-Venezia Giulia (Agostoni, 2022). Casale sul Sile è un comune in provincia di Treviso dove ha luogo il Parco Naturale Regionale del fiume Sile, istituito dal 1991, il quale si estende su una superficie di 4.152 ettari nei quali sono compresi 11 comuni distribuiti tra le province di Padova, Treviso e Venezia. Lungo il percorso, percorribile in bicicletta dati i tratti di piste ciclabili e le alzaie, si possono notare delle testimonianze di storia antica legate alla navigazione fluviale, come i ganci per legare i cavalli al porto o i lavatoi in pietra che usavano le lavandaie e i mulini. Ad un certo punto si arriva nel paesino di Casier che ospita il Cimitero dei Burci, ossia le imbarcazioni da carico tipiche veneziane costruite in legno e oramai abbandonate (Parco Regionale del Fiume Sile, 2023).

Da Casale sul Sile, raggiungendo il centro di Quarto d'Altino, si arriva alla conca di Portegrandi, una chiusa molto antica della Laguna veneziana e successivamente alla penisola di Cavallino-Treporti bagnata dalle acque dolci del fiume Sile, da quelle salate del Mar Adriatico ed infine da quelle salmastre della Laguna Nord di Venezia. Il suo territorio è sempre stato caratterizzato da condizioni ambientali poco favorevoli come l'interrimento di zone lagunari, lo sprofondamento di isole, alluvioni ed erosioni e questo ha reso complicata la vita sia di esseri umani sia di piante e animali (Prof. Vallerani F., 2004, p.35). La popolazione del Litorale di Cavallino è dedita principalmente a due attività: agricoltura e turismo. Per quanto riguarda la prima sono presenti diverse piccole aziende gestite perlopiù da famiglie, le quali negli anni si sono specializzate nella produzione di ortaggi e hanno potuto godere di un buon risultato dal punto di vista economico grazie all'innovazione delle tecniche di coltura. In merito alla seconda, è una zona diventata nota località turistica grazie alla presenza di strutture ricettive di vario genere: dai campeggi, ai villaggi vacanze, agli alberghi, ad appartamenti e/o ville, per non parlare di strutture come ristoranti, bar e negozi.

È un'area molto consigliata per coloro che amano il "turismo all'aria aperta", poiché ci sono chilometri di spiagge, aree verdi, ed inoltre è possibile raggiungere la città di Venezia in motonave attraversando tutta la Laguna. Allo stesso tempo, però, ha un'offerta molto ampia e diversificata da permettere a chiunque, dai più giovani ai più adulti, ma anche a coloro che hanno determinate esigenze, di usufruire dei vari servizi.

Lì vicino è possibile anche fare tappa presso l'isola di Falconera, nota già nel Medioevo per la caccia al falcone, un uccello rapace presente nella zona (Prof. Vallerani F., 2004, p.41).

L'itinerario continua arrivando ad una meta molto conosciuta per lo svago ed il relax: Lido di Jesolo e il suo centro città. Sono disponibili molte strutture alberghiere e servizi di vario genere, una buona rete di piste ciclabili e spesso e volentieri viene scelta come punto di partenza per spostarsi verso località di terraferma come ad esempio San Donà di Piave, dove si può dedicare una visita al "Parco Fluviale" e al "Museo della Bonifica" (Prof. Vallerani F., 2004, p.51). Si continua, giungendo a Caorle, situata tra le foci di Livenza e Lemene, ma legata in egual modo alla terraferma, riconoscibile dalla case colorate, dalle piccole calli e dal porto che ricorda un antico villaggio di pescatori, infatti proprio per queste caratteristiche viene soprannominata *small Venice*. Fu porto metropolitano della Serenissima e zona di transito del trasporto di merci via mare, dalla quale poi si spostavano verso i paesi del Nord Europa lungo le vie d'acqua navigabili.

Ai tempi il centro storico era formato da tre isolette collegate fra loro da ponti ed inoltre non c'erano strade, bensì canali navigabili proprio come a Venezia, i quali, però, durante la metà del 1800 vennero interrati. Caorle è rinomata anche per i chilometri di spiagge pulite, per essere meta per gli amanti degli sport acquatici, per la presenza di zone naturalistiche, ma allo stesso tempo architettoniche. Le attività principali di cui gode questa cittadina veneziana sono sicuramente il turismo e la pesca, difatti è da vedere il Porto Peschereccio dove i pescatori, dopo aver ormeggiato la propria barca, eseguono un antico rituale tramandato di generazione in generazione oramai da secoli che consiste nel lavaggio e nella riparazione delle reti da pesca in un modo preciso. Hanno luogo anche diverse tradizioni e feste che hanno come elemento comune l'acqua, ad esempio la seconda domenica di Luglio si festeggia la Madonna dell'Angelo. La tradizione narra che un gruppo di pescatori trovarono in mare una statua costruita in legno raffigurante la Madonna con il Bambino, la quale venne poi portata da alcuni bambini all'interno del Duomo della città, ma il giorno dopo scomparve e si ritrovò nel Santuario, oggi chiamato Chiesa della Madonna dell'Angelo. Ogni cinque anni si tiene una vera e propria processione di numerose imbarcazioni di pescatori, durante la quale la statua viene trasportata a bordo della cosiddetta *caorlina*, ossia una barca a remi tipica della Laguna veneziana, per poi essere riportata al Santuario (caorle.eu).

Ci si addentra poi nella Laguna di Caorle e Bibione, area protetta e molto quotata da pescatori e birdwatcher. In questa zona si trovano i cosiddetti “casoni”, vale a dire le tipiche case dei pescatori e cacciatori, costruite in legno e canna palustre, restaurati e alcuni adibiti a ristoranti dove mangiare del buon pesce fresco appena pescato, accompagnato da un calice di buon vino. Altri, invece, vengono utilizzati come edifici illustrativi di tradizioni e metodi antichi relativi all’attività della pesca.

Bibione, invece, è conosciuta per le sue terme e per la vasta rete di piste ciclabili che danno la possibilità di attraversare tutta la città nel bel mezzo della natura tra pinete e campagna. Ha iniziato a svilupparsi turisticamente a partire dagli anni ‘60, presenta molte strutture ricettive di vario tipo e offre opportunità ricreative e culturali. Per quanto riguarda il suo territorio, è il primo sito turistico europeo ad aver ottenuto la Certificazione Ambientale EMAS, cioè ad avere una spiaggia certificata dal punto di vista ambientale, poiché si pone molta attenzione al monitoraggio della qualità delle acque, dei servizi, per non parlare dell’organizzazione relativa la raccolta differenziata. Oltretutto le è stata riconosciuta la volontà e l’impegno impiegato per la realizzazione di percorsi ciclabili e l’attenzione nei confronti del patrimonio naturalistico (Prof. Vallerani F., 2004, p.112).

Prima di abbandonare totalmente il Veneto, da questo tratto di Laguna si può arrivare a San Michele al Tagliamento, comune separato dalla regione del Friuli-Venezia Giulia dal fiume Tagliamento, dove infatti la maggior parte della popolazione parla la lingua friulana e una minoranza il dialetto veneto.

Avanzando verso il Friuli si arriva alla destinazione di Marano Lagunare, paesino di pescatori di origini venete, di epoca romana dove merita assolutamente fare tappa presso l’Isola delle Conchiglie che segna il confine tra il mare e la Laguna. Nella zona della Laguna di Marano si trova la città di Lignano Sabbiadoro, rinomata per la pratica di sport acquatici come vela, canoa e windsurf. L’altra città che fa parte della Laguna è Grado, la quale è situata tra la foce dell’Isonzo e il Mare Adriatico, nota anche come l’“Isola del Sole” e per la sua particolare storia la “Prima Venezia” (Wikipedia.org). Detto ciò è anche un antico paese di pescatori situato sulla riva della Laguna e per mezzo della bicicletta si può raggiungere la riserva naturale Valle Cavanata dove vivono 260 specie di uccelli. La Laguna di Grado si è formata dopo il V secolo ed è divisa in una zona occidentale dove c’è un grande numero di isole e una orientale che si estende a nord

dell'isola di Grado. Anche qui si possono ammirare i tipici casoni, i quali fungevano da rifugio per i pescatori che trascorrevano la maggior parte dell'anno in Laguna e tornavano a Grado saltuariamente, soprattutto durante la stagione invernale. L'imbarcazione più utilizzata è la cosiddetta *batela* per raggiungere i pescatori, prendere il pescato e riportarlo all'isola per poi poterlo vendere. Infine, già che ci si trova in queste zone si può trascorrere una giornata a Trieste, poiché dista solo pochi chilometri se si ormeggia l'*houseboat* a Grado o si può usufruire del servizio di traghetti che da Grado portano a Trieste e viceversa.

Per quanto riguarda la gestione, la manutenzione ordinaria e straordinaria, i nuovi investimenti e la sicurezza della navigazione interna in Veneto, è Infrastrutture Venete s.r.l ad occuparsene (Primavenezia.it).

Nel 2018 la nostra regione ha trasferito le competenze di gestione amministrative dei corsi d'acqua ai Comuni, i quali si sono ritrovati nella situazione in cui era necessario realizzare un piano di gestione che, pur non avendo una valenza urbanistica, aveva delle rilevanti connotazioni dal punto di vista paesaggistico e funzionale, contenendo al suo interno delle direttive e delle norme per il riassetto dei corsi d'acqua. Nel 2021 erano previsti degli interventi di manutenzione con i fondi della legge 194/'98 e fu realizzato un progetto di valorizzazione e conoscenza del territorio analizzato, il quale prese il titolo di "Laboratorio sulla Litoranea Veneta". Questo venne promosso dall'"Osservatorio locale del Paesaggio della bonifica del Veneto Orientale", il quale aveva come fine quello di far conoscere le origini del territorio, la sua evoluzione passata, presente e futura, così da mantenere e sviluppare l'importanza di queste terre e di questi corsi d'acqua.

Nonostante la sua bellezza e attrattività la Litoranea Veneta è un esempio concreto di ciò che rende difficile la navigazione interna, e quindi di conseguenza lo sviluppo del turismo fluviale nel nostro Paese. Per la scarsa manutenzione rientra nella seconda classe CEMT (*Conférence Européenne des Ministres des Transports*), ossia «il sistema europeo di classificazione delle vie navigabili all'interno dell'Europa secondo le loro dimensioni e la loro capacità ad accogliere le imbarcazioni» (Wikipedia.org)²⁴ e la scelta della classe dipende dalla Conferenza Europea dei Ministri dei Trasporti. Gli effetti negativi principali sono: la cattiva manutenzione dei fondali, i quali subiscono un

²⁴ https://it.wikipedia.org/wiki/Classe_CEMT (consultato in data 27/08)

frequente interrimento a causa della natura erbosa delle sponde, diventando così meno funzionali; la carenza di infrastrutture, come aree di sosta per l'attesa sicura del passaggio delle imbarcazioni; l'assenza di segnaletica visiva e luminosa necessaria per garantire la sicurezza degli utenti. Per questi motivi l'UNII (Unione Navigazione Interna Italiana), un'Associazione nazionale senza scopo di lucro che opera per il potenziamento, coordinamento e sviluppo della navigazione interna e fluvio-marittima in Italia, sia per turismo che trasporto di merci, con la collaborazione di Infrastrutture Venete s.r.l hanno deciso il 3 settembre 2021 di organizzare un sopralluogo per mostrare alla Seconda commissione consiliare permanente e alla vicepresidente della regione Veneto il disagio nel non poter navigare la via d'acqua nella sua interezza. Questo succede perché ci sono alcune criticità che rendono la navigazione insicura: ad esempio l'assenza di segnaletica e appositi semafori oppure in prossimità delle conche di navigazione vi sono degli approdi, anche se non ci dovrebbero essere, poiché bisognerebbe lasciare libero il bacino davanti alla conca per permettere all'imbarcazione in arrivo di sostare per il tempo sufficiente all'apertura e alla chiusura di quest'ultima.

Una volta resosi conto della situazione, relativamente alla sicurezza durante la traversata la Regione si è presa l'impegno di agire e per fare ciò è arrivato un primo cofinanziamento europeo di 1 milione di euro.

Nel mese di Marzo di quest'anno si è presentato ai sindaci del litorale uno studio effettuato dalla nostra Università Ca' Foscari sull'eventuale potenziamento della Litoranea Veneta e dei benefici che porterebbe all'intero territorio lo sviluppo del turismo fluviale in questa zona. Durante la riunione tenutasi nella sala polifunzionale del Palazzo Grandi Stazioni a Venezia, interviene la Vicepresidente della Regione Veneto Elisa De Berti enunciando queste parole: «Grazie ad un contributo ottenuto dall'Unione Europea di oltre 500 mila euro, pari al 50 per cento dell'importo complessivo, abbiamo avuto l'occasione di dare avvio alla progettazione del potenziamento della Litoranea Veneta. Per capire se l'investimento da 31 milioni di euro avesse senso, Infrastrutture Venete ha incaricato Ca' Foscari di effettuare uno studio sull'impatto economico che questo potenziamento potrebbe avere sul territorio. I dati emersi sono positivi. Oggi presentiamo questi dati a sindaci e rappresentanti del territorio per avviare un confronto costruttivo perché la valorizzazione di questa idrovia possa diventare una opportunità per l'ampliamento della stagione turistica, attraverso

una forma di turismo davvero originale» (Primavenezia.it)²⁵. A questo incontro ha preso parte anche il Professor Nicola Camatti del Dipartimento di Economia dell'Università Ca' Foscari, il quale ha fornito i dati necessari per avviare un progetto che prevede la riqualificazione della Litoranea Veneta ed un potenziamento delle infrastrutture legate al turismo fluviale.

3.2 Risultati dell'indagine sul turismo fluviale sulla Litoranea Veneta

Per conoscere la soddisfazione dei turisti e capire come poter migliorare l'offerta turistica della regione è stata condotta un'indagine promossa dalla Regione del Veneto e dall'Università Ca' Foscari di Venezia. Quest'ultima consiste nel distribuire un determinato numero di questionari sia a turisti/visitatori sia ad operatori, i quali dovrebbero compilarli per poi poter ottenere dei risultati a fini statistici che verranno rielaborati in un secondo momento per poter fare il punto della situazione.

Il questionario relativo alla domanda è rivolto a turisti sia di origine italiana locale e non, sia straniera, in particolare a tedeschi, austriaci e francesi. Hanno risposto al questionario complessivamente 840 persone, di cui il 50% italiani, il 25% tedeschi e il restante 25% francesi e di questi il 51% corrispondono a donne e il restante 49% a uomini. Relativamente all'età media: il 20% equivale alla fascia tra i 54 e i 65 anni ed è anche quella preponderante; il 16% corrisponde a quella tra i 42 e i 53 anni; infine, il 15% a quella tra i 30 e i 41 anni (si veda a questo proposito il documento Report Finale-LITORANEA VENETA, 2022, pp.26-27). A proposito di ciò si sono individuati tre gruppi divisi nel seguente modo: i *baby boomer*, ossia coloro nati tra il 1946 e il 1964, interessati principalmente al turismo rurale e naturalistico e preferiscono avere la possibilità di personalizzare la propria esperienza includendo più servizi possibili nel prezzo totale. Tendono ad essere molto attenti ai particolari, alla sicurezza e per spostarsi usano perlopiù mezzi propri o servizi di pick-up. Il secondo gruppo corrisponde alla *Generazione X*, ossia coloro nati tra il 1965 e il 1978 che optano per un turismo familiare con esperienze *self-packaging* e pongono molta attenzione alla sicurezza. Per muoversi utilizzano mezzi propri e per soggiornare scelgono in genere appartamenti e/o alloggi con cucina inclusa. Il terzo ed ultimo è rappresentato dalla *Generazione Y* costituita da quelli nati tra il 1979 e il 1995, i quali scelgono tra offerte

²⁵ <https://primavenezia.it/attualita/progetto-di-riqualificazione-della-litoranea-veneta>
(consultato in data 14/08)

self-packaging e altri tipi di offerte. Sono alla ricerca di esperienze all'insegna della semplicità, ma allo stesso tempo della particolarità e della sicurezza e per l'alloggio non si pongono dei limiti così da avere una scelta più vasta. Considerando che si tratta prevalentemente di coppie e/o gruppi di amici, questi si possono suddividere nei seguenti gruppi target: "coppia baby boomer" provenienti dalle regioni prese in considerazione e dalle altre zone limitrofe, appartenenti ad una fascia medio-alta, interessati all'escursionismo, al cicloturismo, al patrimonio naturalistico e culturale. Come specificato poche righe più sopra, preferiscono muoversi con il proprio mezzo o al massimo usufruiscono di servizi di pick-up e tendono a selezionare personalmente il tipo di attività ed esperienze, soggiornando al massimo un paio di giorni in alberghi. Ci sono anche le "coppie baby boomer" internazionali, le quali presentano le stesse caratteristiche di quelle nazionali con l'aggiunta di esperienze enogastronomiche e/o di altro tipo come il turismo balneare e culturale. Altri gruppi target son quelli rappresentati dalle "coppie delle generazioni X" di provenienza regionale ed extra-regionale, le quali optano per esperienze all'insegna del relax. Per spostarsi usano perlopiù il proprio mezzo e per quanto riguarda l'organizzazione delle attività si affidano ad organizzazioni autonome. Quelle internazionali di solito sono nuclei familiari con figli e presentano le stesse caratteristiche di quelle nazionali. Gli ultimi due tipi di gruppi sono quelli delle "coppie della generazione Y" di provenienza regionale ed extra-regionale, i quali vogliono fare delle esperienze per staccare dalla routine quotidiana del lavoro e/o dello studio, soprattutto durante il fine settimana. Si spostano con il proprio mezzo o con mezzi pubblici, organizzando autonomamente l'itinerario con le varie attività da svolgere. L'ultimo corrisponde a "gruppi di amici della generazione Y" di provenienza regionale ed extra-regionale di una fascia d'età compresa tra i 18 e i 35 anni, i quali vogliono vivere un'esperienza all'insegna della sostenibilità durante la scoperta del territorio, integrando attività di intrattenimento e divertimento. Si spostano con mezzi propri o pubblici solitamente durante il fine settimana e scelgono l'alloggio in base al miglior prezzo (si veda a questo proposito il documento Report Finale-LITORANEA VENETA, 2022, pp.52-53).

Dopo alcune prime domande relative al profilo dell'utente, ne vengono poste un paio prima di passare alla seconda sezione dedicata al turismo fluviale, per capire se gli utenti interessati possiedono o meno una barca e se ne hanno mai utilizzata una per

vacanze o lavoro. In merito al primo quesito la maggior parte, sia italiani sia stranieri (tedeschi e francesi) hanno risposto che non ne possiedono una, anche se alcuni tedeschi hanno affermato che nonostante non ne abbiano una di proprietà, occasionalmente la prendono in affitto. Relativamente alla seconda, gli italiani hanno risposto dicendo che hanno utilizzato la barca per vacanze al mare e/o in fiumi e laghi, parallelamente hanno anche potuto partecipare a crociere su grandi navi, mentre una piccola quantità le ha utilizzate per motivi di lavoro. Allo stesso tempo, però, la maggior parte dei partecipanti al questionario hanno ammesso di non aver mai utilizzato né l'una né l'altra per nessuno dei due motivi. Anche nel caso dei francesi la maggior parte non ha mai usato una barca e/o una nave per vacanze o per lavoro, però alcuni hanno utilizzato barche per tour in mare e/o in fiumi e laghi e una minoranza per lavoro o come mezzo di trasporto nella vita quotidiana. Infine, per ciò che riguarda i tedeschi la maggioranza non ne ha mai fatto uso, una buona parte per vacanze in acque interne e solo una piccolissima parte per uso quotidiano. Un'ultima domanda per conoscerli ancora meglio è relativa al tipo di turismo che più preferiscono dando come opzioni le seguenti: montagna; collina; lago; mare; terme, SPA e centri benessere; patrimonio storico culturale; turismo fluviale e lagunare; patrimonio gastronomico; vino; eventi e intrattenimento; natura incontaminata; impianti e eventi sportivi; siti Unesco; tradizione e spiritualità; altro. Analizzando i risultati sembrerebbe che gli italiani optino come prime scelte per il turismo di tipo montano, quello dedicato a luoghi con un determinato patrimonio storico culturale e come terzo posto quelli immersi nella natura incontaminata. Tra i tre meno scelti, invece, vi sono il turismo sportivo, quello fluviale e quello nei laghi. I francesi pongono al primo posto il turismo balneare, a seguire quello montano e al terzo posto si trova il turismo legato al patrimonio storico culturale, mentre tra quelli considerati di meno vi sono il turismo sportivo, quello del vino e quello collinare. Infine, i tedeschi sembrerebbero essere molto interessati al turismo balneare, alla natura incontaminata e al turismo nei laghi, mentre manifestano una preferenza minore nei confronti del turismo collinare, sportivo e quello dedicato ai siti Unesco.

È il momento di passare all'argomento principale: il turismo fluviale. Le domande poste in questa parte di questionario servono per acquisire informazioni dettagliate sul tema per capire il livello di conoscenza ed interesse delle persone nei confronti di quest'ultimo. Il quesito iniziale è: *“È interessato o pratica turismo fluviale?”* e dalle

risposte ottenute emerge che buona parte (48%) non lo ha mai praticato, ma è interessato a farlo, mentre chi lo ha già provato (13%) continua ad essere interessato e quindi, di conseguenza, a farlo. Di questi una parte, circa il 25%, non lo conosce proprio e solo una minima percentuale, ossia il 12%, non lo ha mai provato e non è intenzionato a provare (si veda a questo proposito il documento Report Finale-LITORANEA VENETA, 2022, p.27). Dopo un quadro generale sulla conoscenza di questo settore, si è cercato di capire di quali tipi di itinerari lungo i corsi d'acqua interni in Italia e/o all'estero hanno sentito parlare di più, questo anche per comprendere se l'offerta turistica dell'Idrovia della Litoranea Veneta è nota o meno ad una vasta quantità di clientela. In merito a ciò è stata posta la seguente domanda: *“Quale delle seguenti opportunità turistiche fluviali conosce?”*, ponendo tra le scelte alcune tra le più conosciute: la regione della Borgogna; la regione della Camargue; l'Alto Reno; il Tamigi; l'Ebro; la regione del Brandeburgo; il Danubio; l'Idrovia della Litoranea Veneta; il sistema della città di Padova, comprendente il Naviglio Brenta, il circondario delle Mura Padovane e il canale Battaglia; il sistema del capoluogo Venezia con la sua laguna nord e sud; infine, il sistema di Treviso con il fiume Sile e la “Treviso Mare” (si veda a questo proposito il documento Report Finale-LITORANEA VENETA, 2022, p.28).

Conosce le offerte di turismo fluviale della Litoranea Veneta?

Paese	No	Sì
FRA	94%	6%
GER	86%	14%
ITA	86%	14%
Totale complessivo	88%	12%

Tabella III.1: *Conosce le offerte di turismo fluviale della Litoranea Veneta* (tratto da: Report Finale – LITORANEA VENETA, ottobre 2022, p.27)

Si evince che complessivamente, includendo italiani e stranieri, ben l'88% non conosca l'offerta turistica della Litoranea Veneta e solo il 12%, di cui perlopiù italiani e tedeschi, ne abbia sentito parlare (si veda a questo proposito il documento Report Finale-LITORANEA VENETA, 2022, p.27).

Tra le proposte appena elencate le tre più note sono: il Danubio, il sistema Venezia con la sua laguna nord e sud ed il Tamigi; tra le meno popolari, invece, si trovano anche l'Ebro, la regione del Brandeburgo e il sistema della città di Treviso.

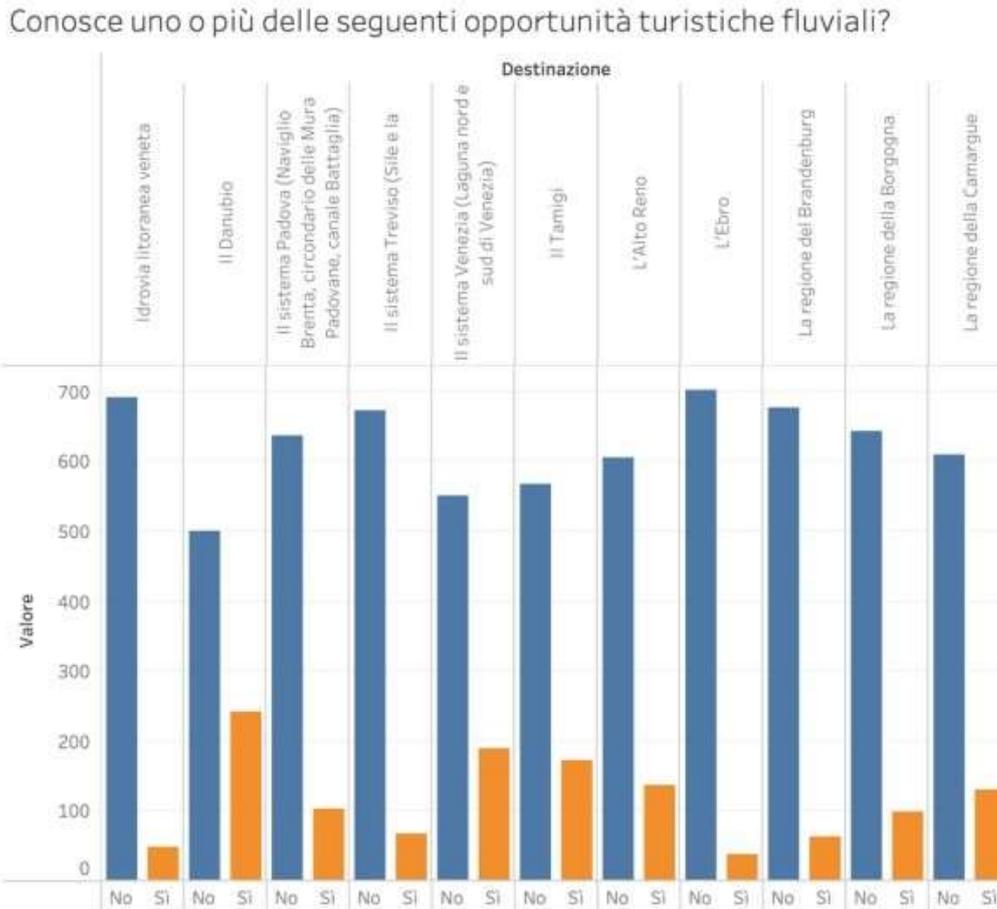


Tabella III.2: *Conosce una o più delle seguenti opportunità turistiche fluviali* (tratto da: Report Finale - LITORANEA VENETA, ottobre 2022, p.28)

Se si riprende la definizione di turismo fluviale riportata anche nel questionario al quale mi sto riferendo, si capisce che sono comprese sia le attività nautiche di svago come la navigazione a bordo di imbarcazioni di diverso tipo, pesca, canoa e/o kayak, ma anche altri tipi di attività legati in egual modo al corso d'acqua, come escursioni a piedi o in bicicletta lungo le alzaie e/o la visita a costruzioni fluviali tipo chiuse e conche di navigazione. Per questo, ai rispondenti è stato chiesto di indicare il grado di interesse nei confronti di altri tipi di attività che si possono svolgere in concomitanza con la navigazione sulle acque interne, così da avere un'idea di ciò che potrebbe rendere un itinerario più coinvolgente, divertente ed attrattivo.

Assieme alla navigazione del percorso fluviale, quanto sarebbe interessato a svolgere le seguenti attività?

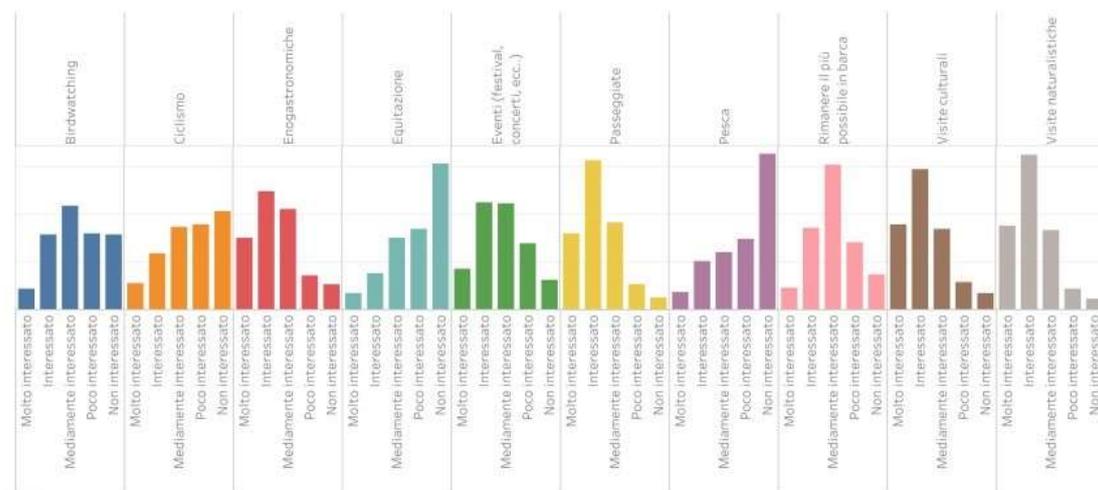


Tabella III.3: *Assieme alla navigazione del percorso fluviale, quanto sarebbe interessato a svolgere le seguenti attività* (tratto da: Report Finale – LITORANEA VENETA, ottobre 2022, p.28)

È emerso che prediligono perlopiù itinerari fluviali combinati con visite culturali e naturalistiche, passeggiate, esperienze enogastronomiche, ma anche con la pratica di birdwatching, la partecipazione ad eventi di diverso tipo come concerti e feste di paese, oppure altri preferiscono rimanere per buona parte del tempo a bordo dell'imbarcazione scelta per un soggiorno all'insegna del relax, godendo della bellezza e della tranquillità della natura. Tra quelle proposte, ma che arrecano poco coinvolgimento, vi sono: equitazione, pesca e ciclismo (si veda a questo proposito il documento Report Finale-LITORANEA VENETA, 2022, p.28).

Riferendosi al turismo fluviale nelle zone lagunari del Veneto è interessante e importante sapere quali sono i fattori più importanti per coloro che vogliono trascorrere una giornata o un paio di giorni con pernottamento incluso a bordo di una barca, così da capire cosa rende o renderebbe più piacevole un'esperienza di questo genere. Per comprendere ciò gli intervistati di nazionalità italiana hanno dovuto esprimere il loro grado di interesse sulla base dei seguenti giudizi: 1 – non importante; 2 – poco importante; 3 – mediamente importante; 4 – importante; 5 – molto importante.

Le risposte hanno rilevato che tra i fattori fondamentali si trovano: il buon rapporto qualità prezzo per le varie attrazioni e per i servizi nel loro complesso; il basso impatto ambientale; la presenza di personale qualificato, buona cucina e ristorazione a bordo; la

qualità delle strutture ricettive durante il percorso; la presenza di attrazioni culturali e naturalistiche del territorio in cui si svolge l'itinerario; la presenza di infrastrutture connesse al percorso, come spazi verdi e bagni a terra; la possibilità di vedere mete di interesse da un punto di osservazione inedito o altrimenti non visitabili con altri mezzi.

Un'altra curiosità sta nel capire a cosa danno più rilevanza gli italiani che praticano turismo fluviale nella zona della Litoranea Veneta ed è venuto fuori che gli aspetti più importanti sono: la manutenzione delle rive; la sicurezza nella navigazione; la navigabilità e i collegamenti lungo tutto il percorso dalla Laguna di Venezia a quella di Grado; l'accessibilità ai punti di scalo e alle risorse culturali e naturalistiche del territorio (si veda a questo proposito il documento Report Finale-LITORANEA VENETA, 2022, p.29).

È stato realizzato un questionario anche rivolto all'offerta, ossia alle imprese e/o enti che operano direttamente e/o indirettamente nel settore del turismo fluviale. Il numero totale degli operatori che hanno risposto al questionario è 424, di cui 149 svolgono la propria attività nei comuni facenti parte della Litoranea Veneta, in particolare Jesolo e Caorle, Cavallino-Treporti e San Michele al Tagliamento; 85 in comuni della Venezia Orientale, come Treviso, Vicenza e Verona; 190 in altri comuni italiani, come Ferrara, Brescia, Udine e molti altri. La clientela degli operatori è perlopiù straniera (62%), in primo luogo di nazionalità tedesca e austriaca, seguiti da americani e inglesi. In secondo luogo ci sono quelli di nazionalità italiana (38%), i quali provengono principalmente dalle zone del Triveneto e della Lombardia. Le tipologie di clientela prevalenti sono quelle delle coppie senza figli (44%) e le coppie con figli (39%) e la fascia d'età è quella compresa tra i 35 e i 65 anni (si veda a questo proposito il documento Report Finale-LITORANEA VENETA, 2022, p.30).

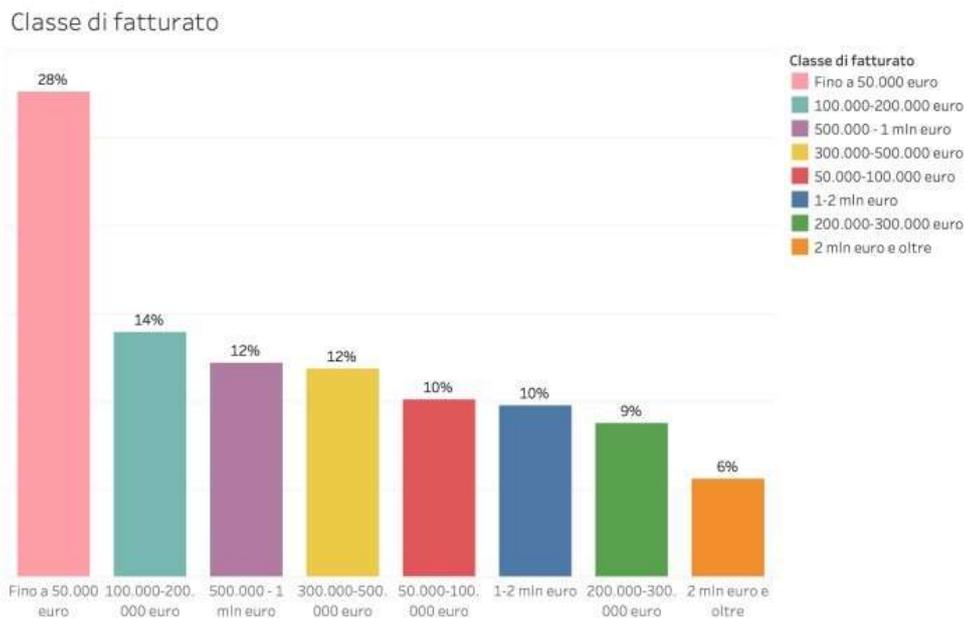


Tabella III.4: *Classe di fatturato delle imprese considerate* (tratto da: Report Finale - LITORANEA VENETA, ottobre 2022, p.31)

Nella prima sezione dedicata alle caratteristiche dell'impresa è stato chiesto, inoltre, di specificare il numero medio di addetti nell'anno 2021, considerando che il questionario è stato proposto nel 2022, e dalle risposte complessive è venuta fuori una media di 10,8 addetti totali, di cui 8,9 stagionali. Oltre a ciò si chiedeva di indicare il valore del fatturato della propria impresa nello stesso anno o almeno la classe di fatturato e il 28% del totale, ossia la maggioranza, si colloca nella fascia di fatturato al di sotto dei 50.000 euro. Le altre percentuali sono rappresentate nella Tabella III.4 (si veda a questo proposito il documento Report Finale-LITORANEA VENETA, 2022, p.31).

Tra i tipi di attività che possono svolgere vi sono: ricettività alberghiera o di altro tipo, come agriturismo, ostelli, affittacamere, ecc; ristorazione; parchi e aree naturalistiche; tour operator e agenzie di viaggi; guide turistiche; conduttori di barche; noleggio di mezzi di trasporto; pubblica amministrazione. Queste possono interessare direttamente (13%), indirettamente (25%) o per niente (62%) la domanda del turismo fluviale e lagunare. Di coloro che non sono interessati da questo segmento, il 22% vorrebbe farne parte perché crede nelle potenzialità di questo tipo di turismo.

Operatori collegati direttamente ed indirettamente al turismo fluviale

Che tipo di servizi e/o prodotti offre per i turisti fluviali?

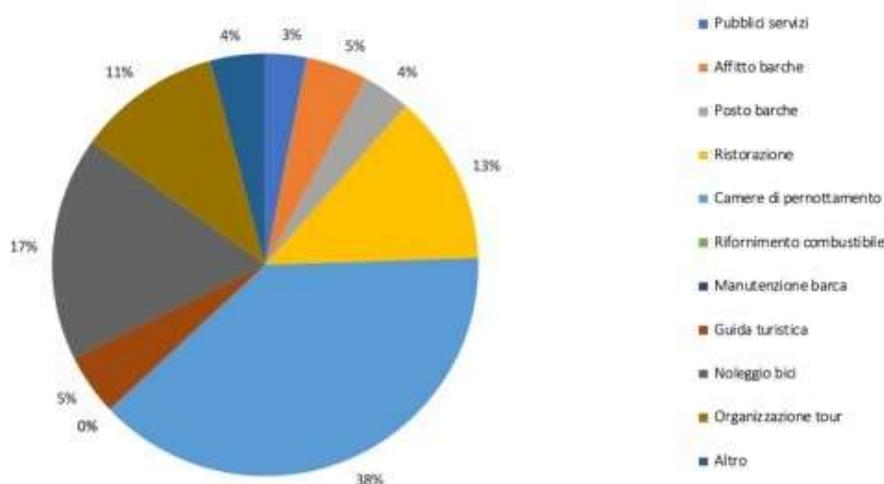


Tabella III.5: Servizi offerti da operatori collegati al turismo fluviale (tratto da: Report Finale – LITORANEA VENETA, ottobre 2022, p.32)

Coloro che lavorano direttamente ed indirettamente con il turismo fluviale offrono servizi di vario tipo, perlopiù si tratta di servizi di pernottamento (38%), noleggio di biciclette (17%), ristorazione (13%) e organizzazione di tour (11%), mentre quelli con le percentuali più basse sono i servizi di affitto barche e guide turistiche (5%), l'offerta di posti barche (4%) ed infine i pubblici servizi (3%) (si veda a questo proposito il documento Report Finale-LITORANEA VENETA, 2022, p.32).

Per far sì che i clienti e/o gli utenti conoscano le varie offerte bisogna capire quale è il modo migliore e più efficiente per farsi pubblicità e dal test è venuto fuori che i canali di informazione più utilizzati per la conoscenza e la comunicazione sono: al primo posto il passaparola con il 37%, al secondo i motori di ricerca con il 21%, al terzo i canali social con il 14%, seguiti dalle agenzie viaggi online con il 13% e recensioni su siti specializzati come ad esempio *TripAdvisor* con l'11%. I mezzi che non vengono considerati o comunque molto poco sono le riviste, le guide turistiche cartacee e online e gli uffici turistici informativi (si veda a questo proposito il documento Report Finale-LITORANEA VENETA, 2022, p.33).

Anche nel questionario rivolto alle imprese di servizi turistici c'è una domanda sulla conoscenza della via navigabile presa in esame, difatti è stata posta la

domanda: “*Conosce i percorsi navigabili della Litoranea Veneta?*” e più della metà degli intervistati, più precisamente il 67% del totale, li conosce. Di questi, il 22% ha avuto modo di conoscerli per mezzo di un’esperienza di navigazione, mentre il restante 23% non li conosce affatto.

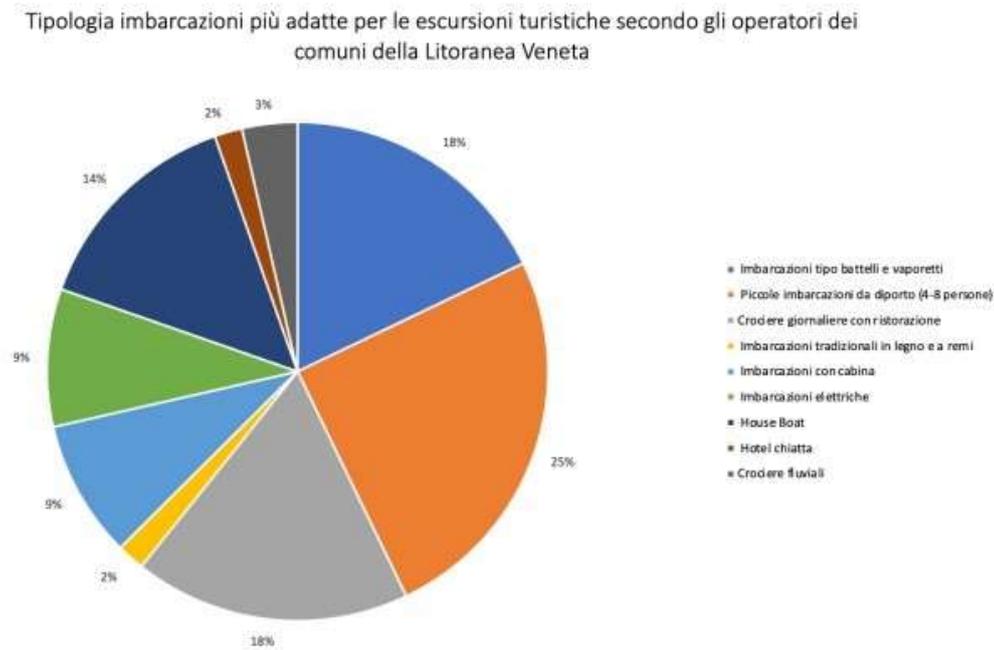


Tabella III.6: *Tipologia di imbarcazioni ritenute più adatte per la navigazione turistica lungo la Litoranea Veneta* (tratto da: Report Finale – LITORANEA VENETA, ottobre 2022, p.33)

A coloro che hanno navigato e attraversano tutt’ora questa zona e ci operano, è stato chiesto quali tipologie di imbarcazioni risultano essere le più adatte per compiere esperienze di questo tipo e dai risultati riportati nella Tabella 6 ne evince che la maggior parte (25%) ha ritenuto le barche da diporto come il mezzo più consono, seguite dai battelli (18%) e dalle crociere giornaliere con ristorazione (18%). Infine, le crociere per soggiorni più lunghi risultano essere meno idonee per soddisfare l’attuale domanda di turismo fluviale dell’idrovía.

Se, invece, si pone la stessa domanda agli operatori della navigazione in generale, le tipologie di imbarcazioni conformi ad esperienze turistiche di questo genere sono sempre al primo posto quelle da diporto (23%), al secondo le *houseboat* (20%) e al terzo le crociere fluviali (12%), mentre le meno quotate sono quelle tradizionali in legno e/o a remi e le imbarcazioni con cabina (si veda a questo proposito il documento Report Finale-LITORANEA VENETA, 2022, pp.33-34).

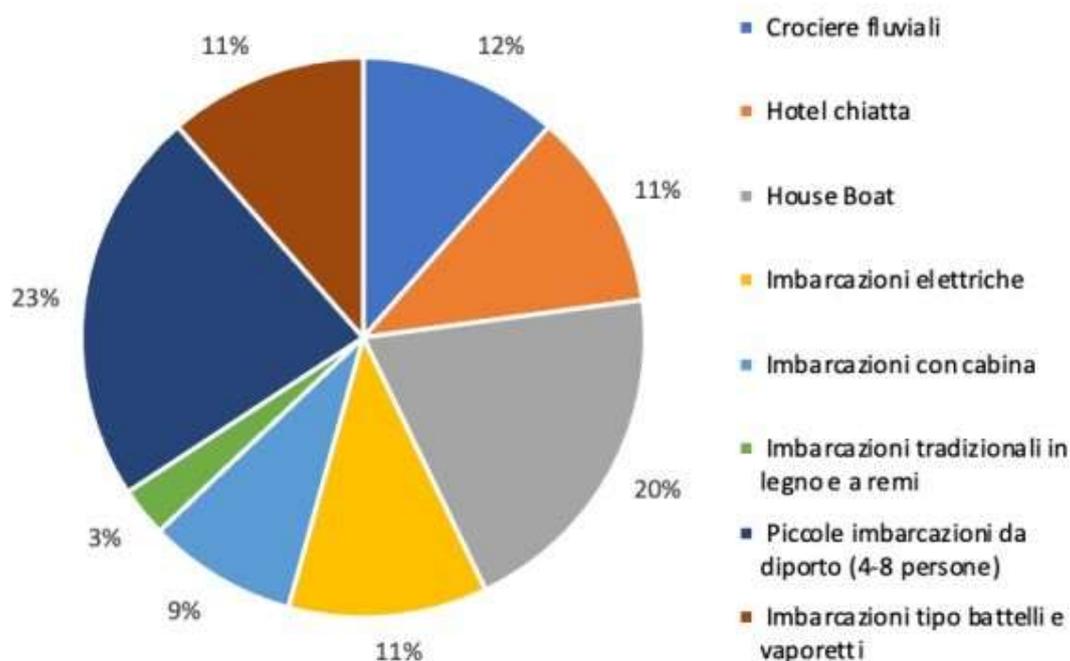


Tabella III.6 bis: *Tipologia imbarcazioni ritenute più adatte per la navigazione turistica lungo la Litoranea Veneta da parte degli operatori della navigazione* (tratto da: Report Finale – LITORANEA VENETA, ottobre 2022, p.34)

La scelta della barca determina di conseguenza anche quella dell'esperienza che si vuole vivere. A questo proposito sono state poste due domande per capire ciò che più preferiscono i turisti quando si addentrano nel nostro territorio per trascorrere uno o più giorni a stretto contatto con l'acqua, la natura e la cultura che lo caratterizzano.

La prima è: *“Secondo la sua conoscenza del territorio e della tipologia di utenti che visitano lo stesso, i futuri turisti interessati ad un'esperienza nel canale della Litoranea Veneta (Idrovia che parte dalla Laguna Nord di Venezia e si estende con le sue diramazioni fino a Trieste toccando le città principali di Jesolo, Caorle, Marano, Grado) sono alla ricerca di?”* e tra le varie alternative gli operatori hanno ritenuto che quelle più apprezzate fossero un *“itinerario giornaliero in alcune località specifiche con punti di interesse storico/culturale/naturalistico”* (33%) e *“un itinerario completo dalla Laguna di Venezia a quella di Grado”* (30%). Le altre proposte maggiormente quotate sono state: *“un itinerario non completo, ma basato principalmente sul rapporto con il paesaggio e con la natura (escludendo la visita a Venezia)”* (15%) e *“un itinerario di due giorni basato su un giorno di navigazione e uno di visita alla città di Venezia”* (11%). Tra quelle che suscitano meno interesse, invece, si trovano: *“un*

itinerario non completo, che prevede almeno un soggiorno in barca” (7%) e per finire “un itinerario di due giorni basato su un giorno di navigazione e uno di visita alla Laguna di Grado/visita ad Aquileia” (4%).

La seconda domanda è: *“Secondo la sua conoscenza del territorio e della tipologia di utenti che visitano lo stesso, a quali proposte turistiche sono più interessati i futuri turisti della Litoranea Veneta (Idrovia che parte dalla Laguna Nord di Venezia e si estende con e sue diramazioni fino a Trieste toccando le città di principali di Jesolo, Caorle, Marano, Grado)?”* alla quale hanno risposto affermando che le gite di una giornata con guida da parte di un autista o con guida dell’imbarcazione libera e autonoma sono quelle che attraggono maggiormente la clientela, mentre le gite, ma di due o più giorni sono ritenute meno interessanti dai propri turisti. Nella Tabella 7 si possono ammirare i risultati in percentuale delle opinioni di coloro che operano direttamente e indirettamente nel settore nei comuni della Litoranea Veneta (si veda a questo proposito il documento Report Finale-LITORANEA VENETA, 2022, pp.34-35).

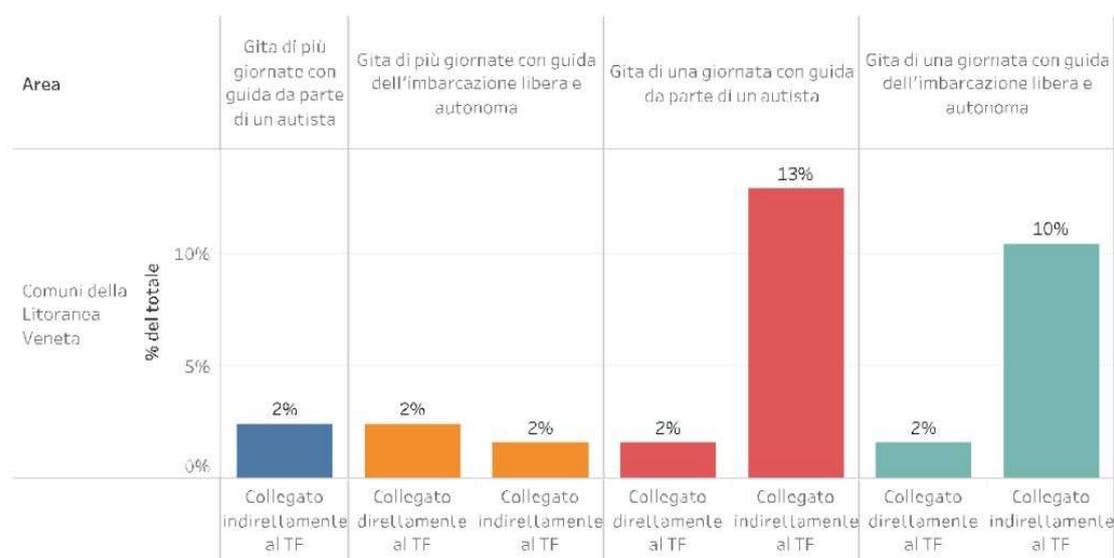


Tabella III.7: *Tipologia esperienza di navigazione* (tratto da: Report Finale – LITORANEA VENETA, ottobre 2022, p.35)

Questa indagine è stata condotta con l’obiettivo di capire come migliorare e sviluppare il settore nelle zone di questo territorio cercando di soddisfare più clientela possibile, recando guadagno anche agli operatori stessi, ma tutto ciò si dimostra essere complicato a causa di alcune criticità sotto diversi punti di vista. Per i conduttori di barche e per gli operatori fluviali della Litoranea Veneta le carenze che ora come ora impediscono un

potenziamento del turismo fluviale sono dovute particolarmente: dal cattivo stato, ma anche dall'assenza di infrastrutture navigabili, come chiuse, approdi e percorsi (31%); dalla mobilità interna e dalla mancanza di segnaletica durante il percorso fluviale (18%); dalla difficoltà di doversi interfacciare con più enti gestori del percorso del canale della Litoranea Veneta (17%). Oltre a ciò c'è la mancanza di infrastrutture legate alla mobilità per raggiungere le tappe di partenza e/o fine dell'esperienza (13%); nessuna promozione del "fluviale" come prodotto turistico (9%); infine, con la stessa percentuale pari al 4%, la scarsità di operatori privati in grado di offrire una vera offerta turistica e nessuna promozione del territorio, se non delle destinazioni già molto conosciute come il capoluogo di Venezia. Per gli operatori connessi al turismo fluviale, invece, le criticità sono legate soprattutto: alla mancanza di infrastrutture legate alla mobilità per raggiungere le tappe di partenza e fine dell'esperienza (17%); dallo scarso numero di operatori privati in grado di offrire una vera offerta turistica (14%); dall'insufficiente promozione del territorio (11%); dalla gestione del prodotto turistico limitata o assente (10%); dalla mancanza di un vero e proprio itinerario (9%); dalla mancanza di turisti italiani e stranieri interessati a questa proposta turistica (4%) (si veda a questo proposito il documento Report Finale-LITORANEA VENETA, 2022, p.36).

Per quanto riguarda gli aspetti divenuti rilevanti nelle attività svolte dalla propria impresa o ente collegata al turismo fluviale, vi sono: la possibilità di personalizzare i servizi rivolti ai clienti e i processi di fidelizzazione di quest'ultimi; la valorizzazione delle risorse umane; l'essere presenti all'interno di canali online specializzati come *TripAdvisor* e *Booking.com* o su altri canali come i siti web e i social media. Oltre a ciò assumono importanza anche la possibilità di semplificare le procedure amministrative (es. richiesta di permessi, richiesta di apertura di nuove attività) e l'accesso a risorse finanziarie per nuovi investimenti. Invece, per gli operatori della navigazione in generale, gli aspetti più significativi sono: le relazioni con la Pubblica Amministrazione; la semplificazione delle procedure amministrative; l'esperienzialità del servizio offerto e per finire, la realizzazione di partnership con altre aziende del settore o di altri settori per la creazione di un prodotto/servizio integrato (si veda a questo proposito il documento Report Finale-LITORANEA VENETA, 2022, p.37).

Per concludere, si è chiesto quanto incidano determinati stimoli sull'innovazione dell'impresa e/o ente a cui ci si riferisce e dalle risposte degli operatori dei comuni della Litoranea Veneta si ha desunto che gli incentivi si ottengano dalla promozione del territorio, dalle richieste dei clienti, dalle nuove possibilità offerte dalla tecnologia, dai cambiamenti nell'ambiente economico (es. crisi economica) e politico (es. nuove leggi e amministrazioni) e dall'aumento della portualità fluviale e delle infrastrutture per la navigazione (si veda a questo proposito il documento Report Finale-LITORANEA VENETA, 2022, p.38).

3.3 Analisi del sistema turistico locale sulla base delle recensioni di *TripAdvisor*

Questa indagine promossa dalla Regione Veneto e dall'Università Ca' Foscari di Venezia prevede oltre all'elaborazione dei due questionari appena analizzati, anche un'analisi generale del sistema turistico locale della Litoranea Veneta sulla base di dati ricavati da uno dei canali specializzati più utilizzati quando si tratta di cercare informazioni su attrazioni di diverso genere o su strutture ricettive e/o ristorative, ossia *TripAdvisor*. Questo sito web è diffuso in tutto il mondo, difatti anche la sua applicazione è disponibile in 28 lingue diverse così da permettere ad un vasto pubblico di accedervi. Esso aiuta più di 400 milioni di viaggiatori ogni mese, i quali per rendere più esauriente la propria esperienza, si affidano a recensioni ed opinioni caricate nel sito o nell'applicazione relative ad alloggi, ristoranti, attrazioni, compagnie aeree, crociere e molto altro ancora.

In questo caso sono stati presi in considerazione i dati relativi ad alcuni territori della regione veneta attraversati dall'Idrovia, in particolare i comuni di Cavallino-Treporti, Jesolo, Eraclea, Caorle e San Michele al Tagliamento. Questi servono per eseguire un'analisi più approfondita dell'offerta territoriale basandosi su tre livelli differenti: le macrocategorie, le categorie e la singola attrazione.

Macro-categorie più recensite con rating medio

Macro	Med. Stars	Reviews	N. attractions
Entertainment and events	4,2	4.556	28
Landmarks and sites of interest	4,2	4.263	42
Natural sites	4,0	4.013	24
Bar and clubs	3,8	2.715	52
Relax and wellness	4,1	796	5
Tour and activities	4,3	652	44
Cultural sites	4,0	498	64
Shopping	4,2	454	68
Transports and services	4,1	288	47
Totale complessivo	4,1	18.235	374

Tabella III.8 *Top 10 numero attrazioni per categoria per Comune* (tratto da: Report Finale - LITORANEA VENETA, ottobre 2022, p.9)

Come si può notare osservando la Tabella III.8 le macrocategorie che compaiono maggiormente nelle recensioni prese in esame sono: intrattenimento ed eventi; monumenti storici e siti di interesse; siti naturali; bar e club; relax e benessere; viaggi organizzati ed attività; siti culturali; shopping; trasporti e servizi. Tra questi quelli che ricevono il più alto livello di gradimento con una media di 4,2 stelle sono: i settori dell'intrattenimento ed eventi, dello shopping, dei monumenti e dei siti di interesse; a seguire, con una media di 4,3, si trova quello dei tour e delle attività. Le macrocategorie costituite dal maggior numero di attrazioni sono quelle rappresentate dai seguenti settori: shopping; siti culturali; bar e club. Quelle con il numero minore, invece, sono rappresentate da: siti naturali; intrattenimento ed eventi; relax e benessere.

Name	Città				Med. Stars
	Caorle	Jesolo	San Michele Al Tagliamento		
Caribe Bay		2.485			4,3
Bibione Spiaggia			1.664		4,3
Capannina Beach		1.016			4,3
Il Santuario della Madonna dell'Angelo	821				4,5
Punta Tagliamento Lighthouse			785		4,3
Tropicarium Park		775			4,3
Bibione Thermae			708		4,3
Aquafollie	707				4,5
Piazza Mazzini		570			4,3
La spiaggia di Pluto			511		4,5

Tabella III.9: *Top 10 attrazioni più recensite per Comune* (tratto da: Report Finale - LITORANEA VENETA, ottobre 2022, p.10)

Osservando la Tabella III.9 si nota che le 10 attrazioni più recensite si trovano principalmente presso i Comuni di Jesolo, Caorle e San Michele al Tagliamento e sono perlopiù spiagge (es. La spiaggia di Pluto a San Michele al Tagliamento con una media di 4,5 stelle) e parchi acquatici (es. Caribe Bay a Jesolo con una media di 4,0 stelle).

3.3.1 Metodologia adottata per l'analisi base del sistema turistico locale dell'Idrovia

Per analizzare il sistema turistico locale della Litoranea Veneta si è partiti da dati statistici ufficiali della domanda e dell'offerta turistica dei diversi comuni, i quali sono basati su arrivi e presenze turistiche di residenti e non nel territorio italiano e sulla disponibilità delle strutture ricettive per tipologia. Inoltre, per comprendere il comportamento dei visitatori nelle aree interessate dall'Idrovia sono state usate le tracce digitali che i turisti, gli escursionisti e i residenti lasciano nel web. Queste "tracce digitali" corrispondono al concetto in lingua inglese *User-Generated Contents* con il quale ci si riferisce a «qualsiasi tipo di contenuto - come ad esempio: post nei blog, contributi a wiki, discussioni nei forum, post nelle reti sociali e tweet, podcast e altri tipi di file audio, immagini e video digitali - creato dagli utenti e pubblicato in Internet, spesso reso fruibile tramite le piattaforme di rete sociale» (Wikipedia.org)²⁶. Basandosi su questa varietà di opinioni è possibile fare due tipi di analisi: la prima con l'obiettivo di scoprire quali sono i punti più attrattivi e apprezzati nel territorio; la seconda per capire il comportamento che gli utenti recensori hanno durante la loro permanenza nel territorio e ciò che descrivono nelle loro recensioni. Per l'analisi di questo tipo di dati ci si basa sull'intero territorio del percorso fluviale, sui singoli comuni ed infine su una determinata attrazione/*facility* facente parte di questi ultimi.

Per poter realizzare una mappatura delle attrazioni basandosi sui risultati della prima analisi c'è bisogno di acquisire determinate informazioni: nome dell'attrazione/*facility*; tipologia dell'attrazione/*facility*; posizione (Comune); luogo geolocalizzato (latitudine e longitudine); numero di recensioni ricevute; valutazione dell'esperienza esprimendola nella media dello score delle recensioni ottenute.

Per quanto riguarda, invece, la ricerca sul comportamento di coloro che recensiscono si ha utilizzato le informazioni appena elencate ed inoltre informazioni sull'utente e il testo della recensione, così da poter realizzare una doppia analisi: la prima permette di

²⁶ https://it.wikipedia.org/wiki/Contenuto_generato_dagli_utenti (consultato in data 17/08)

avere un'idea sul tipo di visitatore, la seconda dà la possibilità di capire le attività che questo compie durante il suo soggiorno in base ai temi che compaiono maggiormente nelle recensioni.

In entrambi i casi sono state analizzate diverse località, nello specifico: Marcon, Quarto D'Altino, Cavallino-Treporti, Musile di Piave, Jesolo, Eraclea, San Michele al Tagliamento, Meolo Fossalta di Piave, Noventa di Piave, Ceggia, Torre di Mosto, San Dona di Piave, San Stino di Livenza, Concordia Sagittaria, Portogruaro, Pramaggiore, Fossalta di Portogruaro, Teglieto Veneto, Gruaro, Cinto Caomaggiore, Portograndi, Punta Sabbioni, Ca' Savio, Cavallino, Ca' Ballarin, Lido di Jesolo, Cortellazzo, Ca' Nani, Bibione, San Giorgio al Tagliamento pozzi, Malafesta, Villanova, Cesarolo, Bevazzana, Corbolone, La Salute di Livenza, Lison, Cintello per un totale di 519 Attrazioni (si veda a questo proposito il documento Report Finale – LITORANEA VENETA, 2022, pp.10-11).

3.3.2 I diversi profili degli utenti

Sulla base delle recensioni degli utenti di queste zone elencate nel sottoparagrafo precedente sono state identificate 5 figure e 5 tipi di comportamento che adottano durante il loro soggiorno nel territorio. Il primo gruppo è costituito da visitatori interessati ad attività legate ai settori dello shopping, del divertimento e dei bar. Da questo si può dedurre che si tratti di un profilo alto-spendente, interessato a fare esperienze ludiche o ad acquistare prodotti locali e di lusso. Il secondo rappresenta i turisti interessati agli itinerari enogastronomici, infatti le loro recensioni sono perlopiù rivolte a strutture ristorative. Il terzo corrisponde ad un gruppo di amanti dello sport o attività di altro tipo, soprattutto all'aria aperta, a stretto contatto con la natura e con l'ambiente in generale. Il quarto è costituito dai turisti interessati maggiormente ai siti culturali e ai monumenti ed infine, il quinto rappresenta coloro che sono già esperti del percorso fluviale della Litoranea Veneta e per questo preferiscono dedicare tempo ad attività di intrattenimento ed eventi (si veda a questo proposito il documento Report Finale – LITORANEA VENETA, 2022, pp.12-13).

Per capire il loro comportamento durante il soggiorno è utile prendere in considerazione anche la data della recensione, così attraverso la cosiddetta “analisi a network” si può vedere cosa visitano lo stesso giorno i vari utenti. Il “network” è costituito da nodi che

rappresentano le attrazioni/*facility* turistiche e i grafi sono le linee che le uniscono. In questo modo è stato possibile individuare 5 sottoinsiemi collegati tra loro in base al tipo di attrazione e al luogo in cui si trovano: il primo è quello del “divertimento”, concentrato in particolare sulla città di Jesolo, dove ci sono punti di attrazione come il parco acquatico *Caribe Bay*, la ruota panoramica *The Wheel of Venice*, il *Capannina Beach* per fare aperitivi e ballare, parchi divertimenti come il *Tropicarium Park*, “Il Parco Giochi Gomma Piuma” e il *New Jesololandia*. Il secondo sottoinsieme comprende le attrazioni naturalistiche, le spiagge e le terme, in riferimento alla località di Bibione ed inoltre un interesse rivolto al mondo animale. Il terzo è connesso ad un turismo legato al patrimonio storico-artistico ad esempio della città di Portogruaro, dove i turisti combinano la visita ai “Mulini di Sant’Andrea”, al “Palazzo dei Cento”, alla “Torre Campanaria”, al relativo duomo e alla villa comunale. Il quarto è basato sulle attività di shopping con l’ “Outlet” di Noventa di Piave, il centro commerciale “Valecenter” e l’ “UCI Cinema” entrambi situati a Marcon. Il quinto è connesso alla natura ed in particolare a località della Laguna veneziana come Lio Piccolo, il paesaggio circostante al faro di Punta Sabbioni e il “Centro Velico”. Infine, per quanto riguarda le attrazioni culturali si fa riferimento alla meta di Concordia Sagittaria della quale si sono trovate recensioni che uniscono le visite alla Basilica Paleocristiana, la Cattedrale di Santo Stefano Protomartire e il Battistero (si veda a questo proposito il documento Report Finale – LITORANEA VENETA, 2022, pp.13-14).

3.4 Elaborazione dei dati *TripAdvisor*

In questa sezione farò riferimento ad alcuni dati ricavati sempre dalle recensioni del canale digitale specializzato di *TripAdvisor*, i quali, però, sono stati utilizzati per applicare delle tecniche di *clustering* per individuare le diverse tipologie di utenti, dei quali ho delineato i profili principali nel sottoparagrafo precedente, e tecniche di *topic modeling* per avere un’idea chiara su quali siano gli argomenti più discussi dai turisti e dai visitatori durante la loro permanenza in un determinato luogo e/o attrazione.

I dati ricavati da questo tipo di ricerche sono stati raccolti nel mese di luglio 2022 e rappresentano la situazione globale della piattaforma presa in considerazione tenendo conto dell’aumento del numero di recensioni relative ad una specifica attrazione/*facility*.

Per chi non lo sapesse, con il termine *clustering* o anche conosciuto come *cluster analysis* (analisi di gruppi) si intende «un insieme di tecniche di analisi multivariata dei dati volte alla selezione e raggruppamento di elementi omogenei in un insieme di dati» (Wikipedia.org)²⁷, mentre il *topic model* «è un modello statistico per scoprire gli “argomenti” (topic) astratti che si verificano in una raccolta di documenti. Questi vengono frequentemente utilizzati per la scoperta di strutture semantiche nascoste in un testo o in una raccolta di testi» (Wikipedia.org)²⁸.

L'analisi è stata condotta a livello regionale facendo riferimento in particolare a tre voci: hotel, ristoranti e attrazioni. Di ognuna si hanno esaminato le recensioni le quali contenevano le rispettive informazioni: il recensore; l'origine dell'utente (facoltativa); la lingua di scrittura; il titolo e il testo; data di recensione; data di esecuzione dell'esperienza (facoltativa); voto dato alla struttura. Sono state individuate circa 14.000 attrazioni, 20.700 ristoranti e 10.500 hotel e di questi sono stati registrati 1006 hotel, 1199 ristoranti e 519 attrazioni. Le località considerate sono le seguenti: Marcon, Quarto d'Altino, Cavallino Treporti, Musile di Piave, Jesolo, Eraclea, San Michele al Tagliamento, Meolo, Fossalta di Piave, Noventa di Piave, Ceggia, Torre di Mosto, San Donà di Piave, San Stino di Livenza, Concordia Sagittaria, Portogruaro, Punta Sabbioni, Ca' Savio, Cavallino, Ca' Ballarin, Lido di Jesolo, Cortellazzo, Ca' Nani, Bibione, San Giorgio al Tagliamento Pozzi, Malafesta, Villanova, Cesarolo, Bevazzana, Corbolone, La Salute di Livenza, Lison, Cintello. Attraverso questo tipo di tecniche ed ulteriori analisi ancora più dettagliate è possibile integrare prodotti turistici legati al settore del fluviale già esistenti e allo stesso modo crearne di nuovi con una maggiore certezza di soddisfare le richieste dei clienti.

Di seguito spiego come è stata applicata la tecnica di *clustering*. Prima di tutto si sono dovuti individuare dei *cluster*, ossia dei gruppi, prendendo in considerazione i vari utenti e le strutture recensite delle località elencate prima, assegnando loro una macrocategoria specifica e poi creando dei gruppi costituiti da profili di utenti simili. Le macrocategorie create sono: siti culturali; trasporti e servizi; bar e club; intrattenimento ed eventi; siti naturali; shopping; siti di interesse; relax e benessere (si veda a questo proposito il documento Report Finale – LITORANEA VENETA, 2022, pp.39-40).

27 <https://it.wikipedia.org/wiki/Clustering> (consultato in data 27/08)

28 https://it.wikipedia.org/wiki/Topic_model (consultato in data 27/08)

Per la tecnica di *topic modeling*, invece, sono state prese in considerazione solo le recensioni in lingua italiana e inglese. Per poter sfruttare al meglio questo tipo di analisi è necessario fare uso dell’algoritmo *BERTopic*, il quale si basa su modelli già esistenti utili per creare appunto dei *topic*, vale a dire gli argomenti trattati nelle varie recensioni relative a determinate attrazioni in una destinazione specifica. In questo caso il processo di *topic modeling* è organizzato nel seguente modo: *Restaurants and Things to Do* (ristoranti ed attrazioni); recensioni in italiano e in inglese; il comune o la località di riferimento. Relativamente al primo punto si prende come riferimento la località di Bibione e come esempio le *bar charts* dei *topic word scores* in lingua inglese (si veda a questo proposito il documento Report Finale – LITORANEA VENETA, 2022, pp. 42-43).



Tabella III.10: *Topic Word Scores* relativo al settore dei ristoranti in lingua inglese per il comune di Bibione (tratto da: Report Finale – LITORANEA VENETA, ottobre 2022, p.43)

Come si può notare dalla Tabella III.10 con l’uso di questa metodologia si individuano alla fine degli argomenti principali, ossia i *topic*, grazie a determinate parole chiave comparse in maggior numero nelle recensioni relative ad un determinato tema. Se si prende come esempio il grafico *Topic 2*, dai termini presenti si potrebbe assegnare il titolo “Servizio Ristorazione” per raggruppare le opinioni date per quanto riguarda la

qualità del servizio e del ristorante stesso. Un altro esempio che può dare un'idea generare del tipo di utente è il grafico *Topic 3* dove si può notare il termine *gluten free* e questo fa intendere che ci sono turisti che cercano un determinato ristorante che possa soddisfare le proprie esigenze, come quella di poter mangiare piatti senza glutine.

Una volta terminate questo tipo di analisi considerando le recensioni sia in lingua inglese sia italiana si evince che vengono a formarsi in particolare due cluster distinti: uno costituito da prodotti e servizi legati ai settori del turismo culturale, balneare e del divertimento; l'altro costituito da altrettanti prodotti e servizi turistici legati, però, allo shopping e allo svago.

CAPITOLO IV Implicazioni di strategie di sviluppo turistico in accordo all'area di riferimento

4.1 Quadro conclusivo della domanda e dell'offerta sulla base dei risultati trovati

Dalle analisi dettagliate attraverso le tecniche illustrate nel capitolo precedente, per quanto riguarda la domanda si può affermare che il tipico turista fluviale appartiene ad una fascia d'età compresa tra i 54 e i 65 anni, con una fascia di reddito medio-alta ed è interessato ad un turismo "slow" caratterizzato dalla possibilità di immergersi nella natura, ma allo stesso tempo è affascinato dal patrimonio storico, culturale, artistico ed enogastronomico del territorio in cui si trova.

Di conseguenza, l'offerta legata al tipo di turismo analizzato è caratterizzata da elementi come: la presenza di percorsi ciclo-pedonali; servizi infrastrutturali; visita di riserve e parchi naturali ed attrazioni culturali (es. musei, opere idrauliche); uso di diversi tipi di imbarcazioni (es. houseboat) con servizi integrati come noleggio di biciclette per percorsi lungo gli argini e di attrezzature sportive. Inoltre, nella scelta il turista pone attenzione in particolare alla sicurezza, all'accessibilità ed alla qualità delle strutture ricettive e non solo (si veda a questo proposito il documento Report Finale – LITORANEA VENETA, 2022, p.52).

Sempre in base a questo tipo di analisi si è dedotto che il potenziale turista potrebbe appartenere ad una fascia d'età più giovane (tra i 18 e i 35 anni) corrispondente prevalentemente a gruppi di amici e/o famiglie con figli piccoli o adolescenti, quindi per far sì che anche loro vengano attratti da questa filiera e possano anche dal punto di vista economico accedervi, è necessario adottare delle strategie ben precise, partendo ad esempio dalla creazione di modelli informativi dettagliati e applicazioni per la consultazione di itinerari, strutture ricettive e tutto ciò che può servire durante il soggiorno, e dall'uso di piattaforme digitali, ad esempio per la prenotazione di queste ultime. Inoltre, sulla base delle analisi del turista potenziale, si desume che ci possa essere una generale inesperienza in termini di navigazione, quindi bisognerebbe introdurre dei miglioramenti relativamente alle strutture come quelle dedicate all'informazione (es. infopoint turistico), ai servizi di assistenza e alla segnaletica fluviale (si veda a questo proposito il documento Report Finale – LITORANEA VENETA, 2022, p.52).

Sulla base delle recensioni della piattaforma *TripAdvisor* relative alla categoria *Things To Do* (es. attrazioni, gite giornaliere, eventi, shopping) si dichiara che l'offerta delle destinazioni coinvolte nel percorso fluviale considerato sia abbastanza eterogenea, poiché presenta diverse opportunità, ma allo stesso tempo è molto legata al tema del turismo balneare in particolare nei comuni di Cavallino-Treporti, Jesolo e Bibione. Si aggiungono, inoltre, i tematismi legati alle categorie di *Food&Wine* e *Nature&Sport*. Per questo tra gli obiettivi di sviluppo c'è la differenziazione dei prodotti e delle esperienze turistiche a favore di una forma di turismo più sostenibile e responsabile e accessibile ad una più vasta clientela (es. coppie, famiglie con bambini, gruppi di amici, adulti).

Per cercare di promuovere il più possibile il turismo fluviale in quest'area sono state prese in considerazione le varie attrattive, ossia quelle individuate sotto la categoria *Things To Do*, e i punti di potenziale interscambio e ormeggio sulla base della distanza tra questi ed è stata fatta la seguente distinzione: se la distanza è minore di 5 chilometri si tratta di matrice escursionistica; se è tra i 5 e i 20 chilometri si tratta di matrice cicloturistica; se è maggiore di 20 chilometri corrisponde a mezzi e/o servizi di pick-up. Essendo che il tempo di percorrenza tra una attrattiva e l'altra è relativamente breve è possibile creare un prodotto escursionistico e visitare più luoghi insieme spostandosi, però, senza impattare l'ambiente circostante, godendo della bellezza paesaggistica.

Un esempio è la città di Jesolo, conosciuta principalmente per un tipo di turismo balneare e orientato al divertimento, ma essendo collegata alla rete di canali che giungono a Jesolo Paese, può ampliare la sua offerta anche ad esperienze sportive acquatiche e di intrattenimento (es. parco acquatico Caribe Bay). Inoltre, è facilmente raggiungibile anche Cavallino-Treporti dove si trova un'offerta orientata alla cultura e alla natura con escursioni ad esempio in canoa o in imbarcazioni tradizionali.

Tra le città più conosciute della Litoranea Veneta si trova anche Bibione, la quale è meta perfetta per chi è interessato ad un turismo alternativo come quello fluviale, ossia la combinazione tra le attività nelle acque interne e sulla terraferma. Questo comune, come quello nominato sopra, è conosciuto sicuramente per il divertimento, ma allo stesso tempo è possibile dedicarsi al relax e al benessere psico-fisico ad esempio trascorrendo una giornata alle terme, e per cercare di promuovere questo tipo di offerta è necessario

cambiare il tipo di comunicazione, orientando il turista/visitatore verso proposte diverse come esperienze enogastronomiche, di mobilità dolce e relax.

Dalle conclusioni dello studio eseguito dall'Università Ca' Foscari in collaborazione con Infrastrutture Venete srl sono uscite delle proposte di sviluppo ed implementazione applicabili a cinque aree in particolare appartenenti all'Idrovia della Litoranea Veneta (si veda a questo proposito il documento Report Finale – LITORANEA VENETA, 2022, pp.56-61).

La prima comprende le località di Cavallino e Treporti. Il prodotto turistico è rappresentato principalmente dai tematismi della natura e dello sport, in particolare del cicloturismo, e per finire da esperienze legate all'enogastronomia. Quest'area è strategica perché dà la possibilità ai turisti di navigare verso la Laguna di Venezia e percorrerla nella sua interezza. Infatti, l'offerta che andrebbe per la maggiore in questa zona è data dalle crociere fluviali, magari con ristorazione a bordo, così da sostenere i produttori locali. Molto importante e comune a tutte le aree è la pratica del cicloturismo, possibile per la presenza di vie ciclabili, ma anche pedonali per chi invece volesse dedicarsi di più all'escursionismo a piedi, e in questo caso le località di Cavallino e Treporti fungono da collegamento alla viabilità ciclabile interna e come snodo per giungere in maniera sostenibile e alternativa a Jesolo.

La seconda area presa in considerazione corrisponde al comune di Jesolo, in particolare a partire da Portegrandi, frazione di Quarto d'Altino a Caposile, tra Musile di Piave e San Donà di Piave, fino a Cortellazzo e Revedoli. I tematismi che la caratterizzano sono la natura, lo sport, l'enogastronomia, lo shopping e la mobilità lenta. Difatti, Portegrandi è una zona dove si può praticare sport, è presente un tratto ciclo-pedonale lungo il fiume Sile e lungo il tragitto si possono ammirare le bellezze del patrimonio culturale e paesaggistico e godere di quello enogastronomico fermandosi in qualche ristorante con cibo locale. Si giunge poi a Caposile, un piccolo centro abitato, conosciuto per le sue ricchezze dal punto di vista naturalistico ed enogastronomico e anche per la possibilità di fare shopping ad esempio all'Outlet di Noventa di Piave. Infine, si trova Cortellazzo, dove poter far tappa prima di arrivare a Caorle.

La terza area comprende le località di Revedoli-Torre fino a Caorle. Il prodotto turistico è definito da un turismo orientato verso l'enogastronomia e il benessere per la pratica di uno stile di vita sano. Difatti è un'area per praticare soprattutto l'agriturismo mangiando

piatti tipici della casa, inoltre c'è la possibilità di praticare il turismo balneare nella laguna di Caorle e lungo il Sentiero dei Casoni. Come nelle altre, anche in questa si può praticare il cicloturismo grazie alla presenza di una zona ciclabile tra Eraclea Mare e Caorle per favorire la mobilità lenta per spostarsi all'interno del territorio.

La quarta area vede le città di Portogruaro e Concordia Sagittaria, in cui prevale il tematismo culturale e del *Food&Wine*, infatti sono presenti molti agriturismi e cantine dove poter vivere esperienze di degustazione di vini locali e di cibo tipico.

Infine, l'ultima area corrisponde al comune di Bibione fino alla Conca di Bevazzana dove si prediligono attività di balneazione e benessere, la mobilità lenta, la cucina locale e la natura. Come nell'area del comune di Caorle sono presenti ormeggi per la discesa e il raggiungimento della zona balneabile e la presenza di una rete ciclabile.

Nel sottoparagrafo successivo proporrò delle idee e soluzioni strategiche per lo sviluppo di questo mercato basandomi anche sulle considerazioni fatte.

4.2 La DMO e alcune proposte per lo sviluppo del turismo fluviale nell'Idrovia

Una volta analizzato nel dettaglio il tipo di domanda e offerta del territorio considerato, è utile capire come si potrebbe incentivare la pratica di un turismo di questo tipo e come promuoverne la conoscenza, così da aumentare la crescita economica, il numero di visitatori e di entrate turistiche e accrescere la notorietà dell'area con le sue bellezze culturali e naturali conservando l'ambiente e le sue risorse.

Per permettere tutto ciò è necessario adottare un processo strategico di gestione, promozione e sviluppo della destinazione turistica e del tipo di turismo che si vuole prendere in considerazione. Di questo se ne occupa la DMO, ossia la *Destination Managament Organization*, la quale viene definita dall'Organizzazione Mondiale del Turismo (OMT) come «la gestione coordinata di tutti gli elementi che compongono una destinazione (attrazioni, accesso, marketing, risorse umane, immagine e prezzi). Essa adotta un approccio strategico per collegare tra loro entità molto diverse per una migliore gestione della destinazione». Sempre secondo UNWTO «una DMO ha il compito di comprendere l'impatto sociale ed economico del turismo in termini di domanda (arrivi internazionali e domestici, caratteristiche delle visite, consumi di beni e

servizi) e offerta al fine di guidare la pianificazione delle politiche del turismo» (BeMyGuest.it)²⁹.

Le DMO sono organizzazioni senza scopo di lucro nazionali, regionali o provinciali e possono corrispondere ad organismi pubblici o privati che coinvolgono i diversi operatori del territorio, direttamente e/o indirettamente coinvolti nell'ambito del turismo (BeMyGuest.it). L'obiettivo sarebbe quello di trasformare le destinazioni turistiche in *Smart Tourism Destinations*, vale a dire destinazioni dove gli stakeholder, i quali possono essere privati (es. operatori, associazioni di categoria) o pubblici (es. regione, provincie, enti di promozione turistica, enti locali, governo italiano), coordinati dalla DMO stessa, rendono più facile l'accesso al turismo ed ai prodotti, servizi, esperienze attraverso l'innovazione tecnologica.

In questo caso c'è bisogno di una DMO dedicata al turismo fluviale, in particolare nel territorio della Litoranea Veneta. Questa ha il compito di promuovere e gestire la destinazione costituita da fiumi, laghi e canali, con l'obiettivo di attirare il maggior numero di turisti e sostenere l'economia della regione.

Per adottare al meglio azioni di questo tipo bisogna fare affidamento ad una strategia ben pianificata e seguire determinati passaggi fondamentali per ottenere un buon risultato. Di seguito elenco alcune idee principali applicabili bene o male per lo sviluppo di ogni tipo di turismo e destinazione e in base a queste farò riferimenti all'area del caso studio che ho analizzato nel mio elaborato dando alcune proposte per incentivare la pratica del turismo fluviale considerando anche diverse tipologie di utenti.

In primo luogo, come ho già detto ad inizio paragrafo, bisogna definire un piano strategico preciso, identificando obiettivi a lungo termine, punti di forza e debolezza della destinazione, e in secondo luogo bisogna cercare di coinvolgere i diversi stakeholder, le imprese turistiche e le comunità così da poter poi collaborare per aumentare la soddisfazione e la qualità dell'esperienza di visita della destinazione.

Per quanto riguarda l'Idrovia si può affermare che è un percorso con molti punti di forza, tra i quali: i diversi siti Unesco, a partire dalla Laguna di Venezia in Veneto ad Aquileia in Friuli-Venezia Giulia, i siti naturali e culturali e il patrimonio enogastronomico che caratterizzano il territorio e contraddistinguono una zona da un'altra. Allo stesso tempo, però, sono presenti anche punti di debolezza come la

²⁹<https://www.bemyguest.it/glossario/dmo-che-cosa-e-il-dmo.html> (consultato in data 07/09)

mancanza di una segnaletica chiara e luminosa dedicata esclusivamente alla navigazione, fondali poco profondi che portano ad un limite di velocità preciso e all'utilizzo di specifiche imbarcazioni, la scarsa manutenzione dei canali e di altre opere idrauliche necessarie per evitare il rischio imminente di inondazioni, scarsa qualità dell'acqua e così via. Attualmente risulta complicato realizzare una proposta turistica fluviale degna di nota lungo questa via navigabile soprattutto per la mancanza di numerose infrastrutture percorribili (es. chiuse), essenziali per evitare alcuni eventi spiacevoli come le esondazioni dei fiumi, ma anche per collegare corsi d'acqua con portate differenti (es. mare e acque interne). Fanno parte di queste infrastrutture anche gli approdi per l'ormeggio delle imbarcazioni e i porti, i quali sono un punto di scalo o partenza delle barche per il trasporto merci e pescherecci, ma nei cosiddetti "porti turistici" sono presenti perlopiù imbarcazioni private e servizi, tipo: colonnine che distribuiscono acqua e luce; distributori di carburante; minimarket per alimentari; negozi di nautica; officine dove poter riparare la propria imbarcazione (Portesan, 2019). Per poter risolvere determinate questioni devono essere fatti degli interventi intesi come:

1. Processi a monte: dragaggio, pulizia e manutenzione dei canali, delle alzaie e degli argini. Di questi fanno parte anche le operazioni di controllo dell'uso dei canali e delle alzaie per cercare di limitare, o meglio ancora eliminare, attività come la pesca abusiva e la navigazione non regolamentata.
2. Pensare alla creazione di una mappa dettagliata che illustri le varie attrazioni che si possono trovare lungo il percorso fluviale, i numerosi servizi per la permanenza in una determinata destinazione, i ristoranti, i tipi di imbarcazioni noleggiabili, le aree dove chiedere informazioni, e così via.
3. Aree di interscambio caratterizzate dalla presenza di servizi igienici e di emergenza (es. bagni, punti di primo soccorso, officine per la manutenzione della propria auto o di qualsiasi altro mezzo, strutture per il rifornimento del carburante, colonnine per la ricarica di e-bike e automobili elettriche); elementi per rendere tutto accessibile a persone con qualsiasi tipo di disabilità (es. rampe, servizi igienici con sponde regolari e piatti doccia a pavimento); servizi ristorativi di piccole dimensioni (es. chioschi); infopoint per turisti/visitatori; parcheggi, fermate per la partenza o per l'arrivo di mezzi pubblici (es. pullman, autobus).

4. Pontili, approdi, punti di discesa e sosta.

5. Percorsi ciclo-pedonali per coloro che si dedicano ad attività di ciclismo ed escursionismo e vogliono visitare il territorio utilizzando un mezzo sostenibile, abbastanza pratico ed economico (si veda a proposito Report Finale – LITORANEA VENETA, 2022, p.56).

Infine, tra i punti deboli rientra la scarsa promozione del prodotto turistico e del territorio, poiché si tende a dare priorità a destinazioni già molto conosciute da turisti nazionali e non (es. Venezia, Jesolo, Caorle) piuttosto che favorire gli spostamenti verso mete meno note, ovviamente in maniera controllata, così da evitare che anch'esse diventino vittime del cosiddetto “turismo di massa”.

Parlando di coinvolgimento di stakeholder, le istituzioni pubbliche (es. regione, enti locali) potrebbero ad esempio relativamente al settore dell'ospitalità adoperarsi per costruire ostelli, magari ecosostenibili, soprattutto per i cicloturisti e/o gli escursionisti che anche all'ultimo momento decidono di fermarsi a pernottare lungo il percorso per riprendere il tragitto il giorno dopo. Altra idea potrebbe essere quella di usufruire delle vaste aree verdi per realizzare punti di sosta all'aria aperta con panchine e tavoli da picnic, barbecue, fontanelle con acqua potabile per poter riempire le proprie borracce, porre diversi cestini per la raccolta differenziata e noleggiare dei bagni chimici da apporre nelle vicinanze dell'area di sosta così da tenere più pulito l'ambiente circostante. Tutto ciò deve essere reso usufruibile anche nei periodi in cui le temperature sono più basse e si verificano precipitazioni, quindi sarebbe meglio costruire anche delle strutture con delle tettoie per ripararsi e aggiungere delle lampade riscaldanti da esterno. Rispetto agli interventi da parte di operatori privati si può pensare: alla riqualificazione di strutture già esistenti, modernizzandole e adibendole a ristoranti caratteristici con vista direttamente sul paesaggio fluviale, locali, musei sulla navigazione e su opere idrauliche, strutture ricettive (es. B&B o strutture a realtà familiare di piccole dimensioni, evitando grandi complessi di alberghi); lavori di restauro aiutandosi con il denaro ricavato dalle tasse di soggiorno dei turisti, da quelle applicate agli ingressi ai parchi e/o musei, a beni e servizi; alla collaborazione con aziende del settore o di altri settori (es. agenzie di viaggio, compagnie aeree, tour operator); ad attività di comunicazione attraverso piattaforme online e di promozione con la produzione di guide turistiche, brochure, mappe e cartine geografiche.

Una volta che si ha il quadro generale sui pro e contro di una destinazione, il passaggio successivo prevede la conduzione di ricerche di mercato per individuare il tipo di clientela, le tipologie di viaggio e destinazioni che vengono predilette e le necessità dei visitatori. In merito a ciò, infatti, per identificare il profilo del turista legato al fluviale, il livello di conoscenza del settore e delle destinazioni coinvolte, e allo stesso tempo ricevere informazioni da parte anche dell'offerta, ovvero degli operatori, sono state condotte delle ricerche e delle analisi dei risultati che hanno permesso di avere un quadro abbastanza dettagliato, così da capire di conseguenza come agire al meglio. Ciò è stato possibile facendo un'indagine tramite questionari rivolti a titolari o a gestori di imprese di servizi turistici (es. B&B, ristoranti, agenzie di viaggio) e a turisti/visitatori nazionali e internazionali, ma anche prendendo in considerazione le recensioni presenti nella piattaforma digitale di *TripAdvisor*, così da poter avere un'idea chiara sul tipo di clientela e di conseguenza sulle offerte sulle quali concentrarsi per soddisfare le loro esigenze, migliorando quelle già presenti e proponendone di nuove. In merito a ciò, dallo studio è emerso che la domanda è caratterizzata principalmente da clienti appartenenti alla generazione dei cosiddetti *baby boomer* e alla generazione X, vale a dire coppie e/o famiglie con una fascia di reddito medio-alta, interessati ad un turismo prevalentemente naturalistico, orientati verso offerte pre-organizzate da loro e se possibile con pacchetti tutto compreso (es. attività, strutture ricettive e ristorative) e per muoversi utilizzano il proprio mezzo o servizi di pick-up. Per poterli soddisfare, quindi, bisogna pensare sicuramente ad un'offerta mirata, personalizzata e che rispetti determinati standard ed esigenze. Anche se in minoranza, ci sono anche coloro che rientrano nella generazione Y, i quali sono principalmente gruppi di amici appartenenti ad una fascia d'età più giovane, curiosi di scoprire nuovi luoghi in maniera alternativa e sostenibile, vivere esperienze all'insegna del divertimento e dell'intrattenimento (es. sport acquatici, escursioni, eventi) ed essendo più flessibili si può proporre loro un tipo di offerta più diversificata, lasciandoli liberi di scegliere ciò che più li aggrada (si veda a questo proposito il Report Finale – LITORANEA VENETA, 2022, p.53).

Una volta ottenute queste informazioni si passa alla promozione della destinazione e dei prodotti turistici che questa potrebbe offrire e i modi sono molti. Un metodo efficace è la creazione di un sito web informativo dedicato in questo caso al turismo fluviale, nel quale si trovano dettagli sui vari luoghi da visitare, con le proprie attrattive (es. alberghi,

ristoranti) ed attrazioni, infrastrutture (es. strutture pubbliche per la comunicazione e la mobilità) e servizi di vario genere (Wikipedia.org).

Riguardo a ciò, durante il corso “Tecnologie web per il turismo” ho imparato che un sito web per essere consultato da un maggiore numero di utenti deve rispettare alcune caratteristiche molto importanti, le due principali sono: l’usabilità e l’accessibilità. Relativamente alla prima, il sito deve essere facilmente accessibile e navigabile da un vasto e variato numero di utenti, deve avere contenuti chiari e completi per permettere un adeguato livello di comprensione e soddisfare il più possibile l’utente e sarebbe meglio se fosse attraente anche dal punto di vista grafico, quindi porre attenzione in particolare ai colori ed ai contenuti multimediali, così da accrescerne il coinvolgimento. L’altra caratteristica è l’accessibilità, ossia deve essere fruibile da qualsiasi tipo d’utente (es. nazionale/internazionale, cieco, sordo), contenere meccanismi chiari di navigazione (es. menù) e avere contenuti multimediali di vario tipo (es. immagini, audio, video), ma con testi alternativi per evitare inconvenienti. Molto interessanti sono anche i blog, in cui i cosiddetti *travel blogger* si dedicano alla scrittura più o meno dettagliata delle proprie esperienze, dando consigli su cosa valga la pena visitare, dove si può mangiare del buon cibo tipico, magari in qualche ristorante economico, i tipi di attività che si possono svolgere, da quelle culturali (es. visita di musei), a quelle sportive (es. sport d’acqua o terrestri), a quelle immerse nella natura (es. escursioni a cavallo o a piedi). Senza dubbio, al giorno d’oggi è importante avere delle pagine dedicate anche sui social media come Facebook e/o Instagram, nei quali gli stessi *travel blogger*, gli influencer, ma anche le persone comuni, condividono le proprie esperienze e aggiornano coloro che li seguono su eventi, feste, dimostrazioni aventi luogo nella destinazione interessata tramite immagini, video, storie o contattando privatamente via chat gli operatori per ricevere ulteriori informazioni o per prenotazioni. Difatti, oggi, proprio grazie all’innovazione tecnologica e all’affermazione della figura dell’influencer è diventato molto più semplice rendere nota una qualsiasi realtà, che sia una meta, una tradizione, o altro, l’importante è saper sfruttare al meglio la varietà di mezzi che abbiamo per farlo. Oltre a ciò, ci sono anche modalità più tradizionali, come l’organizzazione di eventi, festival e manifestazioni durante tutto l’anno, la partecipazione a fiere turistiche per conoscere nuove realtà, ma allo stesso tempo rendere nota la propria, e la promozione attraverso la pubblicità online oppure tramite azioni di volantinaggio e manifesti

pubblicitari per le strade, passaparola e così via, festività locali già esistenti, magari poco conosciute. A proposito di ciò, durante le mie numerose ricerche su informazioni relative alla Litoranea Veneta, mi sono accorta che non esiste un sito web ufficiale dedicato esclusivamente a questo percorso fluviale, quindi sarebbe molto utile ed interessante crearne uno, così che chiunque voglia avere notizie su quest'area possa reperirle facilmente. In primo luogo, per avere successo deve poter essere consultato in più lingue (es. italiano, inglese, tedesco, francese), soprattutto perché è appurato che la domanda è sia internazionale sia nazionale, quindi allo stesso tempo ci deve essere la possibilità di contattare operatori che sappiano come minimo parlare e/o scrivere in lingua inglese, essendo internazionale, tramite i mezzi tradizionali (es. numero telefonico, posta elettronica) oppure attraverso la *live chat* oramai presente in tutti i siti web, la quale offre una risposta immediata e abbastanza esauriente alle domande che le vengono poste o ti indirizza tramite link alle pagine opportune. Nella cosiddetta *Home* deve essere presente una descrizione più o meno dettagliata dell'Idrovia sia dal punto di vista geografico sia da quello storico e culturale, facendo riferimento ai diversi Comuni che essa attraversa per poi andarne a parlare in modo più dettagliato nelle determinate sezioni. Altro elemento che non può mancare è una mappa interattiva (scaricabile in formato PDF) che illustri l'intero percorso segnalando le città, le spiagge e i punti d'attrazione dover poter trascorrere una o più giornate durante l'esperienza di navigazione fluviale. Molto utile potrebbe essere anche la possibilità di scaricare una mappa delle vie d'acqua navigabili con una leggenda dettagliata per aiutare coloro che sono inesperti, ma ovviamente anche coloro che sanno già guidare un'imbarcazione, ma hanno bisogno di una linea guida da seguire. Dopodiché si potrebbe suddividere il sito in diverse sezioni, ognuna dedicata ad un tema specifico: eventi; itinerari; prezzi e prenotazioni; contatti e social media. Nella sezione dedicata agli eventi culturali, alle manifestazioni e alle fiere creare una bacheca o un calendario dove inserire tutto ciò e trovare informazioni dettagliate sul programma, link diretti alle piattaforme per la prenotazione e l'acquisto dei biglietti di ingresso e molto altro.

Nella sezione dedicata all'offerta, ossia ai possibili itinerari e alle attività ricreative e culturali che si possono svolgere, devono esserci i contatti direttamente degli operatori per richiedere le informazioni necessarie oppure mezzi per prenotare anticipatamente la visita ad esempio ad un museo o ad una mostra, noleggiare un determinato tipo di

imbarcazione o di attrezzature ad esempio per gli sport d'acqua o acquistare un pacchetto (es. crociera fluviale con ristorazione a bordo). Per sviluppare un'offerta completa e soddisfacente in questo mercato è fondamentale una collaborazione tra operatori fluviali e terrestri e le modalità sono differenti: combinazione di pacchetti turistici comprendenti esperienze di navigazione con altre sulla terraferma con l'uso di imbarcazioni con motore meno inquinante, elettriche (es. catamarano elettrico) o ad alimentazione ibrida oppure prediligere, se possibile, barche a vela o canoa/kayak per rispettare i principi della sostenibilità in termini ambientali. Oltre al problema dell'inquinamento causato dal tipo di motore, c'è anche il problema del moto ondoso e delle acque reflue, quindi bisogna pensare ad una soluzione, la quale potrebbe essere quella di tenere all'interno della barca delle taniche a bordo da svuotare una volta terminata la navigazione presso stazioni di pompaggio autorizzate (Cecchini, 2019). Sempre relativamente ai mezzi di trasporto, sarebbe utile dare la possibilità alle persone che ne hanno una di poter portare con sé la propria bicicletta così da risparmiare sui costi del noleggio e poterla sfruttare lungo le vie ciclabili del territorio, oppure creare nelle vicinanze dei punti di approdo delle aree dedicate al noleggio di biciclette elettriche e non, in base alle preferenze, ma magari diminuendo i costi. Invece, per quanto riguarda gli sport acquatici cercare di far praticare solo quelli più sostenibili ed organizzare dei brevi corsi di formazione tenuti da esperti, divisi per livello di conoscenza e per lingua parlata, ma compresi nel pacchetto, così da lasciare il cliente libero di scegliere se partecipare o no.

Un'altra modalità legata ai settori dell'ospitalità e della ristorazione è quella di offrire pacchetti dedicati ai passeggeri delle crociere fluviali con sconti su pasti nel ristorante a bordo (se presente) o in quelli ubicati nelle città lungo l'Idrovia e sconti anche su pernottamenti in determinate strutture. Per coinvolgere il maggior numero di clientela nelle attività ricreative e sportive si potrebbe pensare a fare uno sconto ai gruppi (es. gruppi di amici, scolaresche) e/o a coloro che sono già parte di un'associazione sportiva (es. canottaggio, nuoto, rafting), cosicché possano fare passaparola anche ai loro amici e conoscenti. Altra possibilità è quello di includere nel prezzo totale le spese per il noleggio delle imbarcazioni e/o delle attrezzature necessarie nel caso in cui uno non ne fosse provvisto, se no ovviamente avere un prezzo distinto per imbarcazione e tipo di attività. Vantaggioso in termini di promozione della destinazione è proporre offerte

come biglietti di ingresso a siti culturali (es. musei) ed eventi (es. fiere, manifestazioni) gratuiti la prima o l'ultima domenica del mese (in questo caso nei mesi delle stagioni con il clima più mite e/o caldo) e allo stesso modo diversi pacchetti *all-inclusive* per vivere esperienze di navigazione nelle acque della Litoranea Veneta sia per i turisti sia per i locali. Per soddisfare tipi di utenti diversi la soluzione migliore è personalizzare l'offerta: per le famiglie con bambini proporre itinerari che comprendano tappe in parchi naturali per trascorrere una giornata all'aria aperta immersi nella natura, partecipare ad escursioni in bicicletta, a piedi o a cavallo/pony per i bambini, attività didattiche in riserve naturali dove si possono conoscere diversi tipi di piante e animali, cimentarsi nella costruzione di oggetti di artigianato con le proprie mani (es. lavorazione della ceramica, dell'alimentare), dare da mangiare agli animali; mentre per ragazzi più giovani, gruppi di amici e coppie partecipare ad eventi organizzati all'insegna del relax e del divertimento a bordo di barche adibite a locali e pub con musica, cibo, bevande, feste a tema, come accade ad esempio in Olanda.

Importante, soprattutto per coloro che vogliono vivere un'esperienza di questo tipo per più giorni, è una sezione dedicata agli alloggi, dove si potrebbe inserire un file aggiornato con un elenco di strutture dover poter pernottare (es. alberghi, hotel, B&B, ostelli, campeggi), differenziandoli in base al tipo di utente, alla fascia di prezzo, ai servizi offerti, alla distanza da punti di partenza/arrivo (es. stazioni ferroviarie, fermate di autobus e pullman), alla compatibilità con principi di ecosostenibilità (es. uso di energia rinnovabile, di prodotti biodegradabili, di prodotti alimentari fatti principalmente in casa, pratica della raccolta differenziata).

Infine, dedicare uno spazio alle recensioni e ai commenti, così da poter poi avere un'idea dell'opinione degli utenti e di conseguenza migliorare o cambiare del tutto l'offerta. Importante sarebbe anche raccogliere dei feedback dei residenti per capire i loro punti di vista, considerare le loro proposte e preoccupazioni, così da collaborare per perfezionare un progetto futuro di potenziamento del mercato.

Per rendere tutte queste idee realizzabili e soddisfare le esigenze espresse dalla domanda presa in considerazione è importante garantire un certo livello di qualità in termini di sicurezza attraverso la sicurezza pubblica e l'assistenza turistica, ed accoglienza, costruendo più infopoint presso esercizi di pubblico servizio, istruendo tramite dei corsi di formazione il personale così da renderlo professionalmente preparato a fornire

un'ospitalità di alta qualità. Un valore aggiunto è dato dagli operatori plurilingue come ad esempio le guide turistiche coinvolte nelle escursioni nella terraferma oppure durante le crociere fluviali, grazie alle quali i turisti nazionali e/o internazionali possono ricevere informazioni approfondite sulla storia e la cultura delle varie attrazioni. Se qualcuno non volesse partecipare alle visite guidate, deve esserci un'alternativa, la quale potrebbe essere l'uso di un'audioguida disponibile in più lingue, scaricabile nel proprio smartphone attraverso la scansione del QR Code, dove si può avere accesso ad audio, video, registrazioni, immagini per seguire il percorso in modo pratico ed economico.

Sulla base di queste proposte si afferma che gli obiettivi principali sono quelli di proteggere l'ambiente fluviale e promuovere un tipo di turismo sostenibile, il quale è costituito da attività che nel loro piccolo possono contribuire ad un grande miglioramento per il futuro del nostro Pianeta, ma anche per il benessere psico-fisico di ogni essere umano.

CONCLUSIONI

Come è stato ribadito più volte nel corso dell'elaborato il settore del turismo è fondamentale per diversi Paesi del mondo, poiché porta impatti positivi principalmente dal punto di vista economico, ma anche da quello sociale ed ambientale, non escludendo ovviamente quelli negativi.

Come già specificato esistono diversi tipi di turismo, in questo caso la categoria prescelta è stata quella del turismo fluviale, caratterizzato da un'offerta sostenibile, data dalla mobilità lenta e da attività legate in particolar modo al patrimonio naturale e culturale del territorio. I principali benefici sociali, economici ed ambientali generati da questa realtà si possono riassumere in questo modo: miglioramento della qualità della vita della comunità locale; creazione di nuovi posti di lavoro; rivalutazione di terreni ed immobili grazie alla vicinanza ai corsi d'acqua e al restauro dei canali; lavori di manutenzione dei canali per garantirne un uso corretto e operazioni di drenaggio, così da ridurre il rischio di inondazioni e migliorare la qualità dell'acqua; sviluppo di attività ricreative (es. sport acquatici, ciclo-turismo, escursionismo), culturali ed educative (es. visita a musei, opere idrauliche, borghi). Detto ciò è di fondamentale importanza organizzare interventi di conservazione e di restauro di canali ed opere idrauliche già esistenti o abbandonate perché questo porta numerosi vantaggi, a partire appunto dall'accrescimento del valore dei terreni e degli immobili alla promozione della mobilità lenta nelle acque interne attraverso l'uso di imbarcazioni private o non, ma anche lungo le alzaie in bicicletta, a piedi o a cavallo. Tutto ciò porta guadagno sia alla comunità locale, la quale può sfruttare le vie fluviali e terrestri come mezzo alternativo per spostarsi ad esempio nella vita quotidiana nel tragitto casa-lavoro e viceversa, sia per i turisti ed escursionisti che decidono di trascorrere una o più giornate con l'obiettivo di visitare più località in maniera pratica, veloce, ma allo stesso tempo tranquilla, evitando il traffico delle automobili per le strade delle città. Per quanto riguarda gli impatti sociali, invece, il rifacimento dei canali è stato ed è tutt'ora una grande opportunità per stimolare gli esseri umani in generale, dai bambini che trascorrono una giornata al parco con la propria famiglia, ai ragazzi che praticano sport all'aria aperta (es. ciclismo, jogging, trekking) o sull'acqua (es. nuoto, canoa/kayak/rafting), agli anziani che fanno una passeggiata lungo le alzaie che percorrono il fiume.

Il turismo fluviale, o sarebbe meglio dire “fluvestre”, è una buona combinazione di un turismo tradizionale con uno più particolare che consiste prevalentemente nella visita di aree naturali, ma per cercare di promuoverlo ancora di più nel nostro Paese c’è bisogno di maggiore coinvolgimento delle comunità locali, dei residenti e della nazione stessa ed inoltre è necessario espandere la conoscenza sul tema della sostenibilità e dell’ambiente adottando delle buone pratiche come l’organizzazione e la partecipazione a workshop, discussioni, conferenze e fiere dedicate a questi temi specifici.

Come già approfondito nel primo capitolo la navigazione interna esisteva già nell’antichità e con il passare del tempo si è andata a sviluppare sempre di più soprattutto in determinati paesi europei come Francia, Germania e Paesi Bassi. La situazione dell’Italia è un po’ diversa, poiché ci sono diverse mancanze dal punto di vista ambientale ed infrastrutturale che limitano in un certo modo lo sviluppo di questa nicchia di mercato. Si può dire, però, che l’evento indimenticabile della pandemia da Covid-19 è servita per rendere buona parte della popolazione più responsabile e consapevole nei confronti del futuro del Pianeta, cominciando ad agire, anche partendo da piccoli gesti, per cercare di contribuire ad un miglioramento. Difatti, quel periodo durato un paio d’anni ha portato dei notevoli cambiamenti per l’ambiente e la natura come: calo di emissioni di carbonio e CO₂ grazie alla sospensione dei voli da parte di varie compagnie aeree e dal ridotto utilizzo delle automobili; più pulizia dei canali e delle acque grazie alla riduzione di sostanze inquinanti prodotte dalle barche a motore, dal turismo di massa e dalle crociere (Crudele, 2020).

L’obiettivo è quello di continuare a promuovere forme di turismo sostenibile e limitare quelle che caratterizzano quello di massa per garantire buona qualità della vita e dei servizi in primo luogo alla comunità locale e in secondo luogo ai turisti/visitatori, i quali possono sentirsi più soddisfatti dell’esperienza, compresa di attività e servizi, in una determinata destinazione. Le idee alla base sono: la realizzazione di percorsi turistici innovativi per ridurre il sovraffollamento nelle aree più note, adottando delle azioni specifiche di gestione dei flussi, necessarie però anche nelle zone meno conosciute; sviluppare forme di turismo “green”, quindi promuovendo attività all’aria aperta e costruendo degli spazi adeguati come campeggi, alberghi e hotel che rispettino i principi dell’ecosostenibilità e infine percorsi immersi nella natura combacianti anche con esperienze di altro tipo. Per quanto riguarda la mobilità “slow” le proposte migliori ad

oggi sono: creare posteggi per e-bike e monopattini elettrici, ma anche parcheggi attrezzati per le automobili elettriche, magari in posizioni strategiche, quindi vicino alle stazioni dei treni e alle fermate degli autobus/pullman e nei contesti fluviali vicino ai porti. Di conseguenza, sarebbe meglio prediligere i mezzi di trasporto meno impattanti come il treno, l'autobus, il tram, la bicicletta o addirittura spostarsi a piedi se si ha la possibilità, piuttosto che fare viaggi che richiedano per forza l'uso dell'automobile per molte ore o dell'aereo. Inoltre, si consiglia di viaggiare, ad esempio per motivi di divertimento, piacere e relax, nei periodi di bassa o mezza stagione, non solo per un guadagno economico per il turista, ma perché si riduce anche il rischio di impattare negativamente sull'ambiente e sul territorio in generale. Una volta arrivati nella destinazione prescelta è importante adottare delle buone maniere nel rispetto anche dei residenti, cercando di adeguarsi al loro stile di vita e sostenendo l'economia della zona, ad esempio acquistando prodotti (es. souvenirs) di artigianato fatti a mano, mangiando in ristoranti conosciuti perché gestiti da locali che offrono cibo di qualità (helvetia.com). Si può concludere affermando che nonostante si sia consapevoli del fatto che il turismo è un settore molto inquinante e impattante negativamente sul nostro Pianeta, allo stesso tempo è impensabile smettere di viaggiare per qualsiasi tipo di motivo, poiché questo tipo di attività genera un elevato profitto economico a molti Paesi del mondo. In merito al tipo di turismo affrontato nella mia tesi, si può dare per certo che la navigazione per vie d'acqua interne sia per ragioni commerciali sia turistiche corrisponde ad una delle modalità di spostamento più sostenibili e garantisce la qualità dell'ambiente e della comunità locale, inoltre i vari sistemi idroviari presenti ad esempio nel nostro Paese sono un'ottima alternativa per poter attraversare numerosi Siti Unesco ricchi di storia e visitare diverse località senza inquinare più di tanto (simtur.it).

BIBLIOGRAFIA CAPITOLO 1:

A cura di Wahab, S., Pigram J.J. (1997), *Tourism, Development and Growth. The challenge of sustainability*, Routledge, Londra;

Bianconi, A. (2019), *Il turismo sostenibile, la sfida del XXI secolo*, Laurea Triennale in Economia Aziendale, Università Politecnica delle Marche - Facoltà di Economia "Giorgio Fuà", pp.30-31;

Burkart, A.J., Medlik, S. (1974), *Tourism: Past, Present and Future*, William Heinemann Ltd;

Candela, G., Figini P. (2010), *Economia del turismo e delle destinazioni*, McGraw-Hill Education, 2° Edizione, New York, Stati Uniti;

D'Eramo, M. (2022), *Il selfie del mondo: Indagine sull'età del turismo da Mark Twain al Covid-19*, Feltrinelli;

Del Bo', C. (2017), *Etica del turismo. Responsabilità, sostenibilità, equità*, Carocci editore, Roma;

Iarrera, F., Pilotti, G. (2017), *I paesaggi del turismo. Paesi extraeuropei*, Zanichelli;

Leed, E.J. (2007), *La mente del viaggiatore: dall'Odissea al turismo globale*, Il Mulino, Milano;

Ridella, P., Albera, G.M., Pegoraro, G., Vallerani, F., Picarelli, A., Polloni, G. (2008), *Il turismo fluviale in Italia*, ricerche e studio a cura di GAL Venezia Orientale, Portogruaro (VE), p.51-54;

Sezgin, E., Yolal, M. (2012), *Golden Age of Mass Tourism: Its History and Development*, Anadolu University, Turkey;

Taffarello, A. (2015), *Turismo fluviale e coscienza ambientale lungo il basso Sile: Il ruolo del viaggiatore consapevole*, Laurea Magistrale in Sviluppo Interculturale dei Sistemi Turistici, Università Ca' Foscari, Venezia, p.15-17;

Timothy, D.J. , Boyd, S.W. (2007), *Heritage e Turismo*, Edizione italiana a cura di Bonadei, R., HOEPLI, Milano;

BIBLIOGRAFIA CAPITOLO 2:

Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (2013), *Wassertourismus in Deutschland: Praxisleitfaden für wassertouristische Unternehmen, Kommunen und Vereine*, Berlin;

Cerutti, S. (2014), *Turismo fluviale e territorio: esperienza europee a confronto*, Università degli Studi del Piemonte Orientale, Novara;

Di Stefano, G. (2010), *Atlante Storico della Serenissima*, Supernova, Venezia;

- Erfurt-Cooper, P. (2009), *European Waterways as a Source of Leisure and Recreation*, James Cook University, pp. 98-101;
- Favrin, L. (2017), *Rete fluviale e turismo sostenibile: il caso dell'idrografia nello Spreewald (Brandeburgo)*, Laurea Magistrale in Sviluppo Interculturale dei Sistemi Turistici, Università Ca' Foscari, Venezia, p.39;
- Polloni, G., Ridella P. (2006), *Le vie d'acqua del nord Italia*, GAL Venezia Orientale, Centro Itard, Piacenza;
- Prideaux, B., Timothy, D.J., Cooper, M. (2009), *River Tourism*, ed. Bruce Prideaux and Malcolm Cooper, CAP.1, pp.1-21;
- Rong, H.H., Tu, W., Duarte, F., Ratti, C. (2020), *Employing waterborne autonomous vehicles for museum visits: a case study in Amsterdam*, *European Transport Research Review* 12, Paper No. 63;
- Tourismusmanagement (2003), *Grundlagenuntersuchung Wassertourismus in Deutschland. Ist-Zustand und Entwicklungsmöglichkeiten*, Berlin;
- Turato, G.F., Sandon, F., Romano, A., Assereto, A., Pergolis, R. (1981), *Canali e Burci*, La Galiverna, Battaglia Terme (PD);
- Vallerani F. (2006), "Paesaggi fluviali e orizzonti d'acqua", in G. Polloni e P. Ridella (a cura di), *Le vie d'acqua del nord Italia*, Piacenza;
- Vallerani F., (2006) Paesaggi fluviali e orizzonti d'acqua, in Polloni G. e Ridella P. (a cura di) *Le vie d'acqua del nord Italia*, Piacenza;
- Vallerani, F. (2003), "Le acque artificiali da pratica moderna a corridoio culturale: il caso del Canal de Castilla in Spagna", in G. Scaramellini (a cura di), *Città, regione, territorio. Studi in memoria di Roberto Mainardi*, Milano, Cisalpino Istituto Editoriale Universitario, pp. 431-448, Convegno: Citta. regione. territorio. Studi in memoria di Roberto Mainardi;
- Vallerani, F., Visentin, F. (2017), *Waterways and the Cultural Landscape*, Routledge, Londra;
- Van Loon, H.W. (2008), *Storia della Navigazione. Dal 5000 A.C. ai nostri giorni*, Magenes Editoriale, Milano, pp.231-232;

BIBLIOGRAFIA CAPITOLO 3:

- Consorzio Insieme (2004), *Acque antiche. Il percorso della Litoranea Veneta*, Progetto realizzato nel quadro dell'iniziativa Interreg IIIA Phare CBC Italia-Slovenia 2000-2006, Mazzanti Editore, Limena (PD);

SITOGRAFIA CAPITOLO 1:

Turismo (voce), in Treccani.it – Enciclopedia online, Istituto dell'Enciclopedia Italiana (1929), <https://www.treccani.it/vocabolario/ricerca/turismo/> (consultato in data 04/05);

Origine della parola “turismo”, in Treccani.it – Enciclopedia online, Istituto dell'Enciclopedia Italiana (1929), https://www.treccani.it/magazine/lingua_italiana/domande_e_risposte/lessico/lessico_182.html (consultato in data 04/05);

Definizione di Turismo, <https://www.idaic.it/definizione-di-turismo.html> (consultato in data 04/05);

ISTAT (2010), *Turista e Escursionista*, <https://www.istat.it/it/files/2011/12/glossario1.pdf> (consultato in data 16/05);

Diritto al turismo (Art.7), in Codice Mondiale di Etica del Turismo, https://webunwto.s3.eu-west-1.amazonaws.com/s3fs-public/2019-11/sanmarino_0.pdf (consultato in data 17/05);

Storia del Turismo, <https://www.idaic.it/storia-del-turismo.html> (consultato in data 17/05);

UNWTO, <https://www.unwto.org/> (consultato in data 17/05);

ENIT, <https://www.enit.it/it/chi-siamo> (consultato in data 18/05);

Turismo di massa, https://it.wikipedia.org/wiki/Turismo_di_massa (consultato in data 18/05);

Centro Studi Turistici (2018), *La storia del turismo moderno in Italia e nel mondo: dal Grand Tour al Gran Turista* (2018), 14.03.2018, disponibile a <https://centrostudituristicifirenze.it/blog/storia-del-turismo-moderno-in-italia-e-nel-mondo/> (consultato in data 19/05);

Art. 24 in Dichiarazione Universale dei Diritti Umani (1948), disponibile a https://www.ohchr.org/en/UDHR/Documents/UDHR_Translations/itn.pdf (consultato in data 19/05);

Deloitte (2022), *Obiettivo sostenibilità. Nuove traiettorie di sviluppo per il turismo italiano*, disponibile a

<https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/it/Documents/consumer-business/deloitte-obiettivo-sostenibilita-turismo-1122.pdf> (consultato in data 21/05);

Hotel ecosostenibili e costruiti con materiali naturali (2021), 23.09.2021, Infobuildenergia, disponibile a <https://www.infobuildenergia.it/approfondimenti/hotel-mondo-sostenibili-costruiti-materiali-naturali/> (consultato in data 23/05);

Miozzo, V. (2023), *Overtourism – Esempi, cause, conseguenze, soluzioni*. *Turismo sostenibile e responsabile*, blog del 03.04.2023, disponibile a <https://www.viaggiarelibera.com/overtourism-cose-esempi-cause-conseguenze-soluzioni/> (consultato in data 25/05);

Preambolo, in Codice Mondiale di Etica del Turismo (1999), disponibile a <https://www.ministeroturismo.gov.it/wp-content/uploads/2021/07/Codice-etico-mondiale-del-turismo-Italy.pdf> (consultato in data 27/05);

Rapporto Brundtland (1987), disponibile a <https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/5987our-common-future.pdf> (consultato in data 28/05);

Carta di Lanzarote per un turismo sostenibile, disponibile a <https://www.corriere.it/speciali/nevesostenibile/popcarta.shtml> (consultato in data 28/05);

Agenda 2030, in Nazioni Unite. Centro Regionale di Informazione delle Nazioni Unite (2023), <https://unric.org/it/agenda-2030/> (consultato in data 28/05);

Giornata Mondiale del Turismo: il turismo sostenibile in Italia (2022), disponibile a <https://am.pictet.it/blog/articoli/sviluppo-sostenibile/giornata-mondiale-del-turismo-il-turismo-sostenibile-in-italia> (consultato in data 29/05);

Cos'è il turismo sostenibile e su quali principi si basa. In cosa consiste il turismo sostenibile, le sue funzioni e le differenze con il turismo responsabile (2021), QuiFinanza.it, 11.08.2021, disponibile a <https://quifinanza.it/green/turismo-sostenibile-significato-come-funziona/514721/> (consultato in data 29/05);

Ecobnb, <https://ecobnb.it/> (consultato in data 29/05);

Greenwashing (voce), in Treccani.it – Enciclopedia online, Istituto dell'Enciclopedia Italiana (1929), https://www.treccani.it/vocabolario/greenwashing_%28Neologismi%29/ (consultato in data 29/05);

Sforza, A., *Turismo Sostenibile: Guida alle Certificazioni Ambientali* (2021), blog del 09.07.202, disponibile a <https://ecobnb.it/blog/2021/07/turismo-sostenibile-guida-alle-certificazioni-ambientali> (consultato in data 29/05);

Ecoturismo, <https://it.wikipedia.org/wiki/Ecoturismo> (consultato in data 29/05);

Consumi consapevoli: 10 regole per rispettare l'ambiente (2022), blog del 21.07.2022, disponibile a <https://blublublu.it/sostenibilita/consumi-consapevoli-10-regole-per-rispettare-lambiente/> (consultato in data 29/05);

SITOGRAFIA CAPITOLO 2:

Chiatte a motore, <https://dailyboats.com/it/boat-types/power-barge> (consultato in data 01/07);

Ristoranti galleggianti, <https://dailyboats.com/it/boat-types/power-floatingrestaurant> (consultato in data 01/07);

Kayak/canoe, <https://dailyboats.com/it/boat-types/unpowered-kayak> (consultato in data 01/07);

Packrafting, <https://packraftingitalia.jimdofree.com> (consultato in data 01/07);

Sci nautico, https://it.wikipedia.org/wiki/Sci_nautico (consultato in data 01/07);

Battello fluviale, https://it.wikipedia.org/wiki/Battello_fluviale (consultato in data 03/07);

Bellis, M. (2020), *The History of Steamboats. Before Steam Engine Trains, There Was the Steamboat*, 13.01.2020, disponibile a <https://www.thoughtco.com/history-of-steamboats-4057901> (consultato in data 03/07);

Albanese, C. (2016), *Restorativeness. Lo spazio del risanamento mentale*, blog del 26.07.2016, disponibile a <http://www.environmentbehavior.it/restorativeness/> (consultato in data 04/07);

John Wesley Powell, https://it.wikipedia.org/wiki/John_Wesley_Powell (consultato in data 04/07);

Acqua per uso domestico, <http://www.sololo.it/acqua%20per%20us%20domestico.html> (consultato in data 04/07);

Irwell, <https://it.wikipedia.org/wiki/Irwell> (consultato in data 04/07);

Studio Giaccardi & Associati (2009), *KPL – Knowledge Po Leadership, analisi strategica per la valorizzazione turistica internazionale del fiume Po*, disponibile a <https://imprese.regione.emilia-romagna.it/turismo/doc/documenti/ricerca-sul-turismo-fluviale/analisi-benchmarking-internazionale-turismo-fluviale.pdf> (consultato in data 05/07);

Paris 2024: la cérémonie d'ouverture des Jeux Olympiques sur la Seine, 16.12.2021, disponibile a <https://www.vnf.fr/vnf/paris-2024-la-ceremonie-douverture-des-jeux-olympiques-sur-la-seine/> (consultato in data 05/07);

Houseboat sul Canal du Midi, <https://www.leboat.it/vacanze-in-barca/francia/canal-du-midi> (consultato in data 05/07);

Canal du Midi, https://it.wikipedia.org/wiki/Canal_du_Midi (consultato in data 05/07);

UNESCO (2023), *Le Canal du Midi – France*, Editions Gelbart, disponibile a <https://www.unesco.org/en/articles/le-canal-du-midi-france> (consultato in data 05/07);

Reyes, B. (2023), *Canal du Midi: Patrimonio Mondiale dell'UNESCO in Francia*, disponibile a <https://it.ripleybelieves.com/canal-du-midi-unesco-world-heritage-site-in-france-9252> (consultato in data 05/07);

La Véloroute des Deux-Mers, <https://www.cicloturismo.it/la-veloroute-des-deux-mers/> (consultato in data 05/07);

Saint-Jean-de-Losne, <https://www.france-voyage.com/francia-guida-turismo/saint-jean-losne-2873.htm> (consultato in data 06/07);

Vacanza fluviale in Camargue, <https://www.leboat.it/vacanze-in-barca/francia/camargue> (consultato in data 06/07);

Canal & River Trust (2022), *The first canal age*, 14.01.2022, disponibile a <https://canalrivertrust.org.uk/enjoy-the-waterways/canal-history/history-features-and-articles/the-first-canal-age-canal-history> (consultato in data 08/07);

Canal & River Trust, <https://canalrivertrust.org.uk/> (consultato in data 08/07);

Canal & River Trust, https://it.wikipedia.org/wiki/Canal_%26_River_Trust (consultato in data 08/07);

Canal & River Trust (2023), *Getting started with your canoe, kayak or paddleboard*, 28.07.2023, disponibile a <https://canalrivertrust.org.uk/enjoy-the-waterways/canoeing-and-kayaking-near-me/starting-canoeing-kayaking-or-paddleboarding> (consultato in data 08/07);

Canal & River Trust (2022), *Getting a boat for the first time*, 05.10.2022, disponibile a <https://canalrivertrust.org.uk/enjoy-the-waterways/boating/go-boating/a-guide-to-boating/getting-a-boat-for-the-first-time> (consultato in data 08/07);

Narrowboat, <https://it.wikipedia.org/wiki/Narrowboat> (consultato in data 08/07);

Ciotti, L. (2019), *Londra, dalle foci del Tamigi alla conquista di un impero*, 30.10.2019, La Rivista della Natura, disponibile a <https://rivistanatura.com/londra-tamigi/> (consultato in data 08/07);

Regata Oxford-Cambridge, https://it.wikipedia.org/wiki/Regata_Oxford-Cambridge (consultato in data 09/07);

Thames Festival Trust, <https://thamesfestivaltrust.org/> (consultato in data 09/07);

Voies Navigables de France (2020), *Tourisme Fluvial. Portraits des filières*, disponibile a https://www.vnf.fr/vnf/app/uploads/2020/10/Synth%C5%A0se_EF_web.pdf (consultato in data 11/07);

Germania, GlobalGeografia.com (1998-2023), disponibile a <https://www.globalgeografia.com/europa/germania.htm> (consultato in data 12/07);

Touring Club Italiano (2018), *In crociera lungo il romantico Reno*, 19.04.2018, disponibile a <https://www.touringclub.it/notizie-di-viaggio/in-crociera-lungo-il-romantico-reno/immagine/3/beilstein> (consultato in data 12/07);

Crociera sul Reno, in Atacama Travel srl (2020), disponibile a <https://www.atacama.it/viaggio/crociera-sul-reno-amsterdam-basilea-e-basileaamsterdam/> (consultato in data 12/07);

Montoleone, R., *Il Danubio, dal cuore dell'Europa al Mar Nero*, GlobalGeografia.com (1998-2023), disponibile a <https://www.globalgeografia.com/europa/danubio.htm> (consultato in data 12/07);

Trunfio, D. (2017), *Spreewald: la fiabesca foresta della Sprea immersa tra i canali*, 13.06.2017, disponibile a <https://www.greenme.it/viaggi/europa/foresta-della-sprea-germania/> (consultato in data 12/07);

Danfluvial, *Naviga con un battello fluviale attraverso i canali dell'Olanda*, disponibile a <https://www.danfluvial.com/it/crociera-fiume-olanda/> (consultato in data 12/07);

Palieri, V. (2022), *Crociera sul Danubio: un viaggio slow e (super) panoramico, da Norimberga a Budapest*, 13.05.2022, disponibile a <https://viaggi.corriere.it/itinerari-e-luoghi/cards/crociera-sul-danubio-norimberga-vienna-budapest/> (consultato in data 13/07);

Le chiuse del Naviglio Martesana. Dagli studi di Leonardo all'arrivo al museo (2018), 23.01.2018, disponibile a <https://leonardodavinciteatro.wordpress.com/category/leonardo-e/le-opere-idrauliche/le-chiuse-del-naviglio/> (consultato in data 13/07);

Leonardo da Vinci. Le opere idrauliche (2013), disponibile a <https://www.artfiller.it/artisti/leonardo/le-opere-idrauliche/> (consultato in data 13/07);

Il turismo fluviale e le House-boats, <http://www.avventuraitalia.it/turismo-fluviale.html> (consultato in data 13/07);

Acque interne, laghi e fiumi, disponibile a http://www.biologiamarina.eu/Acque_interne.html (consultato in data 14/07);

Fiume (voce), in Treccani.it – Enciclopedia online, Istituto dell'Enciclopedia Italiana (1929), <https://www.treccani.it/vocabolario/fiume/> (consultato in data 14/07);

Lago (voce), in Treccani.it – Enciclopedia online, Istituto dell'Enciclopedia Italiana (1929), <https://www.treccani.it/vocabolario/lago/> (consultato in data 14/07);

Laguna (voce), in Treccani.it – Enciclopedia online, Istituto dell'Enciclopedia Italiana (1929), <https://www.treccani.it/vocabolario/laguna/> (consultato in data 14/07);

Canale (voce), in Treccani.it – Enciclopedia online, Istituto dell'Enciclopedia Italiana (1929), <https://www.treccani.it/vocabolario/canale/> (consultato in data 14/07);

Berlino: tour in barca lungo il fiume Sprea, <https://www.getyourguide.it/berlino-117/berlino-tour-in-barca-lungo-la-sprea-t49759/> (consultato in data 14/07);

Vacanza fluviale in Meclemburgo, Brandeburgo e a Berlino, <https://www.leboat.it/vacanze-in-barca/germania/meclemburgo-brandeburgo> (consultato in data 14/07);

Spreewald, Germany: Tips for Brandenburg's Prettiest Forest, blog del 14.08.2021, disponibile a <https://notanomadblog.com/spreewald/> (consultato in data 15/07);

CISET – Centro Internazionale Studi Economia del Turismo, Meneghello, S. (2019), *Training paths for cultural tourism. Turismo esperienziale: come creare nuove esperienze per il turista. Focus sul tematismo fluviale nell'area dell'Ogd Terme e Colli in provincia di Padova*, ATLAS, Montegrotto Terme (PD), disponibile a https://friulinovazione.it/media/atlas/uploads/files/UNIONCAMERE_VENETO_experience_tourism.pdf (consultato in data 15/07);

Wasserrstraßen – und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, <https://www.wsv.de/> (consultato in data 15/07);

Parco nazionale della Müritz, https://it.wikipedia.org/wiki/Parco_nazionale_della_Müritz (consultato in data 16/07);

Canal de Castilla, https://en.wikipedia.org/wiki/Canal_de_Castilla (consultato in data 18/07);

Canal de Castilla, www.canaldecastilla.org (consultato in data 18/07);

Paesi Bassi, https://it.wikipedia.org/wiki/Paesi_Bassi (consultato in data 25/07);

Polder, <https://it.wikipedia.org/wiki/Polder> (consultato in data 25/07);

Amsterdam, <https://it.wikipedia.org/wiki/Amsterdam> (consultato in data 25/07);

Canali di Amsterdam, https://it.wikipedia.org/wiki/Canali_di_Amsterdam (consultato in data 25/07);

Giungati, V. (2023), *Botel Amsterdam: perchè dovresti soggiornarci assolutamente*, 24.01.2023, disponibile a <https://www.loveamsterdam.it/botel> (consultato in data 25/07);

Wong, P., *I 10 migliori festival dei Paesi Bassi. Feste in stile olandese che non troverai da nessun'altra parte*, in Hotels.com, disponibile a <https://it.hotels.com/go/paesi-bassi/migliori-festival-dei-paesi-bassi> (consultato in data 25/07);

F.G. (2018), *L'Olanda dei canali, ecco i più belli. I canali olandesi offrono alcuni degli scorci più suggestivi ed iconici del paese*, 07.10.2018, Turismo.it, disponibile a <https://www.turismo.it/oltreconfine/articolo/art/titolo-id-18468/> (consultato in data 25/07);

Rotterdam, <https://it.wikipedia.org/wiki/Rotterdam> (consultato in data 25/07);

Houseboat in Olanda, Amsterdam e Frisia,
<https://www.leboat.it/vacanze-in-barca/paesi-bassi/olanda> (consultato in data 28/07);

Geografia dell'Italia, https://it.wikipedia.org/wiki/Geografia_dell%27Italia (consultato in data 29/07);

Il Veneto all'avanguardia nel turismo fluviale, passione in crescita, Il Mattino di Padova, 03.12.2019, disponibile a
<https://mattinopadova.gelocal.it/regione/2019/12/03/news/il-veneto-all-avanguardia-nel-turismo-fluviale-passione-in-crescita-1.38048852> (consultato in data 31/07);

Houseboat Holidays Italia, <https://www.houseboat.it/itinerari/> (consultato in data 31/07);

UNESCO, *Venezia e la sua laguna*, http://www.veniceandlagoon.net/web/sito_unesco/ (consultato in data 31/07);

UNESCO, *Venezia e la sua laguna - Museo Provinciale di Torcello*,
http://www.veniceandlagoon.net/web/itinerari/storia-cultura/museo_provinciale_torcello/ (consultato in data 31/07);

Turismo Fluviale e delle acque interne, <https://www.simtur.it/turismo/turismo-fluviale/> (consultato in data 02/08);

Voga alla veneta, <https://www.culturaveneto.it/it/web/cultura/identita-e-lingua-veneta/discipline-ludico-sportive-tradizionali-venete/voga-alla-veneta> (consultato in data 03/08);

Roma in battello, <https://www.turismoroma.it/it/pagina/roma-battello> (consultato in data 04/08);

Regata Storica, <https://www.regatastoricavenezia.it/> (consultato in data 04/08);

L'Isola di Pellestrina, Patrimonio Mondiale dell'UNESCO, ilpendolo.it, 02.08.2022, disponibile a <https://www.ilpendolo.it/lisola-di-pellestrina-patrimonio-mondiale-dellunesco/> (consultato in data 05/08);

L'itinerario del Burchiello, <https://www.ilburchiello.it/litinerario> (consultato in data 05/08);

Sport acquatici in Italia, <https://www.yumping.it/sport-acquatici> (consultato in data 05/08);

Danubio, <https://it.wikipedia.org/wiki/Danubio> (consultato in data 07/08);

SITOGRAFIA CAPITOLO 3:

Litoranea Veneta, in AIPO, disponibile a <https://www.agenziapo.it/idrovia/litoranea-veneta> (consultato in data 08/08);

<https://www.regione.veneto.it/article-detail?articleId=12213003> (consultato in data 09/08);

L'Idrovia Litoranea Veneta e le sue diramazioni, disponibile a <https://www.assonauticavenezia.it/> (consultato in data 10/08);

Agostoni, C. (2022), *Lungo le strade blu: in houseboat sull'Idrovia Litoranea Veneta*, 16.03.2022, Il Corriere, disponibile a <https://viaggi.corriere.it/weekend/cards/idrovia-litorale-veneta/> (consultato in data 10/08);

Navigare lungo la Litoranea Veneta, disponibile a <https://www.caorle.it/it/blog/navigare-lungo-la-litoranea-veneta-caorle/> (consultato in data 13/08);

Briccola, <https://it.wikipedia.org/wiki/Briccola> (consultato in data 13/08);

Idrovia Litoranea Veneta: sopralluogo dei consiglieri regionali del Veneto, 04.09.2021, disponibile a <https://www.ilnorddestquotidiano.it/2021/09/04/idrovia-litoranea-veneta-sopralluogo-dei-consiglieri-regionali-del-veneto/> (consultato in data 13/08);

Laboratorio Litoranea Veneta, Osservatorio locale per il paesaggio della bonifica del Veneto Orientale, 29.11.2021, Caorle (VE), disponibile a https://www.vegal.net/public/allegati/osservatorio_del_paesaggio/LaboratorioLitoraneaVeneta.pdf (consultato in data 14/08);

Parco Regionale del Fiume Sile, <https://www.parcosile.it/> (consultato in data 14/08);

Naviga sulle acque del territorio di Caorle, disponibile a <https://www.caorle.eu/it/vivi/itinerari/in-barca> (consultato in data 14/08);

Caorle The Small Venice, disponibile a <https://www.caorle.eu/it/scopri/caorle-the-small-venice/caorle-the-small-venice> (consultato in data 14/08);

Grado, <https://it.wikipedia.org/wiki/Grado> (consultato in data 14/08);

Infrastrutture Venete (2023), *Progetto di riqualificazione della Litoranea Veneta: "booster" da 500mila euro dall'Unione Europea*, 14.03.2023, PrimaVenezia, Venezia, disponibile a <https://primavenezia.it/attualita/progetto-di-riqualificazione-della-litoranea-veneta> (consultato in data 14/08);

User-generated-content, https://it.wikipedia.org/wiki/Contenuto_generato_dagli_utenti (consultato in data 17/08);

Il Santuario della Madonna dell'Angelo, disponibile a <https://www.caorle.eu/it/scopri/le-10-attrazioni-top-di-caorle/il-santuario-della-madonna-dell-angelo> (consultato in data 23/08);

Processione della Madonna dell'Angelo, disponibile a <https://www.caorle.eu/it/vivi/top-events/processione-della-madonna-dell-angelo> (consultato in data 23/08);

Classe CEMT, https://it.wikipedia.org/wiki/Classe_CEMT (consultato in data 27/08);

Clustering, <https://it.wikipedia.org/wiki/Clustering> (consultato in data 27/08);

Topic Model, https://it.wikipedia.org/wiki/Topic_model (consultato in data 27/08);

Bertocchi D., Bettin M., Camatti N. (et al.), *Report Finale - LITORANEA VENETA (2022)*, Dipartimento di Economia Università Ca' Foscari di Venezia, tratto da: [FINAL Report 21 ottobre 2022.pdf](#);

Programma di completamento e rilancio della navigazione interna, pubblicato in SIMTUR.it, disponibile a <https://www.simtur.it/smart-mobility/trasporti/programma-di-completamento-e-rilancio-della-navigazione-interna/> (consultato in data 11/09);

SITOGRAFIA FIGURE/TABELLE

Figure Capitolo 2:

Quffa a Baghdad, 1914, tratto da: <https://ia.wikipedia.org/wiki/Quffa>;

Chiusa lignea dei Navigli di Milano, tratto da: <https://leonardodavinciteatro.wordpress.com/2018/01/23/le-chiuse-del-naviglio-martesana-dagli-studi-di-leonardo-allarrivo-al-museo/>;

Prima nave a vapore di R. Fulton, tratto da: <https://www.ilpopolano.com/robert-fulton-e-la-sua-nave-a-vapore/>;

Ms Renoir Croisieurope, tratto da: <https://www.croisieurope.travel/en/boat/ms-renoir>;

Houseboat sui canali di Amsterdam, tratto da: <https://www.amsterdam.net/it/dove-dormire-amsterdam/houseboat/>;

Esempio di chiatta a motore, tratto da: <https://dailyboats.com/it/boat-types/power-bergo>;

Ristorante galleggiante a Dubai, tratto da: <https://www.viator.com/it-IT/tours/Dubai/Floating-Restaurant-Dubai/d828-7365P11>;

Mappa della Borgogna, tratto da: <https://it.wikipedia.org/wiki/Borgogna>;

Canal du Midi, tratto da: <https://www.leboat.it/vacanze-in-barca/francia/canal-du-midi>;

Equipaggi all'arrivo della regata del 2002. Cambridge a sinistra, tratto da: https://it.wikipedia.org/wiki/Regata_Oxford-Cambridge;

Gola del Reno, fra Coblenza e Bingen, tratto da: https://it.wikipedia.org/wiki/Gola_del_Reno;

Mappa del fiume Danubio, tratto da: <https://it.wikipedia.org/wiki/Danubio>;

Percorso di un itinerario fluviale tra Meclemburgo, Brandeburgo e Berlino, tratto da: <https://www.leboat.it/vacanze-in-barca/germania/meclemburgo-brandeburgo>;

Foto aerea del centro storico di Amsterdam, tratto da: <https://it.wikipedia.org/wiki/Amsterdam>;

King's Day ad Amsterdam, tratto da: <https://www.iamsterdam.com/en/whats-on/kings-day>;

Il Fiume Po: dal Monviso al suo delta, tratto da: <http://www.centrometeo.com/articoli-reportage-approfondimenti/meteo-cronache-ambiente-immagini/5455-fiume-po-monviso-delta-molto-piu-corso-acqua>;

Percorso del Fiume Brenta, tratto da: <https://www.battellidelbrenta.it/maps.php>;

Regata Storica, tratto da: <https://venipedia.it/it/enciclopedia/regata-storica>;

Figure e Tabelle Capitolo 3:

Percorso della Litoranea Veneta, tratto da:

<https://infnavigazione.infrastrutturevenete.it/infnavigazione/linee-navigabili/92-linea-litoranea-veneta>;

Bertocchi D., Bettin M., Camatti N. (et al.), *Report Finale - LITORANEA VENETA (2022)*, Dipartimento di Economia Università Ca' Foscari di Venezia, tratto da: [FINAL Report 21 ottobre 2022.pdf](#), pp.9-43;

SITOGRAFIA CAPITOLO 4:

Destinazione Turistica, https://it.wikipedia.org/wiki/Destinazione_turistica (consultato in data 24/07);

DMO: Destination Management Organization, <https://www.bemyguest.it/glossario/dmo-che-cosa-e-il-dmo.html> (consultato in data 07/09);

Programma di completamento e rilancio della navigazione interna, disponibile a <https://www.simtur.it/smart-mobility/trasporti/programma-di-completamento-e-rilancio-della-navigazione-interna/> (consultato in data 11/09);

Marchioro, S. (2011), Destinazione turistica, destination management e le DMO, 05.12.2011, disponibile a https://www.unife.it/lettere/lettere/comunicazione/insegnamenti/marketing/materiale_didattico/DM_Ferrara_5_dicembre_2011.pdf (consultato in data 12/09);

Cecchini, A. (2019), Il turismo fluviale cresce e guarda alla mobilità sostenibile. Da leva economica per il territorio a elemento di sostenibilità ambientale, 05.02.2019, disponibile a <https://www.canaleenergia.com/rubriche/smart-city/il-turismo-fluviale-cresce-e-guarda-alla-mobilita-sostenibile/> (consultato in data 14/09);

Redazione interna di Helvetia (2021), Turismo sostenibile, le sei regole per un viaggio responsabile, 01.12.2021, disponibile a <https://www.helvetia.com/it/web/it/chi-siamo/blog/articoli-piu-consultati/viaggi/turismo-sostenibile.html> (consultato in data 18/09);

Crudele, M. (2020), 8 effetti del Coronavirus sull'Ambiente, 29.04.2020, disponibile a <https://ecobnb.it/blog/2020/04/effetti-ambiente-coronavirus/> (consultato in data 20/09);

Portesan, F. (2019), Tipologie di approdo in Italia, 28.09.2019, disponibile a <https://www.hinelson.com/blog/tipologie-di-approdo-in-italia/> (consultato in data 25/09);

Just Good Tourism (2021), Destination Management Plan 2021-2023. Bibione e San Michele al Tagliamento, disponibile a https://www.regione.veneto.it/documents/10813/13693570justgood_DMP_Bibione_small_2022.pdf (consultato in data 25/09);