

Turismo senza frontiere: Viaggio tra sapori, note e colori



Interreg IIIA - Italia - Slovenia 2000 - 2006
Itinerari fluviali
Rapporto finale

Indice:

1	INQUADRAMENTO CONTESTUALE	3
1.1	INIZIATIVA COMUNITARIA INTERREG IIIA ITALIA – SLOVENIA 2000/2006 “TURISMO SENZA FRONTIERE: VIAGGIO TRA SAPORI, NOTE E COLORI” - ITINERARI FLUVIALI -	3
1.2	DESCRIZIONE DEL MANDATO, GRUPPO DI LAVORO E METODO DI LAVORO.....	4
2	INQUADRAMENTO DELL'AREA DI PROGETTO.....	9
2.1	TERRA DI FIUMI E DI LAGUNE	9
2.2	INQUADRAMENTO STORICO.....	10
2.3	LA BASSA PIANURA DEL VENETO ORIENTALE.....	18
2.3.1	Le aree ad elevato valore ecologico.....	19
2.3.2	Le valli da pesca	24
2.3.3	Le aree urbanizzate	26
2.3.4	Le aree della bonifica	28
2.3.5	Le aree agricole tradizionali.....	29
2.4	CONCLUSIONI	30
3.	I PRINCIPALI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE E D'INDIRIZZO	32
3.1	PIANO DI PROMOZIONE E PROGRAMMAZIONE TURISTICA PROVINCIA DI VENEZIA (2003)	32
3.2	PROGRAMMA DI SVILUPPO TURISTICO DEL VENETO ORIENTALE: ANALISI E STRATEGIE (2003)	34
3.3	ALTRI PIANI E STRUMENTI A LIVELLO REGIONALI	35
3.4	ALTRI PIANI E STRUMENTI A LIVELLO PROVINCIALE	36
3.5	ALTRI PIANI E STRUMENTI SPECIFICI PER LA LAGUNA E L'AREA VENEZIANA	37
4	TURISMO D'ENTROTERRA E RECUPERO DELLE ASTE FLUVIALI SUB LITORANEE. IL CASO DEL VENETO ORIENTALE.....	39
4.1	LA QUALITÀ FISIONOMICA E AMBIENTALE	40
4.2	I CORRIDOI FLUVIALI COME CURA DEL TERRITORIO.....	41
4.3	IDROGRAFIA E IDENTITÀ DEI LUOGHI	42
4.4	LA CAPACITÀ DI CARICO	43
4.5	NAUTICA TRADIZIONALE E SOSTENIBILITÀ	44
4.6	VIE D'ACQUA E INNOVAZIONE TERRITORIALE	45
5	PUNTI CRITICI E DIFFICOLTÀ DI NAVIGAZIONE.....	48
6	I TURISMI POSSIBILI E IL RETICOLO FLUVIALE	50
6.1	L'ANALISI DEI FLUSSI TURISTICI VERSO L'ENTROTERRA: APPROFONDIMENTI SUL VENETO E SULLA PROVINCIA DI VENEZIA ED IL TURISMO DELL'ENTROTERRA	50
6.1.2	Il turismo delle città d'arte e le sue attuali tendenze evolutive	64

6.1.3	Confronto tra il 2005 (gennaio-agosto) e il 2004	65
6.2	ANALISI DELLE POTENZIALITÀ DELLA MOBILITÀ FLUVIALE PER IL VENETO ORIENTALE.....	67
6.2.1	Potenzialità turistiche alternative	67
6.2.2	Il turismo fluviale nella Venezia Orientale	67
6.2.3	I dati sulla navigazione interna	68
6.3	LE INTERVISTE AGLI OPERATORI LOCALI	72
6.4	GLI ANALOGHI: TURISMO FLUVIALE LUNGO LE PRINCIPALI ROTTE EUROPEE (FRANCIA; GERMANIA)	78
6.4.1	Il turismo fluviale in Germania	78
6.4.2	Il turismo fluviale in Francia	80
6.5	CONCLUSIONI: EVOLUZIONE DELLA DOMANDA E DIFFUSIONE DELL'OFFERTA.....	83
7	IDENTIFICAZIONE DEL TARGET SCOLASTICO PER LA FRUIZIONE DELLE ATTIVITÀ DIDATTICHE NELL'AMBITO DEGLI "ITINERARI DI TURISMO FLUVIALE"	84
7.1	LA POPOLAZIONE SCOLASTICA IN RAPPORTO ALLA POPOLAZIONE COMPLESSIVA DELLA PROVINCIA DI VENEZIA - A.S. 2005-2006	85
7.2	LA POPOLAZIONE SCOLASTICA COMPLESSIVA IN PROVINCIA DI VENEZIA (SCUOLA DELL'OBBLIGO) - A.S. 2005-2006	86
7.3	LA POPOLAZIONE SCOLASTICA COMPLESSIVA NEL VENETO ORIENTALE – A.S. 2005/2006.....	87
8	LA CULTURA CHE SCORRE: A SCUOLA DI TURISMO	93
8.1	PREMESSA	93
8.2	I LABORATORI DIDATTICI.....	93
8.2.1	A. Percorso didattico laboratoriale sui fiumi alpini.....	94
8.2.2	B. Percorso didattico laboratoriale sui fiumi di risorgiva.....	96
8.2.3	C. Percorso didattico laboratoriale sulle lagune	98
8.2.4	D. Percorso didattico laboratoriale sulla bonifica.....	100
8.2.5	E. Uscite nel territorio.....	102
9	RAPPORTO SUL WORKSHOP SU ITINERARI FLUVIALI.....	103
10.	CONCLUSIONI.....	106

1 INQUADRAMENTO CONTESTUALE

1.1 Iniziativa Comunitaria Interreg IIIA ITALIA – SLOVENIA 2000/2006 “Turismo senza frontiere: Viaggio tra sapori, note e colori” - Itinerari fluviali -

Il progetto “Turismo senza frontiere: viaggio tra sapori, note e colori” s'inserisce nell'Iniziativa comunitaria Interreg IIIA Italia-Slovenia 2000-2006 - Azione 2.2.1 " Promozione del turismo nell'area transfrontaliera ".

L'iniziativa comunitaria *INTERREG* mira a rafforzare la coesione economica e sociale all'interno dell'Unione Europea, attraverso la cooperazione transfrontaliera, transnazionale e interregionale, nonché a favorire l'integrazione e lo sviluppo equilibrato e armonioso del territorio europeo.

La promozione del turismo, mediante la valorizzazione delle risorse locali proprie di ciascun territorio, rappresenta un elemento comune sul quale i soggetti socio-economici delle varie aree transfrontaliere puntano, per attivare forme di cooperazione a rafforzamento dell'efficacia delle azioni di marketing.

Il progetto in questione è stato promosso, in Veneto, dalla Provincia di Venezia; ente al quale la Regione Veneto ha conferito la competenza in materia di promozione turistica entro i confini regionali, ed è stato attuato con la collaborazione di vari partner istituzionali e non (comuni, apt, agenzie di sviluppo locale) che si sono avvalsi dell'apporto tecnico-artistico di scuole di musica, associazioni culturali, associazioni d'imprenditori locali etc. per dare maggiore visibilità al territorio.

Si tratta di uno dei primi progetti elaborati congiuntamente dalla Provincia di Venezia con la Slovenia – Agenzia di Sviluppo di Nova Gorica e con il Friuli Venezia Giulia – Soc. Porta della Carnia con l'obiettivo di sperimentare, nelle aree pilota dell'entroterra veneziano, friulano e sloveno, pacchetti turistici legati alla fruizione d'itinerari tematici integrati, collegati ad eventi e a prodotti turistici locali.

Negli ultimi anni si è assistito ad una generica rivalutazione (purtroppo per ora solo a livello bibliografico-teorico) delle vie d'acqua anche a fini turistici. In riferimento a questo contesto il Nord Italia è particolarmente ricco di tracciati fluviali. A titolo d'esempio si può portare il progetto Leader + “Vie d'acqua del Nord Italia” che mira a valorizzare gli itinerari fluviali partendo da Locarno (CH) fino a Trieste, integrando le vie navigabili con le altre vie di comunicazione di mobilità lenta.

Nel panorama del Nord Italia, la Regione Veneto, grazie alla relativa vicinanza al mare, alla presenza di un fitto reticolo di fiumi e canali e alla particolare conformazione geologica che dà vita alle risorgive, rappresenta un territorio dalle enormi potenzialità.

Il presente lavoro va ad implementare l'analisi condotta nel precedente Interreg IIIA “Acque antiche, il percorso della Litoranea Veneta” (Consorzio Insieme, 2004), andando a focalizzare la sua attenzione anche sul sistema di fiumi navigabili connessi alla litoranea stessa che scendono a pettine dalla pianura sovrastante e sul fitto reticolo di canali d'interconnessione tra essi.

La valorizzazione delle aste fluviali in funzione di un uso turistico sostenibile, rappresenta un interesse molto sentito da parte delle istituzioni pubbliche e degli operatori locali del settore specifico, che da qualche tempo si stanno adoperando a diffondere la conoscenza di questo prezioso patrimonio, mediante la realizzazione di campagne di sensibilizzazione e di servizi ad hoc.

1.2 Descrizione del mandato, gruppo di lavoro e metodo di lavoro

Il Gruppo d'Azione Locale (GAL) Venezia Orientale, in partnership con la Provincia di Venezia e i Comuni di Portogruaro, Caorle, Musile di Piave, Jesolo, Santo Stino di Livenza, Eraclea, San Michele al Tagliamento, Quarto d'Altino e Cavallino-Treporti, ha predisposto il progetto "Turismo senza Frontiere: viaggio tra sapori, note e colori", nell'ambito del Pic Interreg III, Italia-Slovenia, di promozione del turismo nell'area transfrontaliera.

Tra i diversi compiti di progetto vi è quello legato allo sviluppo di "Itinerari fluviali" dove il Comune di Musile di Piave risulta quale Comune capofila e quali co-finanziatori risultano il Comune di Jesolo, Eraclea, Santo Stino di Livenza, San Michele al Tagliamento, Quarto d'Altino e Cavallino-Treporti.

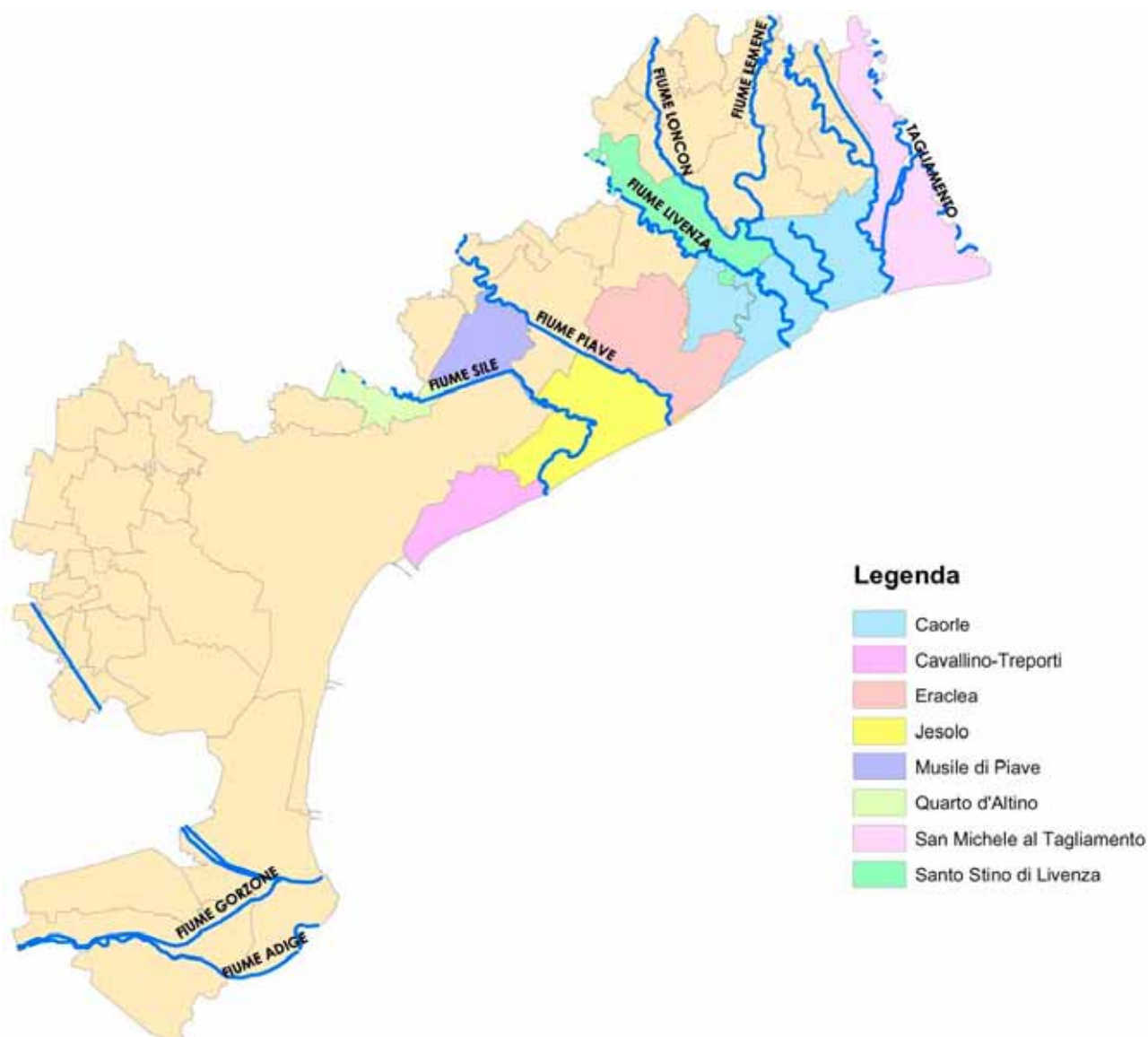


Figura 1 Individuazione cartografica a livello provinciale dei Comuni partner del progetto

Il Comune di Musile di Piave con propria deliberazione di G.C. nr.200 del 24.11.2004, regolarmente esecutiva, ha approvato la propria partecipazione al progetto e con successiva delibera di G.C. nr. 187 del 26.10.2005, ha approvato un'apposita convenzione con la Provincia di Venezia per l'attuazione della propria azione ed ha provveduto ad

individuare, per quanto riguarda il tema “ Itinerari fluviali” i soggetti da incaricare per la redazione della documentazione necessaria.

Il Comune di Musile, con Convenzione del 14/12/2005, ha affidato l'incarico al Centro Internazionale di Civiltà dell'Acqua Onlus di Mogliano Veneto di realizzare in proprio o con l'aiuto di terzi le seguenti attività:

- 1) Analisi dello stato attuale e delle potenzialità delle vie navigabili:
 - o definizione del carattere anfibio del territorio interessato dal progetto e delle premesse per una valorizzazione della mobilità lenta sulle vie d'acqua;
 - o analisi delle potenzialità della mobilità fluviale con riferimento alle tipologie del turismo residenziale e ai flussi turistici dai lidi del Veneto Orientale
 - o stato e funzionalità delle vie navigabili dei servizi collegati alla fruibilità dei canali e fiumi navigabili
- 2) Realizzazione di una guida ai traghetto sui percorsi navigabili, corredata da informazioni sui beni naturali, storico-architettonici e archeologici presenti sul territorio attraversato e collegamenti per la loro fruizione e presentazione in un convegno
- 3) Analisi del target scolastico e pacchetti per la scuola con schede orientativa sui sistemi di relazione acqua – terra e sulle vie navigabili : i fiumi alpini, i fiumi di risorgiva, le lagune e l'idraulica della bonifica.
- 4) Definizione di pacchetti turistici integrati

Per la parte di propria competenza, il Centro Internazionale Civiltà dell'Acqua Onlus (CICA) ha costituito una squadra di lavoro ed ha coordinato il lavoro tra le seguenti figure:

Ruolo	Istituzione	Persona
Coordinamento generale e particolare, gestione progetto, organizzazione convegno e incontri	Centro internazionale Civiltà dell'Acqua / Onlus	Ing. Pippo Gianoni Dott. Laura Tocchetto
Potenzialità e paradigmi per un turismo fluviale sostenibile	Università Cà Foscari Venezia	Prof. Francesco Vallerani
Analisi territoriali, analisi stato e funzionalità vie navigabili, guida percorsi fluviali, analisi flussi e potenzialità turistiche, pacchetti turistici	Terra srl, San Donà di Piave	Dott. Marco Abordi Dott. Federica Marangoni Dott. Matteo Rigolin
Pacchetti scolastici	Centro Internazionale Civiltà acqua Onlus	Dott. Laura Tocchetto, Dott. Silvano Scaramuzza
	Alchimia	Dott. Matteo Pasqual

Il Centro Internazionale Civiltà dell'Acqua Onlus ha lavorato in stretta collaborazione con il Comune di Musile di Piave (responsabile di procedimento dott. Francesco Bergamo), organizzando regolari incontri d'aggiornamento sullo stato d'avanzamento del progetto e adattando le modalità operative alle esigenze di progetto.

Il Centro Internazionale Civiltà dell'Acqua Onlus ha organizzato un incontro / convegno di presentazione del lavoro in data 9 giugno 2006

Il progetto "Turismo senza frontiere: viaggio tra sapori, note e colori. Itinerari fluviali" si inserisce nella più ampia iniziativa comunitaria di programmazione 2000-2006 INTERREG IIIA con scopo di incentivare la cooperazione transfrontaliera tra Italia e Slovenia.

Gli itinerari fluviali elaborati nel progetto rappresentano uno dei migliori strumenti per conoscere e far conoscere il territorio tra pianura e lagune nel Veneto Orientale. Attraverso le antiche vie d'acqua è possibile riscoprire e valorizzare il rapporto antico tra uomo e acqua, integrando il classico approccio della navigazione delle acque interne con altre tipologie di fruizione turistica.

Projekt »Turizem brez meja: potovanje med okusi, notami in barvami. Rečne poti.« je zajet v širši evropski programski pobudi za obdobje 2000-2006 INTERREG IIIA in je namenjen spodbujanju čezmejnega sodelovanja med Italijo in Slovenijo.

V projektu obdelane Rečne poti predstavljajo enega od najboljših sredstev za spoznavanje in predstavjanje prostora med njuno in lagunami Vzhodnega Veneta. Po nekdanjih rečnih poteh je mogoče spoznati odlični in valorizirati stariški odnos med človekom in vodo, pri tem pa klasični pristop s plovbo po rekah dopolniti z drugačnimi oblikami turistične porabe.

The project "Tourism without frontiers: a colours, music, notes and tastes tour" is part of a wider EU initiative of the 2000-2006 INTERREG IIIA programme with the aim of stimulating the cross-border cooperation between Italy and Slovenia. The river itineraries illustrated in the project are one of the most useful tools to learn about and bring to fruition the areas between the plain and the lagoons of eastern Veneto. Traveling along the waterways is a way to rediscover and re-develop the ancient relationship between man and water, integrating the traditional use of waterway navigation with other types of touristic usage.

Il convegno si svolgerà in navigazione sulla motonave Silla con partenza dal pontile del Ponte della Vittoria (200 m a monte) a Jesolo Paese.

Rientro a Jesolo Paese con il pullman da Portograndi



Per motivi organizzativi è richiesta l'iscrizione al convegno entro martedì 6 giugno, comunicando i propri dati alla segreteria.

Zaradi organizacijskih zadev, se je treba prijaviti do točka, 6. junja in sporočiti svoje podatke lastništva.

Please, register to the conference and communicate your data within 6th June 2006 to:

Per informazioni: Centro Internazionale Civiltà dell'Acqua Onlus
Villa Longobardi
Via Salvanesi Benetis, 3
31023 Mogliano Veneto (TV)
tel. 0415906997
fax 0414566558
e-mail: oca@provincia.venezia.it
www.cica.provincia.venezia.it

TURISMO SENZA FRONTIERE: VIAGGIO TRA SAPORI NOTE E COLORI

ITINERARI FLUVIALI



venerdì 9 giugno 2006
Jesolo - Quarto d'Altino - Jesolo

INIZIATIVA COMUNITARIA
INTERREG IIIA ITALIA - SLOVENIA 2000 - 2006



Progetto "Turismo senza frontiere: viaggio tra sapori, note e colori" nel quadro dell'iniziativa comunitaria Interreg IIIA Italia - Slovenia 2000 - 2006.

Projekti "TURIZEM BREZ MEJA: POTOVANJE MED BARVAMI, GLASBO IN OKUSI" v okviru evropskega sklada za regionalni razvoj (ERAR).

Project "Tourism without frontiers: a colours, music notes and tastes tour" in the framework of the European Union through the European Fund for Regional Development.

TURISMO SENZA FRONTIERE: VIAGGIO TRA COLORI, NOTE E SAPORI. ITINERARI FLUVIALI

ore 10.00
Registrazione dei partecipanti

ore 10.30
Apertura della giornata, saluti di benvenuto
Danilo Lunardi, assessore al Turismo della Provincia di Venezia
Valter Menazza, presidente del GAL Venezia Orientale

Enti locali e operatori turistici in rete per un marketing del territorio
Roberta Manzi, delegata dell'Agenzia Promozione Turistica della Provincia di Venezia

Presentazione del progetto
Ripco Gianini, direttore a.i. del Centro Civiltà dell'Acqua

Turismo d'entroterra e recupero delle aste fluviali subalterne
Francesco Vallerani, Università Ca' Foscari di Venezia

Presentazione dello studio "Le vie d'acqua del Nord Italia" realizzato nell'ambito del progetto di cooperazione Leader Plus "Le vie d'acqua del Nord Italia"

ore 13.00 pranzo

ore 14.30
Gli itinerari fluviali come strumento di valorizzazione territoriale per una rinnovata percezione delle acque
Marco Abondi, I.R.S.R.A.

La cultura che scorre: a scuola di turismo
Matteo Pasquali, Alchemia

Presentazione della guida "Turismo senza frontiere"

ore 16.30
Arrivo a Jesolo Paese

TURIZEM BREZ MEJA: POTOVANJE MED BARVAMI, GLASBO IN OKUSI. REČNE POTI

Ob 10.00h
Registracija udeležencev

Ob 10.30h
Začetek del, Danilo Lunardi, svetnik občine za turizem, pri Poljanah Benetis
Valter Menazza, predsednik GAL, Vzhodni Veneta

Tukajšnji posredovalnica ter tura strojnik v točka zakaj a tržništvo od pokrajina ki še ni dobila ranga zvezne države
Roberta Manzi, asposlanec od Agencije za promocijo turizma v pokrajini Benetis

Predstavitev projekta
Ripco Gianini, v.i. direktorja Mednarodnega centra za civilizacijo voda Onlus

Turizem v zaledju ter obnova podobnih rečnih tokov
Francesco Vallerani, Univerza Ca' Foscari, Benetis

Predstavitev od knjiga "Le vie d'acqua del Nord Italia"

Ob 13.00h - Kosilo

Ob 14.30h
Rečne poti kot sredstvo za valorizacijo prostora in za prenovljeno dojemanje voda
Marco Abondi, I.R.S.R.A.

Kultura, ki se dogaja: v šoli za turizem
Matteo Pasquali, Alchemia

Predstavitev vodnika "Turizem brez meja"

Ob 16.30
Prihod v Jesolo Paese

TOURISM WITHOUT FRONTIERS: A COLORS, MUSIC NOTES AND TASTES TOUR

10.00 am
Registration of attendees

10.30 am
Conference opening, welcome to attendees
Danilo Lunardi, Councilor for Tourism at the Province of Venice
Valter Menazza, President of the Development Agency for Eastern Veneto

Local agencies and tourist operators in net for a marketing of the territory
Roberta Manzi, delegated of the Tourist Board of the Venice Province

Presenting the project
Ripco Gianini, Temporary Director of the International Centre "Civiltà dell'Acqua Onlus"

Inland tourism and re-development of the coastal river areas
Francesco Vallerani, University of Ca' Foscari, Venice

Presentation of the study "Le vie d'acqua del Nord Italia"

13.00 pm Lunch

14.30 pm
River routes as an instrument of area development, towards a renewed perception of waterways
Marco Abondi, I.R.S.R.A.

The flowing culture: learning about tourism
Matteo Pasquali, Alchemia

Presentation of the guidebook "Tourism without frontiers"

16.30 pm
Arrival to Jesolo Paese

Figura 2

Brochure del convegno svoltosi in data 9 giugno 2006

Iniziativa Comunitaria Interreg IIIA – Italia – Slovenia 2000-2006

Progetto "TURISMO SENZA FRONTIERE: VIAGGIO TRA SAPORI, NOTE E COLORI"

Inoltre il Centro Internazionale Civiltà dell'Acqua Onlus ha organizzato, nell'ambito delle Giornate dell'Acqua 2006 un percorso guidato lungo l'asta della Piave Vecchia, in collaborazione con il Comune di Musile di Piave.

Sarà particolarmente gradita la conferma della propria partecipazione.

In caso di tempo incerto telefonare al 0415906897

Per informazioni:
Centro Internazionale *Civiltà dell'Acqua* Onlus
Villa Longobardi
Via Giovanni Berchet, 3
31021 Mogliano Veneto (Tv)
tel. 0415906897
fax 0414566658
e-mail cica@provincia.venezia.it
www.centroacqua.org
www.cica.provincia.venezia.it

Per raggiungere i luoghi del convegno

21 marzo - Mogliano Veneto, Via Berchet, n. 1



22 marzo - Musile di Piave, Via Intestadura



Civiltà dell'Acqua

GIORNATE DELL'ACQUA 2006
XII edizione



Mogliano Veneto, 21 marzo 2006
Musile di Piave - Caposile, 22 marzo 2006

La primavera non può nascere senz'acqua

Martedì 21 marzo 2006
Mogliano Veneto, Parco Stucky Longobardi

ore 16,00
Apertura della giornata, saluti di benvenuto
Sergio Reolon, presidente del Centro Internazionale Civiltà dell'Acqua Onlus
Fabio Milani, sindaco del Comune di Mogliano Veneto
Leonardo Muraro, presidente della Provincia di Treviso
Davide Zoggia, presidente della Provincia di Venezia

Presentazione del libro di Renzo Franzin *Il respiro delle acque*
Pippo Gianoni, direttore a.i. del Centro Internazionale Civiltà dell'Acqua Onlus

saranno presenti:
Gianfranco Bettini, Ezio Da Villa, Toni Sirena, Luigia Rizzo Pagnin, Francesco Vallerani

Interventi di valorizzazione sul Parco e sulla Fossa Storta
Lorenzo Del Rizzo, direttore del Consorzio di Bonifica Dese Sile

Il laboratorio didattico
Silvano Scaramuzza, responsabile attività didattica del Centro Internazionale Civiltà dell'Acqua Onlus

Premio Renzo Franzin

Gli interventi saranno accompagnati da letture di Sandro Buzzati e musiche di Nello Santon

ore 18,30
Chiusura della giornata e aperitivo

In caso di maltempo la manifestazione si terrà presso il Centro Sociale a Mogliano Veneto in Via XIV Maggio

Conversazioni lungo la Piave vecchia

Venerdì 22 marzo 2006
Musile di Piave - Caposile

ore 14,00
Ritrovo a Intestadura - Musile di Piave
Saluto di Valter Monazza, sindaco di Musile di Piave

Cammino lungo la Piave Vecchia
con interventi di:
Virginio Bettini, docente IUAV, Venezia
Nadia Breda, docente Università di Firenze
Salvatore Ciniacconi, docente Università di Padova
Giuseppe Gavioli, Gruppo 183
Pier Francesco Ghetti, rettore Università Ca' Foscari Venezia
Stefano Guerzoni, Osservatorio Naturalistico della Laguna
Antonio Rusconi, docente IUAV, Venezia
Antonio Tomazzoli, presidente Unione Veneta Bonifiche
Mauro Varotto, docente Università di Padova
Michele Zanetti, naturalista
Enzo Zennaro, dirigente Unita Periferia Geo Civile di Venezia
Michela Zucca, antropologa, Centro di Ecologia Alpina Trento

ore 17,45
Arrivo a Caposile (ristorante alla Cacciatora)
Sintesi e chiusura delle conversazioni
coordinatore Pippo Gianoni

ore 18,30
Chiusura dei lavori con aperitivo e spuntino
rientro a Intestadura con il pullman

Si consiglia calzature adatta a una passeggiata in campagna
In caso di maltempo la manifestazione si terrà presso l'Aula magna della Scuola Media "Enrico Toti" di Musile di Piave in Via Mazzini

Figura 3 **Brochure della Giornata dell'acqua lungo la Piave vecchia svoltosi in data 22 marzo 2006**

Il presente rapporto comprende:

- una parte introduttiva (cap. 1)
- una parte d'analisi d'inquadramento del territorio di studio (cap. 2)
- una parte riguardante i principali strumenti di pianificazione e d'indirizzo (cap. 3)
- una parte relativa alla navigabilità nel Veneto orientale (cap. 4)
- una parte riguardante i punti critici e difficoltà di navigazione (cap. 5)
- l'analisi e potenzialità del turismo fluviale (cap. 6)
- identificazione del taghet scolastico (cap. 7)
- i laboratori didattici (cap. 8)
- un rapporto sul workshop conclusivo (cap. 9)
- una parte di conclusioni (cap. 10)

Il presente rapporto si completa con l'allagata guida "Turismo senza frontiere: viaggio tra sapori, note e colori. Itinerari fluviali" stampata in 2.000 copie

2 INQUADRAMENTO DELL'AREA DI PROGETTO

di Marco Abordi, T.E.R.R.A. srl , San Donà di Piave

2.1 Terra di fiumi e di lagune

Quando si parla di bassa pianura del Veneto Orientale, ricorrono spesso svariati scenari paesaggistici di riferimento. Questo è dovuto principalmente all'enorme eterogeneità di un territorio che, dalla linea delle risorgive sino al mare, è caratterizzato da una moltitudine di luoghi diversi.

Paradossalmente, al fine d'inquadrare territorialmente quest'area, è necessario far riferimento a dei paesaggi d'acqua; infatti, ci troviamo in territorio compreso tra la laguna nord di Venezia e la laguna di Grado-Marano, in una fascia che si sviluppa partendo dalla linea delle risorgive sino al mare.

In questo ventaglio di terre d'acqua si sviluppano fiumi e canali testimoni dimenticati dell'antico rapporto tra uomo e acqua.

Tra essi i principali sono:

- Piave e Tagliamento, con il loro carattere alpino;
- Monticano e Livenza, più mansueti grazie alla loro origine prealpina,
- Sile, Musestre, Vallio, Meolo, Bidoggia, Piavon, Loncon, Reghena, Lemene, fiumi di risorgiva lenti e tranquilli
- Litoranea e Brian, tipici esempi di canali artificiali
- Nicessolo, Lovi e Alberini, digitazioni lagunari transitorie tra acqua dolce e salata.

In questo particolare contesto fluviale s'inseriscono le lagune residue di quell'ampia fascia che si estendeva dalla foci del Po alla foce del Tagliamento e si allargava per circa 12-15 km dalla linea di costa verso l'entroterra.

In questo particolare contesto territoriale i fiumi rivestono un ruolo strategico per la fruizione e la conoscenza dei luoghi e degli svariati paesaggi presenti in questa limitata porzione della Regione Veneto.



Figura 4 Visione d'insieme del fitto reticolo idrico principale presente attualmente nell'area di studio

2.2 Inquadramento storico

I territori della bassa pianura del Veneto Orientale sono il frutto di millenni d'interazione tra ambiente, attività umane ed attività fluviale.

Se si analizza sommariamente alcuni dei principali eventi storici di questi luoghi si può notare come essi siano sempre connessi alla dinamica delle acque e alla loro regimazione.

Già in età paleoveneta, le prime comunità erano dedite alla navigazione commerciale lungo la rete fluviale della bassa pianura, per altro in quel periodo gli itinerari terrestri non erano molto frequenti [Vallerani, 2004].

Queste popolazioni hanno sviluppato le modalità di convivenza e di massimo sfruttamento delle opportunità date dalla particolare conformazione geografica del territorio che abitavano posto all'incrocio delle principali vie di traffico tanto verso il nord che verso il sud:

- da Ravenna e Pomposa verso Altino ed il Brennero lungo la via Claudia Augusta
- da Concordia e Aquileia verso Milano, lungo la via Annia.

Per queste ragioni le popolazioni locali hanno sempre guardato con interesse alla possibilità di sfruttare le vie d'acqua per attraversare il territorio e connettere queste importantissime strade romane con il vicino Mare Adriatico.

Non a caso, nelle lagune che contornavano l'Adriatico a settentrione esistevano numerosi scali, utilizzati per i traffici commerciali. Da questi scali fluviali era possibile raggiungere il porto di Pastene nei pressi di Portosecco di Pellestrina, Altinum, Fossa Clodia, Adria, Portus Brundum ed altri, dai quali ci s'indirizzava anche, per acque interne o via mare, verso i porti di Ravenna o d'Aquileia [Polloni, Ridella, 2006].

Nel V secolo d.C. Cassiodoro faceva notare che *"ai nostri vantaggi si aggiunge il fatto che avete a disposizione un altro itinerario, sempre tranquillo per mancanza di pericoli. Infatti quando la furia dei venti impedisce di andar per mare, avete dinnanzi il comodo e piacevole percorso fluviale. Le vostre navi non hanno da temere lo spirare violento dei venti, raggiungendo la terra sane e salve, e non possono affondare, esse che spesso s'incagliano. Da lontano sembra quasi che siano condotte in mezzo ai prati, poiché non se ne vede lo scafo. Avanzano tirate da funi, esse che solitamente sono trattenute da gomene, e mutata la condizione gli uomini favoriscono la condizione camminando. Le navi da carico procedono senza fatiche e, invece dell'incertezza della navigazione a vela, si giovano del passo saldo dei marinai"* [Caruso, 2002].

Un ruolo fondamentale rivestito dalle aste fluviali è riscontrabile anche durante il periodo delle Città Stato, le quali sorgevano proprio a cavallo dei fiumi che garantivano approvvigionamenti idrici durante i lunghi assedi di quel periodo [Vallerani, 2004].

Il periodo storico più importante di questi luoghi rimane, comunque, quello della Repubblica Serenissima, che ha visto la realizzazione di opere idrauliche con lo scopo di proteggere la città di Venezia dalle *"torbide"* (acque caratterizzate da un elevato trasporto solido) provenienti dai fiumi del bacino scolante della laguna.



Figura 5 Acquarello del XVI sec. in cui si può notare le morfologie fluviali antecedenti alle modifiche apportate dalla Repubblica Serenissima. Si noti il tracciato antico e i meandri del fiume Piave.

Da qui deriva il particolare assetto dei fiumi Sile e Piave (e appena fuori area di studio Brenta, Adige), deviati lungo il loro tragitto grazie ad imponenti opere ingegneristiche atte a evitare l'entrata delle loro acque in laguna.

A titolo d'esempio può essere portato l'argine San Marco, un imponente argine che, da Ponte di Piave, affianca la sponda destra dell'antico corso del fiume Piave fino a Torre Caligo, con lo scopo di proteggere la città di Venezia durante le piene impetuose del fiume. Torre Caligo, fu eretta dai Veneziani a guardia della confluenza del Canale omonimo nel Sile-Piave Vecchia.

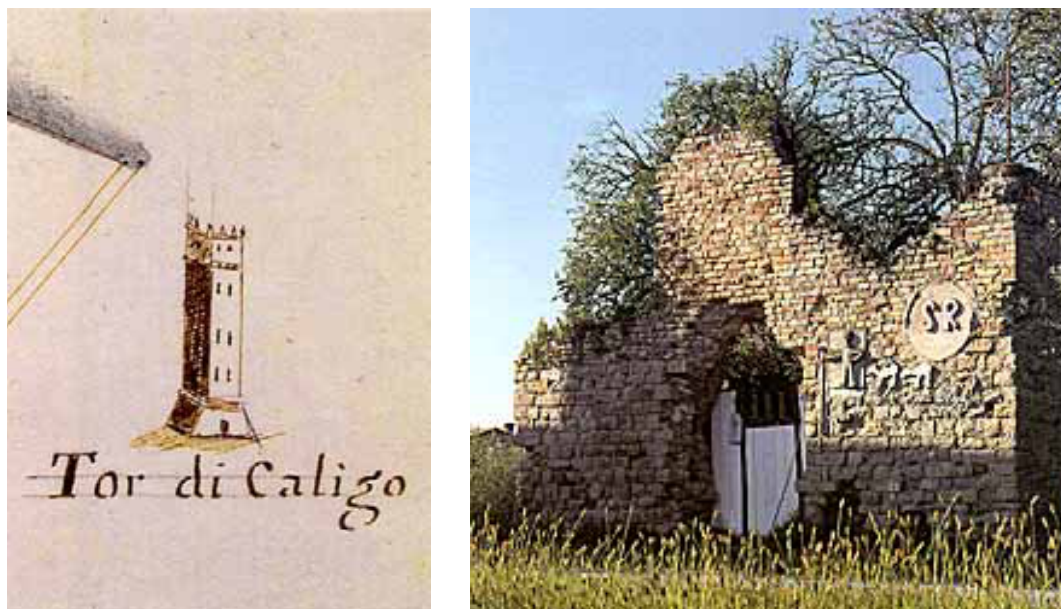


Figura 6 Torre Caligo raffigurata in un disegno del 1711 e come si presenta attualmente

Prima della diversione del Sile, il Canale Caligo rappresentava infatti una frequentatissima via d'acqua tra laguna (Lio Maggiore), Piave e fiumi friulani.

Nel caso del Piave, attualmente nulla, nel paesaggio circostante, rievoca la storica presenza del grande Lago della Piave formatosi a seguito delle modifiche idrauliche apportate dalla Serenissima.

Unica testimonianza delle vicende drammatiche che si svolsero nella seconda metà del '600 e che videro la potenza ed il genio idraulico dei Veneziani contrapporsi alla forza del fiume alpino, sono le relitte anse fluviali che si susseguono tra Eraclea e la foce di Cortellazzo dove la Piave tornava a divagare dopo essere stata rettificata nel tratto a monte.

Alla fine del XVI secolo viene realizzata la Litoranea Veneta con lo scopo di collegare parallelamente alla costa, tramite un itinerario nautico sicuro, la città Venezia alla fortezza di Palmanova [Consorzio INSIEME, 2004].

Fino all'800, lo sviluppo urbanistico locale è stato particolarmente legato ai fiumi, infatti, le merci venivano trasportate (fluitate) proprio tramite imbarcazioni più o meno complesse.

Dal bellunese partivano le zattere che trasportavano legname e pietra molare sino a Venezia (le zattere una volta a destinazione venivano smontate e vedute come legname da opera) mentre in pianura i Burci, grosse imbarcazioni trascinate da buoi e cavalli (in qualche caso anche da uomini) consentivano il trasporto di grosse quantità di materiale.



Figura 7 La “tariffa” pubblicata nel 1723 dai Savii ed Esecutori alle acque per il transito attraverso le “Porte del Sile”

Oggi gli ultimi Burci ancora “in acqua” sono ritrovabili all’interno del Parco del Sile, appena a sud di Treviso presso l’abitato di Silea. In questa località vi si possono ritrovare alcuni esempi di Burci originali, abbandonati, dopo l’ultimo viaggio nei primi anni '60, dentro le stesse acque che li hanno visti attori principali di fiorenti trasporti commerciali passati. Questi reperti sono diventati una sorta di museo a cielo aperto ed il particolare contesto ha fatto sì che la popolazione locale identifichi quell’area come “il cimitero dei Burci”. Questo semplice esempio dimostra che queste realtà sono ormai definitivamente scomparse e che i pochi residui presenti sul territorio hanno già acquisito un carattere museale.

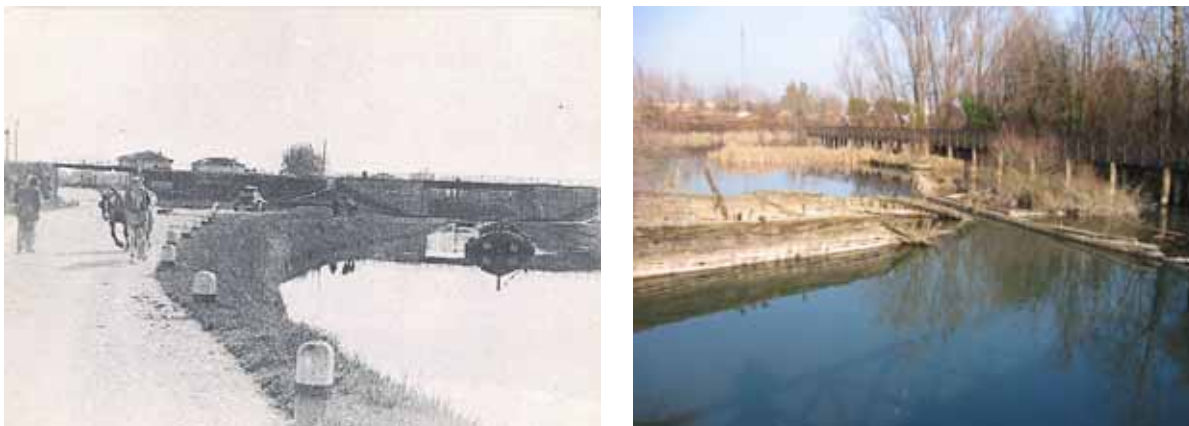


Figura 8 Un Burcio in navigazione agli inizi del '900 ed il "Cimitero dei Burci" presso Silea

E' chiaro che, in un tale contesto, le città principali sorgevano proprio lungo i fiumi e la stessa pianificazione urbanistica era organizzata in funzione del ruolo strategico del corso d'acqua: le città avevano un porto per gli approdi delle barche al fine di consentire il carico e lo scarico delle merci, le case sorgevano lungo il fiume ed ognuna aveva l'entrata principale rivolta verso l'argine (non esisteva una rete viaria stradale diffusa e sicura come quella attuale).

Per capire l'assetto dei territori che si estendevano al di sotto della linea San Donà di Piave – San Michele al Tagliamento è utile analizzare le carte storiche della KriegKarte von Zach. Queste carte, realizzate con un elevato grado di dettaglio nel 1805 all'inizio del Dominio asburgico per iniziativa dello Stato maggiore austriaco, dimostrano l'estensione della zone palustri d'acqua salmastra nell'immediato retrocosta del Veneto Orientale.

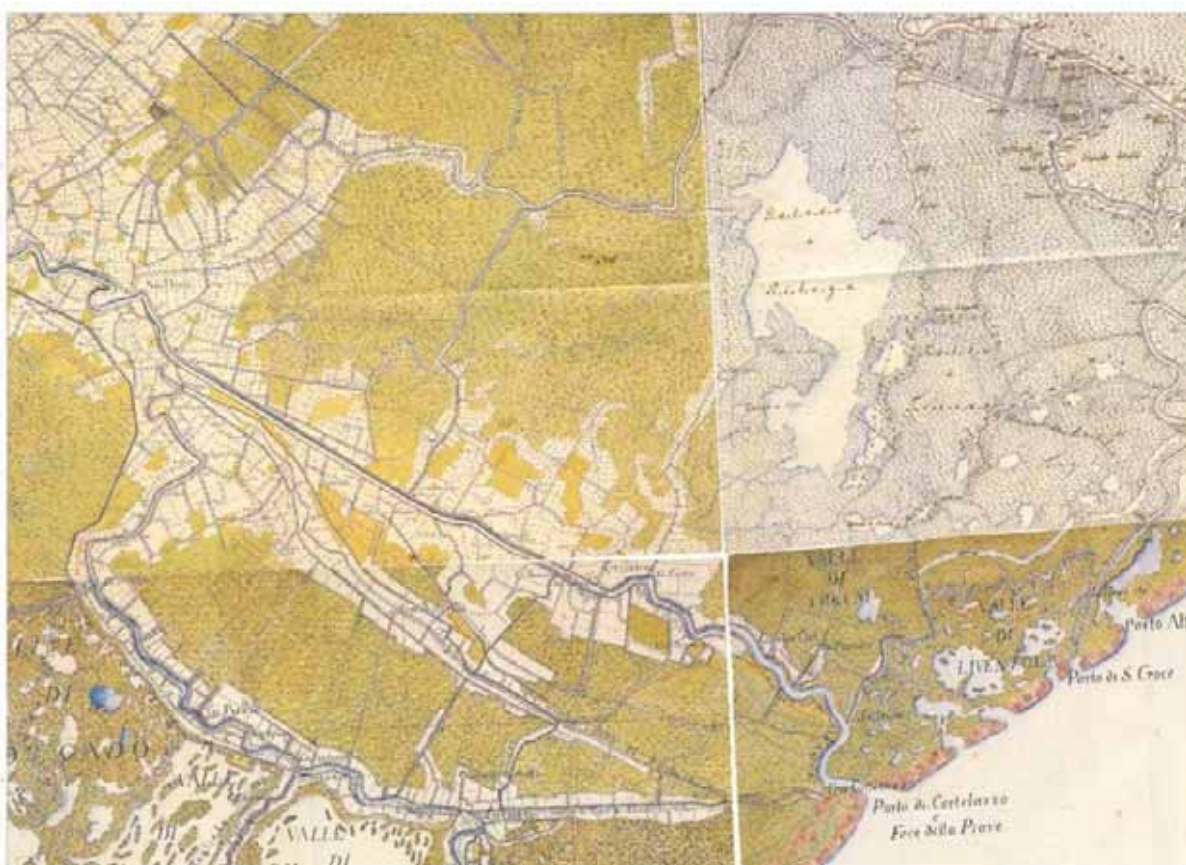


Figura 9 Estratto dei territori del basso Piave dalla KriegKarte von Zach (1805)

Questi luoghi erano abitati da pochi uomini che traevano da queste paludi inospitali la fonte del loro sostentamento grazie all'attività di caccia e pesca.

Con l'avvento dei francesi e degli austriaci vi fu un nuovo sviluppo viario che, causando l'abbandono del sistema di trasporto fluviale, portò ad un'urbanizzazione simile a quell'odierna, abbarbicata sugli assi stradali [Vallerani, 2004].

La vera rivoluzione dell'assetto di questi luoghi avvenne nei primi del '900 con l'applicazione della macchina a vapore per il sollevamento meccanico delle acque di scolo.

Fino a questo periodo storico le bonifiche dei territori della bassa pianura del Veneto Orientale si erano limitate ad alcuni interventi realizzati dalla Repubblica Serenissima nei territori posti altimetricamente sopra il livello del mare.

Grazie alle idrovore, dai primi del '900 in poi, è stato possibile sollevare meccanicamente le acque dalle aree depresse, situate sotto il livello del mare, e dai fiumi, prosciugando i territori paludosi e rendendoli di fatto coltivabili.



Figura 10 Sovrapposizione della KriegKarte von Zach (1805) con l'attuale reticolo di canali e scoline necessari al mantenimento dell'attuale bonifica

Anche le due guerre mondiali ebbero diversi effetti sull'idrografia locale, sia negativi, come i danni causati dai bombardamenti, sia positivi come ad esempio la riattazione della Litoranea Veneta che avvenne proprio per la necessità di trasporto di materiale bellico verso i fronti orientali [Vallerani, 2004].



Figura 11 Soldati appostati lungo gli argini del Piave

Arrivando ad analizzare il periodo storico più recente, si nota una completa perdita del rapporto tra uomini ed acque. Lo sviluppo urbanistico incontrollato, a seguito dell'esplosione commerciale del Nord Est, ha portato ad una perdita d'identità delle nuove generazioni.

Le nuove conurbazioni ora sono lontane dalle acque che un tempo rappresentavano un elemento fondamentale per la vita stessa dell'uomo, lo sviluppo economico ha portato alla perdita del ruolo socio-economico primario del fiume e di tutti i mestieri ad esso legato.

L'allontanamento dagli argini e lo sviluppo residenziale diffuso ha portato ad un'elevata erosione del territorio con la sempre maggiore richiesta d'aree per la realizzazione di costruzioni monofamigliari dotate d'ampi giardini per soddisfare le richieste "privatopistiche" scaturite da questo nuovo benessere.

Queste "geografie smarrite" sono in realtà la testimonianza della troppo rapida trasformazione da Veneto a Nord-Est (Vallerai 2006) .

Anche la pianificazione territoriale si è dimenticata del ruolo storico dei fiumi, andando a prediligere l'edificazione lungo le principali arterie di traffico stradale e ferroviario. Il fiume, quando non è sfruttato per l'estrazione d'inerti necessari per soddisfare la crescente richiesta dovuta all'esplosione immobiliare residenziale e commerciale, è visto solamente come un canale di scolo pericoloso, con la funzione unica di portare verso il mare, nel più breve tempo possibile, le acque provenienti dai monti e dalle idrovore dei consorzi di bonifica.

Da questo breve escursus è chiaro come il rapporto uomo-acque si sia profondamente trasformato nella varie epoche storiche.

L'uomo da sempre ha sfruttato questo elemento per la sua vita, cercando un compromesso tra la necessità dovute alla sopravvivenza e la protezione dalle acque.

Oggi questo compromesso è sbilanciato completamente verso la necessità di una (falsa) sicurezza che porta ad una gestione del rischio d'esondazione di tipo preventivo: invece di restituire lo spazio necessario ai fiumi, questi vengono gestiti come collettori

rettilinei contenuti da alti argini necessari per portare l'acqua al mare il più velocemente possibile.

Anche le attività antropica sui fiumi testimonia la profonda trasformazione del rapporto con le acque, oggi questo legame è relegato al tempo libero e allo svago mentre un tempo queste acque possedevano funzioni socio-economiche di primaria importanza per la sopravvivenza stessa.

L'erosione territoriale ed ambientale avvenuta nell'ultimo secolo ha portato a relegare i pochi relitti ad alto valore ecologico presenti nell'area ad un livello d'aree protette. Questo approccio però porta a dimenticarsi del resto del territorio dove proprio i fiumi, con la loro capacità connettiva, potrebbero rappresentare il mezzo migliore per riqualificare queste aree in vistoso declino.

2.3 La bassa pianura del veneto Orientale

Le Regione Veneto è l'unica area d'Italia che annovera nel suo territorio tutti i paesaggi possibili nella transizione dagli habitat endalpici ai litorali del Mar Mediterraneo.

In questo variegato susseguirsi di scenari s'inserisce la bassa pianura del Veneto Orientale.

Quest'area, pur rappresentando solamente l'ultimo tratto del lungo percorso sopra citato dominato in gran parte da terreni agricoli ricavati dalla bonifica idraulica, è tutt'altro che monotona o paesaggisticamente uniforme.

Con lo scopo di trasmettere al lettore le caratteristiche salienti del territorio visitabile attraverso gli itinerari fluviali della bassa pianura del Veneto Orientale, il presente paragrafo passerà in rassegna i principali macropaesaggi presenti nell'area.

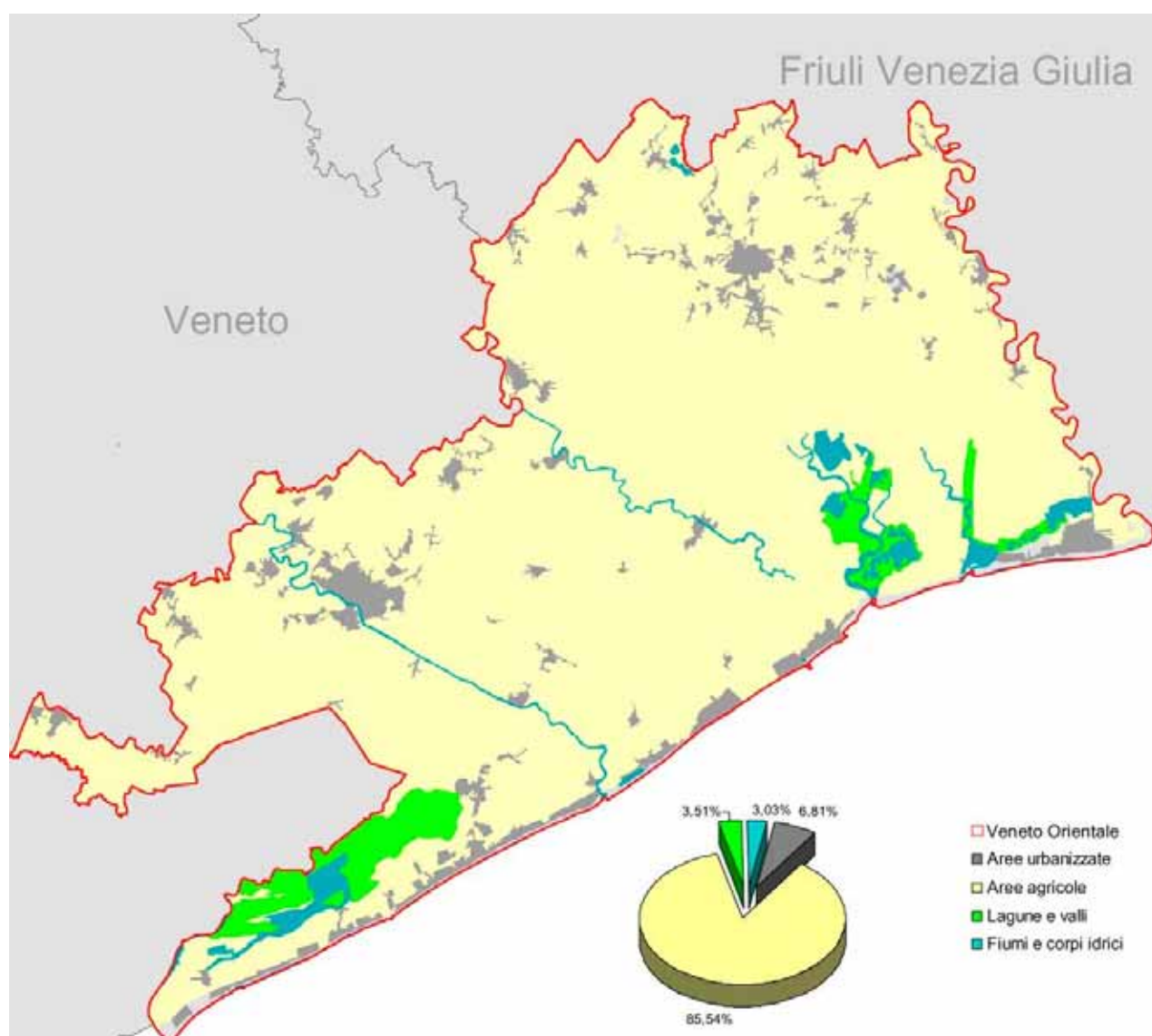


Figura 12 Principali usi del suolo all'interno dell'area di progetto (*fonte Corine Land Cover*)

2.3.1 Le aree ad elevato valore ecologico

Se si analizza le aree ritenute di maggior interesse a livello comunitario dal punto di vista degli habitat e delle specie presenti, ritenute prioritarie per la conservazione delle biodiversità, si noterà che esse sono tutti ambienti legati all'acqua (parchi fluviali, valli, lagune, paludi, litorali ecc).

Nella figura 13 vengono evidenziati in verde tutti i Siti di Interesse Comunitario (SIC) e le Zone di Protezione Speciale (ZPS) presenti nell'area di studio. Queste aree sono state perimetrate a seguito delle Direttiva Habitat 92/43/CEE al fine di preservare e mantenere i maggiori ecosistemi di pregio esistenti.

Prima di entrare nel dettaglio delle singole aree è da precisare che le carenze principali delle aree ad elevato valore ecologico di questi territori sono l'eccessiva frammentazione dovuta alla natura relitta degli habitat e la totale assenza di fasce di transizione tra ambiti di pregio e i territori limitrofi.

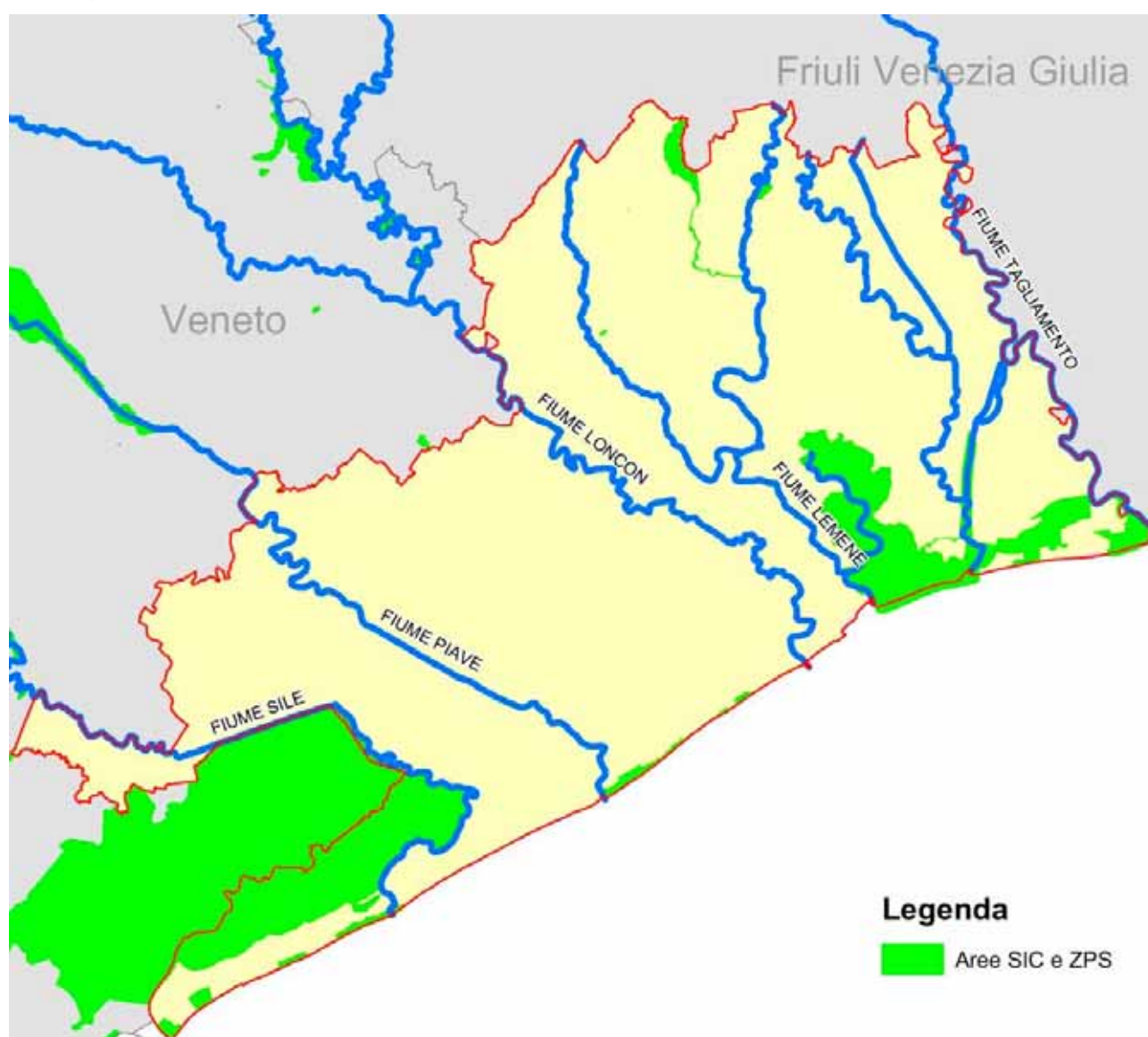


Figura 13 Aree SIC e ZPS presenti all'interno dell'area di studio

Come già accennato nell'introduzione del presente capitolo, l'area di studio è delimitata nella sua porzione nord dalla linea delle risorgive. Questa fascia si estende costantemente lungo tutto il territorio veneto ed è caratterizzata da numerose polle sorgive (c.d. fontanili).

Le risorgive sono la conseguenza del cambiamento della tipologia di sedimenti tra l'alta pianura (ghiaia fase 1 in figura) e la bassa pianura (argilla e limi fase 2 in figura) che porta all'affioramento della falda freatica e degli acquiferi sotterranei. Il fenomeno occorre nell'arco di pochi chilometri a causa dell'addensamento dei terreni di bassa pianura che portano allo sprofondamento della falda.

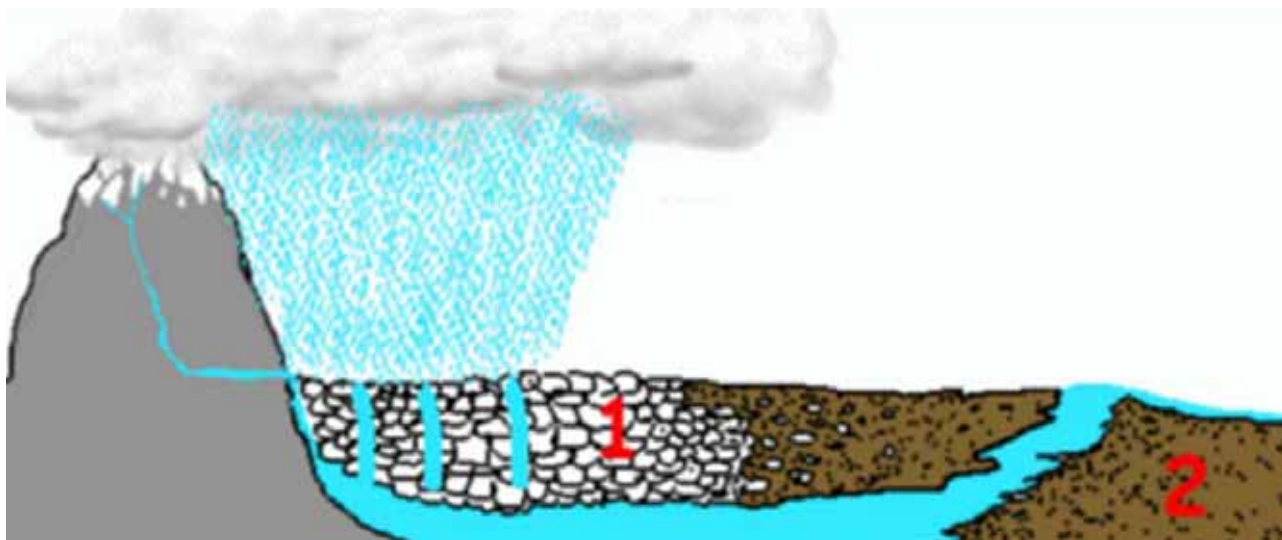


Figura 14 Schema illustrativo del fenomeno dei "Fontanassi"

L'elemento che caratterizza le risorgive dal punto di vista ambientale è la qualità delle acque. Nell'arco dell'anno, l'acqua di risorgiva esce a temperatura più costante di quella presente nei fiumi di carattere alpino e prealpino presenti in zona. Rispetto a quest'ultimi, l'acqua delle risorgive risulta più calda d'inverno e più fresca in estate e non ha quasi mai grandi sbalzi di portata ed intorbidimenti.

Per questo è un habitat ideale per numerose piante acquatiche, alcune anche rare, che spesso conferiscono alla roggia risorgiva il caratteristico ambiente verde lussureggiante.

Questo è un ambiente ideale per la riproduzione di quasi tutti i pesci di pianura che risalgono spesso per chilometri il Sile e il Lemene (i due fiumi di risorgiva dell'area) alla ricerca di questi ambienti tranquilli che garantiscono un migliore successo riproduttivo.

Infatti, nella risorgiva le uova dei pesci non andranno perse con la piena stagionale e le piogge di maggio e giugno, e gli avannotti avranno tanta vegetazione a disposizione per sfuggire ai predatori.

L'andamento calmo e costante delle acque favorisce, inoltre lo sviluppo della vegetazione di riva, che, a sua volta, è molto spesso l'unico rifugio per molti animali e luogo di nidificazione per gli uccelli, che trovano nel territorio circostante, banalizzato dalle bonifiche, ben poche aree di rifugio e di nidificazione.

Dal punto di vista morfologico gli alvei di questi fiumi sono caratterizzati da andamenti sinuosi e meandriformi con sezione trasversale dotata di bassi argini; infatti, la ridotta capacità di trasporto delle acque e la regolare portata stagionale ha preservato questi fiumi da pesanti interventi di regimazione.

E' proprio un fiume di risorgiva della zona ad aver ispirato Cassiodoro nel V secolo d.c. a descrivere il viaggio di una barca lungo il Lemene come un " navigare solcando i campi".

Effettivamente, anche ai giorni nostri, quando capita di vedere da lontano una barca in un fiume di risorgiva, i bassi argini del fiume non consentono di percepire la presenza dell'alveo e l'imbarcazione sembra galleggiare in mezzo ai campi.

In entrambi i fiumi di risorgiva presenti nell'area di studio (Sile e Lemene) le acque del fiume collegano due ambiti territoriali di elevato valore ecologico: i fontanili e le lagune.

Nel caso del Sile, il naturale fluire delle acque verso Venezia è stato modificato durante il periodo della Repubblica Serenissima per evitare l'interramento della laguna Nord a causa dell'entrata dei sedimenti portati dal fiume. L'attuale corso del Sile, attraverso un taglio realizzato in prossimità di Portegrandi è stato spostato sull'antico corso del fiume Piave (Piave Vecchia).

Unico residuo e testimone dell'antica connessione con la Laguna di Venezia è il canale Silone. Questo canale è attualmente navigabile e consente, attraverso la conca di Portegrandi, di accedere al bacino di San Marco.

Nel caso del fiume Lemene non vi sono state grandi trasformazioni morfologiche dell'alveo fluviale, da segnalare sono solo alcuni canali accessori alla bonifica che intersecano il corso principale del fiume. Anche in questo caso le acque del fiume connettono direttamente due aree ad elevato valore ecologico: l'area a nord di Portogruaro , compresa tra Lemene, Renghena e laghi di Cinto (Friuli Venezia Giulia) e la laguna di Caorle-Bibione.

Pur classificandosi entrambe sotto la denominazione di lagune, quella di Venezia e quella di Caorle-Bibione hanno tendenze evolutive completamente divergenti.

La prima, a causa del mancato apporto di sedimenti dovuto al dirottamento fuori laguna dei principali fiumi del suo bacino scolante ed a causa dello scavo di profondi canali in connessione diretta con le bocce di porto, si sta trasformando lentamente in un braccio di mare, la seconda al contrario sta subendo un più naturale e lento processo di interrimento.

In entrambi i casi, l'elevato valore ecologico degli habitat presenti impone un approccio prudenziale e un'attenta gestione della navigazione.

Proprio a causa del loro valore paesaggistico ed ambientale, questi luoghi sono la meta preferita di diverse imbarcazioni. Per questo motivo, si rimanda il lettore al quarto capitolo del presente studio in cui viene affrontato il tema della compatibilità tra protezione della natura e navigazione interna.



Figura 15 Imbarcazione in navigazione all'interno della laguna di Caorle

Le quattro aree naturalistiche fin qui descritte (Risorgive del Sile, Laguna di Venezia, Laghi di Cinto e Laguna di Caorle-Bibione) sono gli elementi fondamentali della rete ecologica locale. Questi ambiti ad elevato valore ambientale, sono in connessione tra loro grazie ai fiumi e ai canali presenti. Il ruolo ecologico svolto dalle aste fluviali risulta essere quindi fondamentale per la connessione degli habitat di pregio che in caso contrario si troverebbero in una situazione d'isolamento tale da non riuscire a sopravvivere.

Tutte queste aree risultano attualmente oggetto di iniziative e proposte di protezione da parte delle amministrazioni locali: per quanto riguarda il Sile, gran parte del corso superiore del fiume è già attualmente compreso all'interno dell'omonimo Parco, mentre per quel che riguarda le rimanenti tre aree (laguna Nord di Venezia, Laguna di Caorle Bibione, Area del Lemene – Renghena - Laghi di Cinto) per ognuna di esse esiste una proposta di istituzione Parco.

In realtà, l'istituzione di un Parco ha il grosso limite di porre un confine che spesso giustifica al di fuori di esso (ad esempio negli ambiti fluviali) di disattendere una gestione e riqualificazione ambientale adeguata.

Oltre alle due lagune sopra descritte, la costa del Veneto Orientale è caratterizzata da alcune porzioni di costa naturale che si contrappongono fortemente al diffuso litorale delle spiagge turistiche e degli alberghi sul mare.

Risalendo dalla laguna di Venezia verso nord-est si incontra la Pineta di Cortellazzo. Quest'area di 70 ha in comune di Jesolo è però attualmente abbandonata a se stessa e deperente su vaste aree [Zanetti, 2004]. In quest'area potenzialmente vocata a riserva naturale floristica, la presenza di edifici, strade e discariche puntiformi ne pregiudicano fortemente l'inserimento all'interno di itinerari turistici.

Continuando la risalita della costa, a cavallo tra il Comune di Jesolo e il Comune di Eraclea, s'incontrano la Foce del Piave, il "Mort" di Eraclea e la Valle Ossi.

Questo complesso ambientale comprende la foce del fiume Piave, una laguna marina di 20 ha (già foce fluviale), una maremma palustre di 40 ha, dune fronte-mare, una duna stabilizzata con pineta, un bosco di ca. 10 ha ed un vasto bacino agrario a monocoltura retrostante [Zanetti, 1991].

Continuando in direzione Nord Est, superato il complesso turistico "Duna Verde" (si noti il diffuso metodo contraddittorio di denominare questi luoghi con definizioni che si rifanno a degli ambienti naturali pregiudicati dalla struttura stessa), si giunge a Valle Altanea (Comune di Caorle).

Questo sito è stato inserito nella rassegna delle aree ad elevata valenza ambientale delle costa veneta orientale nonostante sia, nella quasi totalità, un comprensorio di bonifica litoranea recente (1963 – 66) attualmente convertito alla monocoltura intensiva.

Esso infatti, conserva numerosi caratteri paesaggistici e morfologici della preesistente valle da pesca, una piccola pineta frangivento e un piccolo bosco litoraneo lineare. Quest'area si presterebbe potenzialmente ad un'acquisizione pubblica, e ad una rinaturalizzazione simile a quella effettuata a "Valle Vecchia", tra porto Falconera e porto Baseleghe, ultima propaggine del comune di Caorle (Ve).

Valle Vecchia si estende per circa 700 ettari, delimitata sui quattro versanti da acque marine, lagunari e fluviali. Quest'oasi lagunare è caratterizzata da oltre 4 km di litorale sabbioso e da un entroterra agrario ottenuto mediante la bonifica delle preesistenti superfici lagunari salmastre avvenute negli anni '60.

Pur trattandosi del risultato di una rinaturalizzazione di un territorio profondamente trasformato dalla bonifica, questa area è particolarmente vocata alla didattica ambientale, alla sensibilizzazione nei confronti della fragilità del litorale e dei fenomeni che caratterizzano il suo perenne divenire.

Al suo interno sono rappresentate numerosi biotopi, tra cui figurano la duna sabbiosa, di palude dolce e di pineta inseriti dentro un contesto di superfici coltivate. Il suo complesso mosaico ambientale determina una particolare ricchezza naturalistica.

Ulteriore area d'elevato valore ecologico presente nella costa orientale del Veneto è rappresentata dalla foce del Tagliamento e dall'attiguo complesso ambientale.

L'area della foce del Tagliamento è caratterizzata da una ricchezza ineguagliata, sia per caratteri geomorfologico-paesaggistici che per quelli floro-faunistici. Vi si riscontra la presenza di arenili, dune sabbiose, paludi retrodunali, pinete, boscaglie termofile e igrofile, superfici a prato stabile e a orticoltura. La flora e la fauna comprendono elementi di origine assai diversa e tali da testimoniare i naturali fenomeni di trasformazione ambientale succedutisi negli ultimi millenni [Zanetti, 1991].

2.3.2 Le valli da pesca

Se pur di derivazione antropica, utilizzate per la produzione ittica e la caccia e gestite in modo artificioso, le valli da pesca sono un'ulteriore sfaccettatura di ambienti ecologicamente pregiati tra i più tipici di questi territori.

La "valle" è un sistema di specchi d'acqua geograficamente separati dal mare e dalla laguna viva da argini artificiali, pur restando in connessione idraulica con quest'ultimi attraverso un complesso sistema di varchi e stretti canali.

Come la laguna, la valle è luogo d'incontro tra acque dolci e salate, ma diversamente da questa non è dominata dalle maree [Bramati, 1988].

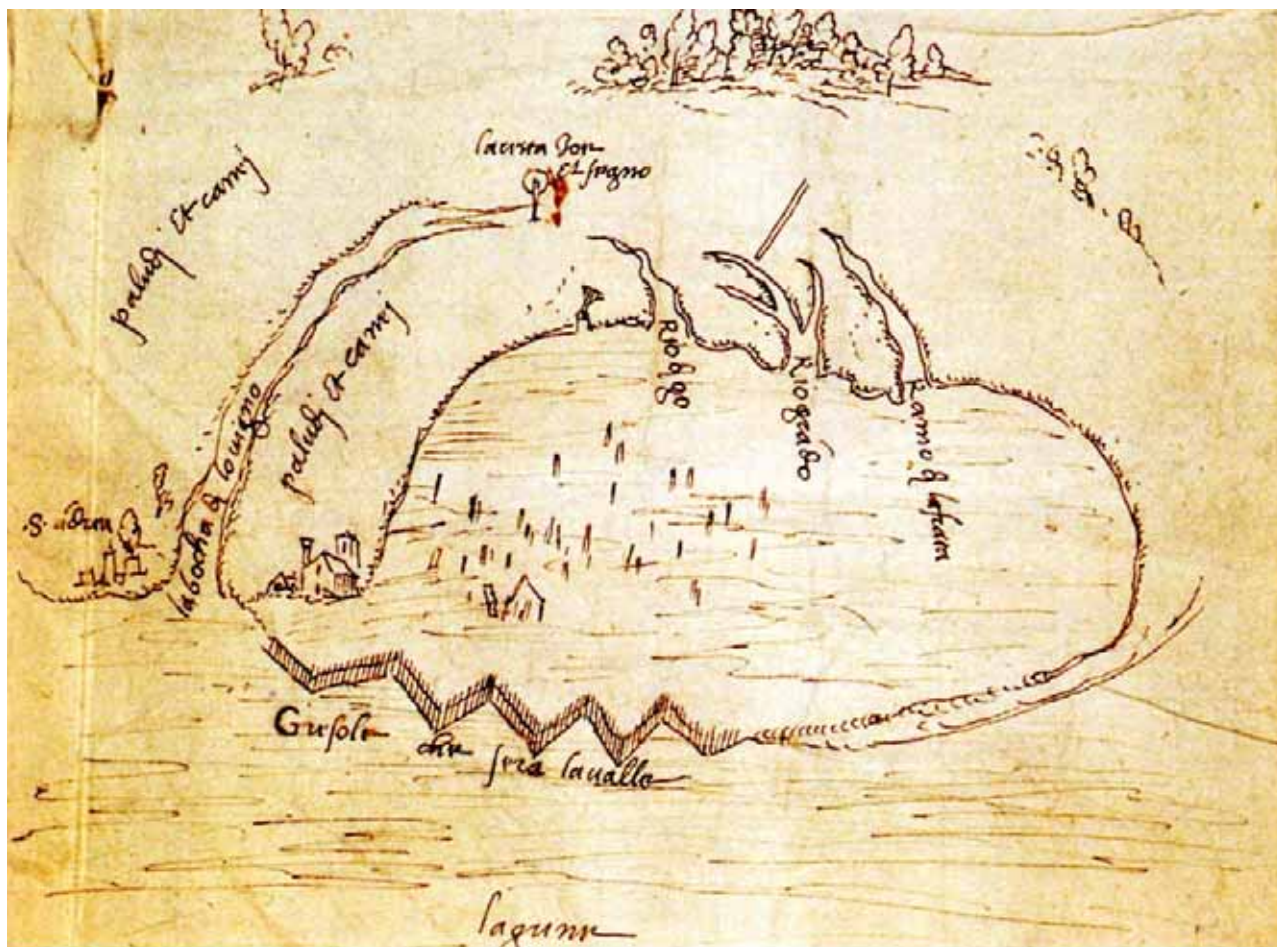


Figura 16 Mappa del XVI sec. della Valle di Cà Zane circondata da argini. Il lato verso la laguna è chiuso da *gresole*, cannuce che lasciano scorrere l'acqua, come stabilito dalle leggi del tempo

Le valli salmastre, al di là degli argini, sono spesso ambienti attigui al corso inferiore dei fiumi della bassa pianura. Esse sono caratterizzate da notevoli specchi d'acqua salmastra utilizzati per l'allevamento ittico e venatorio.

I confini tra l'acqua salmastra delle valli e i territori agrari limitrofi sono netti, delimitati dagli argini che circondano le bonifiche.

L'organizzazione regolare dei campi, delle scoline e dei canali collettori dei territori di bonifica, contrasta nettamente con la barena, elemento incerto e mutevole tipico delle valli e della laguna salmastra.

L'interferenza antropica è testimoniata dalla rete di canali e di vasche nonché dalla presenza dei *casoni*, tipiche costruzioni rurali caratteristiche di questi luoghi.

Quest'ultimi sono splendidi esempi di architettura ancestrale, caratterizzata da un disegno particolare di particolare semplicità, ma al tempo stesso di una rustica funzionalità, e soprattutto dall'impiego di materiali da costruzione tratti direttamente dall'ambiente fluviale e lagunare e sottoposti a lavorazioni elementari [Zanetti, 2004].



Figura 17 **Suggestiva immagine di una valle da pesca**



Figura 18 **“Casone” tipico nei pressi di Caorle**

2.3.3 Le aree urbanizzate

Alle valenze ambientali fin qui descritte si contrappone una particolare urbanizzazione che sia nel caso della costa che dell'entroterra ha portato in poco tempo all'edificazione di gran parte del territorio del Veneto Orientale.

Nel caso della costa, dietro la spiaggia, esigua e soffocata, si ergono spesso edifici disposti a fasce, in gruppi con geometrie a volte bizzarre e deliberatamente artificiali.

Per capire l'atteggiamento urbanistico che anticamente caratterizzava gli abitanti del litorale, si possono portare come esempi i centri di Cavallino, Cà Ballarin, Cà Pasquali, Cà Savio, Punta Sabbioni e Treporti, i quali sono rivolti verso il margine endo-lagunare e non verso le spiagge dell'Adriatico, infatti, la fascia prospiciente all'arenile è deputata a campeggi e villaggi turistici [T.E.R.R.A. srl, 2006].

Questo "incontrollabile" sviluppo turistico è avvenuto principalmente nella seconda metà del secolo scorso, quando quest'area, insieme alla costa romagnola, trovandosi geograficamente allineata con una delle principali direttrici di traffico provenienti dalle città industrializzate di quell'epoca, Milano e Torino, è risultata la più vocata a recepire la richiesta di ospitalità feriale estiva della classe operaia.



Figura 19 Il litorale turistico di Jesolo

E' da notare che l'attuale mutamento delle condizioni economiche medie, della variazione delle consuetudini (non più ferie solo ad agosto ed al mare) e delle nascite dei voli internazionali *low cost*, ha in parte ridimensionato l'attrattiva turistica del Nord Adriatico che conseguentemente negli ultimi anni ha risentito di una leggera crisi di presenze.

Per quel che riguarda l'espansione urbanistica del retro-costa bonificato, essa ha subito, come tutta la ben più estesa area geografica del Nord-Est italiano, gli effetti di un'espansione economica troppo rapida, troppo euforica, troppo distante da una saggia gestione della base territoriale [Vallerani e Varotto, 2005].

La nascita di nuove realtà urbane e dei distretti artigianali-industriali ha originato quello che, in campo internazionale, è conosciuto come modello di sviluppo Veneto: la "città diffusa".

La rete di centri urbani e rurali costituisce un *continuum* urbano che s'intreccia con le componenti ambientali e della bonifica, creando un paesaggio agro-ambientale molto particolare e singolare.

In età più recente, l'antica importanza delle vie navigabili per il commercio è stata sostituita dalla fitta rete di strade e ferrovie che ha condizionato anche lo sviluppo urbano portando a concentrare la nuova edificazione lungo questa nuova infrastruttura di commercio.

In questo particolare contesto urbanistico brillano alcune città d'elevato pregio storico.

Una di queste città è Altino, centro risalente all'età epipaleolitica (VIII-V millennio a.C.); nell'età del Bronzo (tra il XV e il XIII secolo a.C.) si ebbe il primo insediamento stabile, mentre il suo massimo sviluppo venne raggiunto in epoca romana a partire probabilmente dal II secolo a.C. quando divenne *municipium*. Il processo di romanizzazione ebbe inizio intorno al 131 a.C., data della costruzione della via Annia che completava la via Popilia collegando Adria ad Aquileia.



Figura 20 **Resti di pavimentazione romana presso Altino**

In età imperiale si ebbe la costruzione di un'altra fondamentale arteria di comunicazione, la via Claudia Augusta la quale collegava l'Adriatico con le regioni danubiane fino all'attuale Ausburg in Austria.

Altino fu anche uno dei più importanti scali dell'Alto Adriatico e la sua fortuna è in gran parte legata alla sua posizione ed alle vie di comunicazione presenti, grazie alle quali la città si ingrandì con ville, templi ed edifici pubblici, a cui si è potuto risalire attraverso i numerosi resti emersi dalle campagne di scavo condotte in sito.

La decadenza della città altinate cominciò con l'invasione barbarica degli Unni di Attila nel 452 d.C., e nel VII secolo i suoi abitanti si trasferirono definitivamente sull'isola di Torcello, creando così i presupposti per la nascita di Venezia.

Su un'altra importantissima strada romana che collegava Genova ad Aquileia, la Postumia, sorgeva Opitergium (l'attuale Oderzo), la quale era uno dei centri più fiorenti dell'epoca. A metà '800 nel centro storico di Oderzo furono rinvenute testimonianze dell'antica Opitergium romana, da allora varie campagne di scavi hanno portato alla luce mosaici, pavimentazioni e fondamenta, necropoli, terme e banchine di un molo fluviale, testimoni di una città che, anche in questo caso, fu *municipium* romano.

(capoluogo di provincia) di cinquantamila abitanti che controllava tutta la zona del Veneto dalla laguna fino alle montagne del Cansiglio (chiamati da Plinio il Vecchio i *monti Opitergini*).

Nel medioevo, in questa zona, fiorenti erano i traffici fluviali che animarono il fiume Livenza e il porto di Portobuffolè.

All'incrocio tra le sopraccitate Via Annia e via Postumia sorgeva l'importante colonia romana, Iulia Concordia, fondata nel 42 a.C. che fu particolarmente fiorente nei primi due secoli dell'Impero; in epoca tardo antica divenne sede di una fabbrica di frecce (*sagittae*, da cui l'appellativo datole nel secolo scorso all'epoca dei primi scavi: Concordia sagitta).

2.3.4 Le aree della bonifica

Navigando lungo tutte le aste fluviali che attraversano quest'area e scendono verso il mare, s'incontra l'ennesimo paesaggio caratterizzante la bassa pianura del Veneto Orientale: quello delle aree di bonifica.

Come già accennato nel precedente paragrafo, le aree immediatamente a sud della linea San Donà di Piave – San Michele al Tagliamento sono il risultato di un'intensa attività di bonifica attuata intorno alla prima metà del secolo scorso.



Figura 21 **Badilanti impiegato nelle opere di bonifica**

Questi terreni, un tempo caratterizzati dalla presenza di vaste aree palustri di acqua salmastra, mediante una fitta rete di scoline e canali sono stati prosciugati dalle acque, grazie, anche, all'impiego di potenti idrovore in grado di immetterle nell'ultimo tratto pensile (al di sopra del piano di campagna) dei fiumi di pianura.

Molte di queste aree di margine lagunare si trovano sotto il livello del mare, e sono gestite nel modo sopra descritto. Le proprietà in questi luoghi, essendo di genesi recente, sono spesso molto estese e la sistemazione agraria tipica è alla "ferrarese" (sistemazione tipica delle bonifiche caratterizzate da una baulatura centrale del campo per favorire lo scolo delle acque). Queste due condizioni hanno causato una notevole semplificazione del paesaggio eliminando pressoché totalmente la biodiversità del margine lagunare.

Questo artificioso sistema ha purtroppo dei costi energetici ed ambientali altissimi, infatti esso è altamente energivoro, le idrovore che un tempo funzionavano a vapore ora sono alimentate elettricamente ed in buona sostanza sono attive in tutto l'arco dell'anno.

Dal punto di vista ambientale, oltre ad aver semplificato notevolmente l'ecosistema ed aver perso una enorme biodiversità, la bonifica ha causato una subsidenza dei suoli.

Si aggiunga inoltre che la monocoltura praticata in queste aree ha prodotto un'enorme inquinamento nel suolo legato ai prodotti di sintesi utilizzati nell'agricoltura intensiva (concimi chimici, pesticidi, ammendanti, ecc.).

Il fiume, che più di tutti si insinua geograficamente nei territori della bonifica, è sicuramente il Piave. Purtroppo il fruitore in navigazione sul Piave non è in grado di vedere gli ampi appezzamenti al di là degli alti argini necessari a contenere le piene di questo fiume con carattere alpino.

In realtà il territorio della bonifica è più facilmente osservabile a bordo di barche che navigano fiumi e canali più mansueti, che necessitano quindi di argini più bassi. In cui spesso l'esteso paesaggio piatto e monotono della bonifica si contrappone a quello vallivo nella sponda opposta (questo avviene ad esempio lungo il tratto terminale del Sile o ancora lungo il fiume Lemene).

Anche se di modeste superfici inadeguate al mantenimento ecosistemico, nelle aree della bonifica permangono ancora i segni dell'antica foresta planiziale che ricopriva questi territori. Una piccola testimonianza delle preesistenze sono ad esempio il bosco di Lison (Portogruaro), il bosco di Olmè (Ceggia) ed il piccolo bosco Zacchi in località Martignon (confine tra Pramaggiore e Cinto).

In conclusione è da notare che l'attuale riforma delle Politiche Agricole Comunitarie ha spostato i premi alla produzione agricola da un criterio di massima quantità e quelli di miglior qualità. Per questo motivo le aree più depresse e maggiormente vocate a ritornare aree umide di pregio ambientale potrebbero essere convenientemente convertite grazie a misure e incentivi provenienti dai Piani di Sviluppo Rurale (PSR).

2.3.5 Le aree agricole tradizionali

In contrapposizione ai semplificati e monotoni paesaggi della bonifica, la bassa pianura del Veneto Orientale possiede elevate risorse rurali tradizionali.

Si prendano, ad esempio, in considerazione i vini: le aree maggiormente rinomate e valorizzate dall'istituzione delle cosiddette "strade dei Vini", sono l'area del Lison Pramaggiore e quella del Piave.

Un'altra produzione tipica di queste zone è sicuramente l'asparago e il radicchio rosso:

- per l'asparago le aree riconosciute di produzione tipica sono: Bilibon, Palazetto, Giare, Sile e Montebelluna;
- per il radicchio le produzioni più importanti sono: Radicchio rosso di Chioggia, Radicchio rosso di Treviso tardivo, Radicchio rosso di Treviso precoce e radicchio variegato di Castelfranco.

Tradizionali ed importanti risultano anche le produzioni tipiche dei margini lagunari come ad esempio il Giuggiolo del Cavallino, Miele di barena, Pomodoro del Cavallino, ecc.

2.4 Conclusioni

Da questa breve analisi dell'area di progetto, della sua storia evolutiva e dei suoi paesaggi più tipici emerge un'elevata potenzialità di punti d'interesse e d'itinerari possibili.

Nella carta e nel libretto allegati al presente lavoro (*guida agli itinerari fluviali*) si è cercato di individuare i punti salienti sia di carattere storico-culturale, sia ambientale.

Dalla carta si può facilmente notare come questi elementi siano interconnessi tra loro proprio tramite le vie d'acqua navigabili: delle strade naturali che si insinuano capillarmente nel territorio veneto e consentono, attraverso un viaggio lento e tranquillo, la visita di questi luoghi, facendo dello stesso "viaggio" l'oggetto della vacanza.

Recuperare le vie fluviali del Veneto Orientale non è solamente una questione logistico-infrastrutturale (facilmente superabili grazie a mezzi tecnici e volontà politica), il problema maggiore è quello di creare un sistema virtuoso tale da consentire lo sviluppo di un turismo fluviale.

L'attivazione di un sistema di navigazione interno consentirebbe anche un ritorno della popolazione locale sul fiume, innescando un meccanismo di recupero di radici e tradizioni, attualmente sempre più relegato all'oblio.



Figura 22 Immagine dei primi del '900 che evoca lo stretto legame della popolazione locale con l'ambiente fluviale

Come visto in precedenza le potenzialità turistiche sono presenti e di elevata attrattività, ma l'offerta stenta comunque a partire. In altre realtà europee, si veda nel paragrafo riservato agli "analoghi", queste realtà già esistono, gli operatori locali hanno fatto

sistema capendo che la concorrenza non è tra loro (interna), ma bensì ben al fuori del loro contesto territoriale (esterna).

Il viaggio lento su una barca consente di prendersi i giusti tempi per osservare le aree descritti nei paragrafi precedenti, ascoltare la voce di una giuda in grado di trasmettere la storia e i caratteri salienti che il semplice turista non è in grado di cogliere con i propri mezzi.

Fare rete con le strutture e le attività a terra consentirebbe di attivare attività turistiche correlate: ospitalità diurna e notturna, ristorazione, visite guidate nei contesti storici e naturalistici, percorsi ciclabili o in canoa, strade dei vini, acquisti diretti in cantine o aziende agricole ecc.

Per fare tutto questo è necessario però un soggetto unico che coordini l'intero sistema, sia in grado di risolvere le problematiche interne all'offerta e rispondere alle domande degli interlocutori esterni.

Bibliografia

M. Zanetti, *Le lagune del Veneto Orientale*, Nuova dimensione, 2004

G. Polloni e P. Ridella, *Le vie d'acqua del nord Italia*, GAL Venezia Orientale, 2006

A. Caruso, *Per un buon governo della società*, Monopoli, 2002

F. Vallerani, *Acque a Nordest*, Nuova dimensione, 2004

Consorzio INSIEME, *Acque antiche*, Mazzanti editori, 2004

C. Marcolin e M. Zanetti, *Valle Vecchia*, Nuova Dimensione, 2003

M. Zanetti, *La costa del Veneto Orientale*, Nuova dimensione, 1991

A. Bramati, *A proposito di acque di transizione*, ARPAV, 1988].

F. Vallerai e M. Varotto, *Il grigio oltre le siepi*, Nuova dimensione, 2004

ARPAV, *Carta dei suoli*, , 2005

P. De Rocco, R. Favarato, I. Scaramuzzi, F. Vallerani,, *C'era una volta il mare: acque sorgive e paesaggi della memoria*, Ergon srl, 1996

T.E.R.R.A. srl et al., *La riforma della PAC nel bacino scolante della Laguna di Venezia*, 2006

3. I PRINCIPALI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE E D'INDIRIZZO

di Federica Marangoni, T.E.R.R.A. srl , San Donà di Piave

3.1 Piano di promozione e programmazione turistica provincia di venezia (2003)

La Provincia di Venezia si configura come area fortemente "turisticizzata", con due prodotti di grande rilievo: l'offerta balneare e l'offerta delle città d'arte.

In riferimento ai Sistemi Turistici Locali (STL) questi due settori sono "distribuiti" nel seguente modo:

Balneare prevalente in STL di Caorle-Bibione, Jesolo-Eraclea, Chioggia; balneare "parziale" nell'STL di Venezia e Cavallino. All'interno della specifica del prodotto però le singole destinazioni dimostrano di avere diverse articolazioni di cui è necessario tener conto e che vanno a costituire una gamma piuttosto differenziata di opportunità e di risposte alle esigenze del turista.

Città d'arte in STL di Venezia e in misura molto minore negli altri.

A questi prodotti principali e maturi, per i quali sono necessari essenzialmente interventi di gestione, si affiancano prodotti minori ma emergenti che necessitano di interventi di programmazione, coordinamento e strutturazione:

- Il culturale minore
- Il turismo verde e fluviale
- Il turismo d'affari, congressuale e fieristico
- Il turismo enogastronomico
- Il turismo del benessere

Per quanto riguarda il rafforzamento del rapporto con il territorio, la Provincia individua tre forme di turismo:

- a) il culturale, con le sue diverse articolazioni
- b) l'enogastronomico
- c) l'ambientale fluviale

Per quanto riguarda il turismo ambientale e fluviale, in generale, la Provincia evidenzia che *"anche il turismo ambientale – verde e attivo risulta essere in grande crescita in Italia e non solo (un +10% annuo, che va considerato però a partire da piccoli numeri), grazie a un'esigenza diffusa di contatto con la natura anche in modalità attiva, con forti motivazioni all'origine, che diventano sempre più "variegate": non solo la classica gita nel verde, ma attività più strutturate e varie, che necessitano anche di servizi: dal trekking al birdwatching, all'equitazione; si ha crescita di interesse per zone con più valenze, come quelle appenniniche, in cui esistano anche aspetti culturali ed enogastronomici."*

Non risulta per ora possibile la quantificazione diretta del fenomeno, ma si deve anche registrare la forte crescita di evidenza, dovuta all'intraprendenza delle istituzioni, dell'offerta e alle mutate condizioni normative (agriturismo, ecc.); gli stessi tour operator, oltre ai cataloghi sulle mete classiche, presentano sempre più spesso prodotti di questo tipo.

A questo quadro generale va aggiunta la specificazione che la valenza ambientale (qualità ambientale, cura del territorio, possibilità di praticare sport all'aria aperta) è comunque richiesta dai turisti che si dirigono anche nelle località tradizionali come quelle balneari e lacuali, e in particolare dai mercati centro e nord Europei.

Da segnalare comunque la particolare delicatezza delle risorse e la necessaria verifica di compatibilità con lo sfruttamento turistico.

Le principali linee di intervento della Provincia di Venezia per il turismo ambientale - fluviale, date alcune caratteristiche, sono:

- Lo sviluppo del turismo verde –naturalistico si inserisce nei programmi di sviluppo delle aree rurali e marginali, fra cui si segnalano quelle del Veneto Orientale o della zona sud della Provincia, e vanno generalmente considerate in questa prospettiva, che prevede anche il coinvolgimento del mondo agricolo.
- Dal punto di vista strettamente turistico, questi non possono ancora essere pienamente definiti come tali, in quanto non paiono per ora essere meta autonoma di flussi pernottanti, bensì di escursionisti; positiva dunque è l'attrazione di visitatori dal circondario, e anche dei turisti da spiaggia
- Tra i target finora attirati si segnalano quelli del turismo scolastico, in maniera autonoma, e i gruppi precostituiti; necessario comunque attrarre anche gruppi con maggior capacità di spesa
- Necessario è il coordinamento tra le competenze che riguardano le aree verdi (protette o meno) o rurali
- Alla salvaguardia delle risorse in sé va aggiunta un'azione di ripristino di alcune condizioni di accessibilità e di dotazione di servizi e di segnaletica/informazione, nonché di qualità urbana
- La costruzione del prodotto deve tener d'occhio anche le opportunità di aumentare l'appeal con l'inserimento di attrattive rilevanti nell'immaginario del turista integrando il "verde" con la cultura (si vedano i casoni nella laguna di Caorle, ecc.), soprattutto in aree banalizzate
- Per quanto riguarda la parte nautica/fluviale, le azioni sono spesso infrastrutturali da parte di più enti e richiedono impegni considerevoli ma anche diffusione delle informazioni con gli operatori; del resto l'area è tra quelle che meglio in Italia si prestano a questa pratica, che, su modello europeo, si sta diffondendo, anche se in presenza di vincoli.

3.2 Programma di sviluppo turistico del veneto orientale: analisi e strategie (2003)

Per quanto riguarda il Veneto Orientale come area rurale la Provincia, il programma di sviluppo turistico del veneto orientale, fa alcune considerazioni e da indicazioni su progetti ed interventi volti alla promozione e allo sviluppo turistico dell'area orientale della Provincia.

Nel documento viene sottolineato che: *“Nel progettare gli interventi turistici bisogna considerare che l'area considerata è prevalentemente rurale e che quindi il turismo in essa avrà vincoli e specificità”*.

Rispetto alle classificazione dell'Unione Europea, possiamo individuare la tipologia d'area rurale in cui si lavora, e ragionare di conseguenza: quelle che qui possiamo ritenere più specificamente interessanti sono quelle tipiche della “campagna industrializzata”, a densità non alta ma con popolazione diffusa (nell'Atlante Socio-economico del Veneto, i comuni della Venezia Orientale sono ritenuti “turistico-bracciantili”):

- aree sviluppate dal punto di vista della produzione agricola: priorità allo sviluppo dell'offerta enogastronomica di prodotti locali e all'accoglienza nelle fattorie.
- aree vicino al mare, che vogliono sviluppare il turismo in zone più interne: la priorità è data alla promozione di offerta rurale specifica, inclusi temi legati all'heritage e sentieri “interni”
- aree rurali nei pressi di centri di particolare rilievo storico artistico, utilizzate come base per escursioni nei dintorni (es. la campagna toscana)

La provincia elenca vincoli e difficoltà tipiche del turismo negli spazi rurali:

- scarsità di servizi (informazioni, ristoro) orientati al visitatore;
- scarsità di strutture ricettive;
- mancato sviluppo della funzione turistica;
- elementi di attrattività non monumentali, ecc: legati all'esperienza in generale (attività fisica, aria aperta, agricoltura, ecc.) e non di notorietà e riconoscibilità immediata;
- necessità di “accompagnamento e introduzione” e di tempi adeguati per la comprensione/avvicinamento ed educazione;
- necessità di intrattenimento - Delicatezza dell'ambiente/compatibilità: bassa capacità di carico.
- esista un garanzia della qualità, una classificazione o segnalazione: (DOC, DOCG;)
- ci sia un numero sufficiente di cantine di qualità;
- la qualità e i servizi siano di buon livello compresi quelli di base: telefoni pubblici, ecc.);
- siano prodotti e venduti prodotti tipici alimentari e artigianali;
- il territorio non sia fortemente compromesso ed esistano attrattive di vario tipo;
- esista segnaletica e informazione;
- ci sia un'accoglienza nelle sue varie forme: ricettività e ristorazione (meglio se tipica), apertura festiva dei negozi, eventi;

- ci sia possibilità di formazione e professionalizzazione;
- si sviluppi un prodotto integrato e di qualità: il turista non vuole solo vino, ma vuole un'esperienza complessiva interessante.

È da ricordare che nei territori rurali “Non si va più a promuovere il singolo prodotto ma tutta la realtà locale con le sue risorse tipiche. Oggi il turista consumatore cerca un “pacchetto”, vino, ristorazione, ricette, formaggi, cantine aperte e storia locale”.

3.3 Altri piani e strumenti a livello regionali

Programma Regionale di Sviluppo (PRS)

(l.r. n. 35/2001) Atto di programmazione che individua gli indirizzi fondamentali e le strategie di sviluppo della Regione. Il suo contenuto si specifica attraverso i Piani di settore.

Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC)

Quadro di riferimento attualmente vigente per la pianificazione locale, in conformità con le indicazioni della programmazione socio-economica (PRS). Approvato nel 1992, la Giunta Regionale ne ha avviato l'aggiornamento nel 2001.

Piano di Sviluppo Rurale (PSR)

Il vigente PSR, elaborato nell'ambito della programmazione agricola comunitaria per il periodo 2000-2006, mira al consolidamento, alla razionalizzazione ed allo sviluppo delle attività rurali nel contesto economico, sociale e territoriale del Veneto. Il Piano si articola in tre assi prioritari di sviluppo:

- miglioramento della competitività e dell'efficienza del sistema agricolo, agroindustriale e forestale, mediante l'ammodernamento e la razionalizzazione del sistema;
- sostegno integrato del territorio e sviluppo delle comunità rurali;
- multifunzionalità dell'agricoltura ed azione di salvaguardia e tutela dell'ambiente e del paesaggio rurale.

Anche la nuova programmazione (PSR 2007-2013) si basa su tre principi fondamentali:

- concentrazione su un numero limitato di obiettivi ritenuti prioritari;
- formulazione e articolazione della strategia di intervento, dal livello comunitario (Orientamenti Strategici Comunitari) a quello nazionale (Piano Strategico Nazionale) e regionale (PSR);
- rafforzamento degli strumenti di monitoraggio e valutazione per verificare annualmente i progressi dei programmi di sviluppo rurale.

Gli obiettivi prioritari della nuova programmazione si strutturano in 4 assi, a loro volta scomposti in linee strategiche e azioni:

- Asse 1 “Miglioramento della competitività del settore agricolo e forestale”;
- Asse 2 “Miglioramento dell'ambiente e dello spazio rurale”;
- Asse 3 “Qualità della vita nelle zone rurali e diversificazione dell'economia rurale”;

- Asse 4 “Leader”, che punta al miglioramento della *governance*, mobilitando il potenziale di sviluppo endogeno e fissando linee comuni di sviluppo delle aree rurali.

Piano Regionale di Risanamento delle Acque (PRRA)

(l.r. 33/1985) Approvato dalla Regione nel 1989, è il principale strumento di programmazione per la pianificazione degli interventi di tutela delle acque, differenziazione e ottimizzazione dei gradi di protezione del territorio, prevenzione dai rischi di inquinamento, individuazione delle strutture tecnico-amministrative deputate alla gestione del disinquinamento. Gli obiettivi del PRRA sono:

- o il miglioramento dell'ecosistema idrico interno della regione e dell'alto Adriatico;
- o il raggiungimento del massimo grado di protezione delle risorse idriche, compatibili con lo stato di fatto infrastrutturale e con le previsioni di sviluppo.

Piano Regionale di Tutela delle Acque (PTA)

Piano stralcio settoriale del Piano di Bacino (l. 183/1989 “*Norme per il riassetto organizzativo e funzionale della difesa del suolo*”). Strumento del quale le Regioni debbono dotarsi per il raggiungimento e il mantenimento degli obiettivi di qualità ambientale e per specifica destinazione dei corpi idrici regionali.

3.4 Altri piani e strumenti a livello provinciale

Piano Territoriale Provinciale (PTP)

Con questo documento, la cui Relazione Programmatica è stata adottata dal Consiglio provinciale nel 1999, la Provincia si propone di creare le condizioni per una migliore organizzazione e assetto del suo territorio, partendo dalla tutela delle risorse ambientali e culturali (da far interagire tra loro) e orientando le scelte delle diverse componenti che concorrono allo sviluppo socio-economico sostenibile ed autopropulsivo dell'area. Sulla proposta, sollecita le osservazioni e il dibattito, per giungere alla redazione finale del PTP (mai avvenuta).

Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP)

Il PTCP, in via di redazione, è lo strumento di pianificazione che delinea gli obiettivi e gli elementi fondamentali dell'assetto del territorio provinciale. Tali obiettivi dovranno risultare coerenti con gli indirizzi per lo sviluppo socio-economico e tener conto delle prevalenti peculiarità e potenzialità, nonché delle caratteristiche geologiche, geomorfologiche, idrogeologiche, paesaggistiche ed ambientali dell'area provinciale.

Patti Territoriali

Il Patto territoriale è uno strumento di programmazione negoziata previsto dalla legge 341/95. Consiste nell'accordo, promosso da enti locali, parti sociali o altri soggetti pubblici o privati relativo all'attuazione di un programma di interventi caratterizzati da specifici obiettivi di promozione dello sviluppo locale. Questo accordo è il risultato della concertazione e tocca in maniera trasversale diversi segmenti socio-economici, con un'attenzione costante ai bisogni ed alle esigenze delle parti interessate. I comuni interessati a questo progetto ricadono nell'ambito di alcuni dei Patti esistenti in provincia di Venezia:

- Patto Territoriale "Centro-Sud della provincia di Venezia" (coinvolge il comune di Venezia);
- Patto Territoriale Venezia Orientale (coinvolge i comuni di San Donà di Piave e Eraclea);

Nello specifico, il turismo, anche per la sua trasversalità rispetto agli altri settori economici (agricoltura, industria, artigianato, distribuzione e servizi), può rappresentare il volano di un nuovo modello di sviluppo basato sull'articolazione e sulla diversificazione dell'apparato economico-produttivo, attraverso nuove forme di turismo (ecoturismo);

La salvaguardia e la valorizzazione dell'ambiente agricolo, il consolidamento ed il rafforzamento di attività di trasformazione dell'agricoltura, le attività di promozione dei prodotti tipici e gli interventi di riqualificazione territoriale per il recupero di fabbricati storici e corti agricole, possono essere temi chiave per la concertazione tra Amministrazioni locali.

3.5 Altri piani e strumenti specifici per la laguna e l'area veneziana

Piano di area Laguna e Area Veneziana (PALAV)

Piano d'Area (strumento di specificazione del PTRC, per ambiti determinati) relativo ai comuni di Campagna Lupia, Camponogara, Chioggia, Codevigo (PD), Dolo, Jesolo, Marcon, Martellago, Mira, Mirano, Mogliano Veneto (TV), Musile di Piave, Quarto d'Altino, Salzano, Spinea, Venezia.

Piano Direttore 2000

Deriva dalla "Legge Speciale per Venezia" (*l. n. 171/1973 e sue modifiche*). La prima approvazione della Regione Veneto risale al 1979. Sono seguite ulteriori stesure nel 1991 e nel 2000 (Piano Direttore). Costituisce il più recente strumento di programmazione della Regione Veneto per gli interventi di prevenzione dell'inquinamento e il risanamento delle acque del bacino idrografico immediatamente sversante nella laguna di Venezia. Gli obiettivi del Piano Direttore 2000 sono:

- ridurre l'apporto annuo di sostanze nutrienti a livelli tali da evitare la fioritura di alghe ed il rischio di crisi ambientale;
- ridurre le concentrazioni di microinquinanti nell'acqua e nei sedimenti entro limiti di assoluta sicurezza per il consumo alimentare di pesci, crostacei e molluschi della Laguna;
- attuare controlli attraverso il monitoraggio dei microinquinanti nell'acqua;
- garantire che la qualità dell'acqua del Bacino Scolante sia compatibile con l'uso irriguo e con la vita dei pesci.

Il documento fissa obiettivi di disinquinamento, individua linee guida e strategie operative relativamente agli insediamenti nei settori civile ed urbano diffuso, industriale, agro-zootecnico e del territorio.

PAT e Distretti produttivi

Attraverso una serie di iniziative di pianificazione territoriale è possibile dare corpo ai contenuti di progetto ed avviare forme reali di sviluppo locale, attraverso l'integrazione di un'agricoltura sostenibile con modalità di turismo alternativo e compatibile con le risorse locali. È possibile attivare un processo pianificatorio e di gestione territoriale intercomunale in grado di creare sinergie costruttive ed una serie di feed back positivi per i Comuni.

Tra gli strumenti che possono essere messi in atto, individualmente e parallelamente, troviamo:

- Piano di Assetto del Territorio Intercomunale
- I Distretti produttivi

Il Piano di Assetto del Territorio Intercomunale (PATI) è lo strumento di pianificazione finalizzato al coordinamento fra più comuni e può disciplinare in tutto o in parte il territorio dei comuni interessati o affrontare singoli tematismi. La necessità del coordinamento può essere stabilita dai comuni interessati e dal PTCP o dal PTRC a seconda che l'intercomunalità riguardi una o più province (art. 16 L.R. n. 11/2004).

Il PATI può riguardare:

- a) ambiti intercomunalmente omogenei per caratteristiche insediativo-strutturali, geomorfologiche, storico-culturali, ambientali e paesaggistiche;
- b) previsioni la cui incidenza territoriale sia da riferire ad un ambito più esteso di quello comunale.

Il PATI, come il PAT, ha come contenuti:

- a) coordina le scelte strategiche di rilevanza sovracomunale, in funzione delle specifiche vocazioni territoriali;
- b) dispone una disciplina urbanistica o edilizia unitaria per ambiti intercomunalmente omogenei;
- c) definisce un'equa ripartizione dei vantaggi e degli oneri tra i comuni interessati mediante convenzione.

Un'ulteriore possibilità è data dalla normativa regionale (recentemente modificata ed aggiornata) sui distretti produttivi, la **Legge regionale 4 aprile 2003, n. 8 "disciplina delle aggregazioni di filiera, dei distretti produttivi ed interventi di sviluppo industriale e produttivo locale"**. La legge regola, "nell'ambito della più generale azione di sostegno allo sviluppo del sistema produttivo, i criteri di individuazione e le procedure di riconoscimento dei distretti produttivi e delle altre forme di aggregazione produttiva nonché le modalità di attuazione degli interventi per lo sviluppo locale".

4 TURISMO D'ENTROTERRA E RECUPERO DELLE ASTE FLUVIALI SUB LITORANEE. IL CASO DEL VENETO ORIENTALE

di Francesco Vallerani Università Cà Foscari

L'entroterra veneto friulano costituisce senza dubbio uno tra i più complessi paesaggi idraulici europei, dove la base morfologica ha interagito in modo rilevante con il secolare consolidarsi di una civiltà d'acqua culminante nel fenomeno urbano anfibio di Venezia e la corona di villaggi insulari lagunari.

I fiumi, ma anche i torrenti, le sponde lacustri, i ruscelli sorgivi e gli stagni costituiscono assetti morfologici tra i più attraenti e al tempo stesso assai vulnerabili, soprattutto se si considerano le trasformazioni territoriali, troppo veloci e imponenti realizzate dalla modernizzazione agronomica e dal processo di urbanizzazione delle campagne. Nel corso degli ultimi decenni l'evoluzione del paesaggio fluviale veneto mostra infatti una grave alterazione e degrado del complesso e secolare stratificarsi della presenza umana, stravolgendo la pregevole distribuzione di manufatti e le antiche strutture insediative. Da un primo sguardo alla cartografia del territorio qui in esame si evince una straordinaria ricchezza di corsi d'acqua naturali, canali e collettori artificiali, fosse irrigue e di scolo la cui genesi storica ed evoluzione tecnica costituiscono un ambito di studio tra i più affascinanti, e dunque tra i più frequentati, per una schiera cospicua di appassionati studiosi.

Da questa elementare constatazione è agevole comprendere quanto strette e complesse siano state le relazioni quotidiane tra la gente di pianura e la rete idrografica, in buona parte documentate sia dal materiale d'archivio, con tanto di esauriente corredo cartografico, che dalla sopravvivenza di concreti manufatti, come ponti, argini, mulini, conche, sostegni, paratoie, ma anche qualche raro squero (cantiere) e natante in legno. L'odierna assenza di usi nautici in gran parte delle vie d'acqua tra Po e Isonzo nasconde invece un passato, nemmeno molto remoto, di intense relazioni fluviali, e non solo lungo le direttrici principali, come potevano essere il Brenta, il Sile e il Piave, ma anche nei segmenti secondari e nelle loro susseguenti ulteriori diramazioni, come i fossati di risorgiva o le scoline negli ampi comprensori di bonifica. Vale la pena rammentare l'immutata suggestione della famosa affermazione dello storico Fernand Braudel che sintetizza in modo efficace la stretta relazione tra fascia costiera mediterranea e gli entroterra grazie appunto alla presenza di un variamente distribuito reticolo idrografico che, similmente alle "strade di terra e di mare", possono ritenersi "strade dei fiumi e dei minori corsi d'acqua, immensa rete di collegamenti regolari e fortuiti, di distribuzione perenne di vita, quasi di circolazione organica" [Braudel, 1986, p. 282]. Gli fanno eco altre importanti pagine donateci da Predrag Matvejević nel suo breviario mediterraneo, in cui evidenzia il ruolo essenziale delle aste terminali delle vie d'acqua per connettere l'indistinta vastità dell'oltremare con l'articolato ramificarsi delle vene della terra: "Ero particolarmente attratto dai fiumi e dai confini marittimi, dai punti di collegamento degli uni con gli altri ... Le foci dei fiumi presentano un duplice aspetto: da un lato è il fiume che penetra nel mare, dall'altro è il mare che s'introduce nel territorio. I delta in certi punti ci fanno scoprire la natura di questo loro rapporto reciproco." [Matvejević, 2004, pp. 94-95].

Entrambe le citazioni esprimono l'atteggiamento competente di chi sa guardare all'evoluzione dei quadri geostorici in un'ottica ampia e capace di considerare tutti gli aspetti della complessità territoriale, nutrendo i meccanismi di una geografia mentale non settoriale, ma consapevole che le azioni umane devono armonizzarsi tra loro e con la specificità della base naturale. Il consolidarsi della razionalità incrementale lungo gran parte delle coste del Mediterraneo, e l'alto Adriatico costituisce in tal senso un buon

esempio, ha di fatto alterato la tradizionale funzionalità, flessibile, fluttuante, ibrida, autorigenerantesi, delle relazioni tra mare e entroterra, producendo forse la più vistosa tra le trasformazioni antropiche: le urbanizzazioni costiere per il turismo e l'industria. In queste brevi note cercherò di evidenziare alcuni spunti di riflessione, quasi delle linee guida, per avviare in modo diverso la promozione e diffusione del turismo nautico lungo la maglia idrografica sublitoranea tra Veneto e Friuli.

4.1 La qualità fisionomica e ambientale

L'area qui in esame consiste in un ampio settore di pianura alluvionale solcata da una significativa e ben articolata maglia idrografica che, non diversamente dai restanti settori dell'entroterra veneto, concorre a definire con forza la specificità anfibia delle pianure bagnate dall'alto Adriatico. Questa prossimità al mare è certamente un aspetto da non trascurare, sia perché conferisce una netta personalità geografica a questi territori rispetto alle più ampie estensioni della pianura padana a occidente dell'Adige, sia per la presenza di suggestive potenzialità ricreative offerte dai numerosi e agevoli collegamenti fluviali con la laguna e il litorale.

Da una prima suddivisione tipologica dei deflussi del Veneto orientale si possono individuare alcuni principali caratteri morfologici che costituiscono le attrattive di base. In tal senso possiamo individuare fiumi di origine:

alpina: Piave e Tagliamento

prealpina: Monticano e Livenza

di risorgiva: Sile, Musestre, Vallio, Meolo, Bidoggia, Piavon, Loncon, Reghena, Lemene

deflussi artificiali: Litoranea, Brian

digitazioni lagunari: Nicessolo, Lovi, Alberoni

Pre-requisito fondamentale di qualunque iniziativa di allargamento delle pertinenze geografiche da destinare a funzione turistica è la sinergia tra nuova presenza antropica e tutela della qualità ambientale. L'individuazione di nuovi itinerari deve avviare inoltre procedure di restauro ambientale, sia che si tratti di assetti seminaturali che di elementi antropici. La destinazione turistica non è solo l'uso delle risorse idrografiche date, ma l'occasione per un recupero generale del sistema fluvio lagunare.

Strettamente legato al problema della qualità delle acque è il regime dei deflussi, con particolare riguardo all'idrografia alpina e prealpina. A questo proposito il caso del Piave esprime già una palese situazione di criticità, specialmente in relazione alla questione del "deflusso minimo vitale" [Fiori, Franzin, Reolon, 2000].

In corrispondenza della fascia delle risorgive, gli abbondanti affioramenti danno origine a numerosi corsi d'acqua dalla portata costante e dalla ridotta capacità di trasportare torbide. La tranquilla perennità della portata non impone la presenza di potenti arginature se non lungo le impercettibili pendenze dei bassi corsi di Sile, Loncon, Reghena e Lemene poco a monte della pianura sublagunare.

Le canalizzazioni artificiali, infine, costituiscono un importante segno del livello di impiego delle risorse idriche. Il controllo delle acque conduce alla realizzazione della cosiddetta "patria artificiale" [Cattaneo, 1841] modificando gli assetti naturali. La Litoranea e il sistema Piavon - Brian sono significativi elementi del paesaggio ereditato che arricchiscono il carattere anfibo dell'area qui in esame. Tra i deflussi artificiali non bisogna inoltre trascurare la fitta rete irrigua della media pianura e i drenaggi della bassa. Sarebbe utile avviare un confronto circa la qualità estetica di questi tracciati artificiali,

perfezionandone l'attrattività con la creazione di sipari arborei lungo le sponde, essenziale per la percorribilità ciclo pedonale durante i mesi estivi.

4.2 I corridoi fluviali come cura del territorio

Nei paesi di più antica industrializzazione, e con il conseguente espandersi dell'urbanizzazione nelle realtà rurali, il concetto di *river corridors*, che si può rendere in italiano con la definizione "corridoi fluviali", evoca un assetto territoriale di transizione tra i sistemi terrestri ed acquatici, una sorta di oasi lineare che molto spesso si snoda anche all'interno di regioni fortemente antropizzate. Il pregio di queste ecozone dipende strettamente dallo spessore delle pertinenze rivierasche e dal grado di integrità del piano di divagazione fluviale [Petts, 1990]. Le fasi di morbidità, in un contesto di elevata naturalità, deve essere considerato un aspetto dinamico positivo che concorre alla manutenzione di un soddisfacente livello di efficienza ecologica.

L'odierna consapevolezza dell'importanza dei corridoi fluviali deve certamente ritenersi un atteggiamento tardivo, vista la generale situazione rinvenibile in gran parte dei segmenti idrografici che scorrono all'interno delle regioni più industrializzate del pianeta. L'esasperazione dell'approccio ingegneristico ha fortemente penalizzato la naturalità dei deflussi, realizzando complesse infrastrutture tecniche per il controllo delle piene, per i prelievi irrigui, per la produzione di energia. Se a ciò si aggiunge la forte erosione delle pertinenze golenali per assecondare la crescente domanda di spazio da destinare alle più disparate funzioni antropiche è facile comprendere l'attuale sentimento, non solo estetico, ma anche tecnico, di ripensare la progettazione degli spazi fluviali. L'artificializzazione dell'idrografia si ripercuote spesso sulla crisi del sistema naturale, specialmente per quanto riguarda l'assorbimento delle piene e la diluizione delle sostanze inquinanti immesse nel corpo idrico.

Nel caso dell'idrografia del Veneto orientale, non diversamente comunque dal resto della regione, le vie d'acqua non costituiscono solamente una pregiata dotazione naturale, ma sono al tempo stesso un irrinunciabile marchio territoriale che connota l'identità storica e culturale di questo settore regionale. La complessa evoluzione geostorica [Vallerani, 1992] se da un lato ha progressivamente ridotto il libero espandersi delle dinamiche naturali, dall'altro ha sedimentato una suggestiva morfologia antropica per l'impiego delle opportunità offerte dalla presenza dei fiumi.

L'idea di fiume come "corridoio culturale" esprime anche un innovativo e più consapevole approccio alla pianificazione territoriale, soprattutto alla luce dei vistosi impatti causati dal rapido processo di modernizzazione industrialista che ha coinvolto il nostro paese. Nelle realtà nazionali dove questa grande trasformazione ha avuto origini più antiche, e quindi l'evoluzione è stata meno traumatica, come nel caso di Gran Bretagna, Francia e Germania, i fiumi e il connesso sistema di vie d'acqua per la navigazione interna sono da oltre mezzo secolo al centro di un significativo impegno progettuale per la tutela, il restauro e il riuso turistico e ricreativo.

Attualmente sta crescendo la sensibilità collettiva nei confronti dei valori ambientali, a cui, specie in Veneto, non sempre fa seguito una adeguata e coraggiosa strategia politica. Ciò che colpisce è che questo rinnovato interesse si rivolga non solo alle più evidenti emergenze ambientali, in gran parte riconducibili ai luoghi già consacrati alla vocazione turistica e ricreativa, come la fascia costiera e la montagna, ma anche alla pulviscolare distribuzione di naturalità relitta che si trova vulnerabile e dispersa tra i territori "forti" dell'urbanizzazione produttiva, della dilagante residenzialità, tra le sempre più ingombranti infrastrutture dei flussi. Tale situazione è particolarmente evidente nel settore di pianura

delimitata dai corsi di Piave e Tagliamento, dove l'ancora poco ingombrante presenza dell'urbanizzazione diffusa offre scenari carichi di autenticità rurale, ancorché segnati dagli impatti dell'*agribusiness*.

E' da oltre un decennio che buona parte dei segmenti che compongono la maglia idrografica del Veneto orientale sono stati individuati come importanti elementi non solo per avviare un uso ricreativo a basso impatto ambientale, ma anche come opportunità per un più equilibrato sviluppo della territorialità post produttiva [Vallerani, 1994]. Il suggestivo carattere di oasi seminaturali lineari si è mantenuto assai attraente negli anni, mentre ben poco è stato realizzato, se non sporadiche iniziative di indicazioni itinerarie per lo più dislocate lungo la viabilità campestre marginale [Pauletto, Supino, 1995; Provincia di Venezia, 1996].

4.3 Idrografia e identità dei luoghi

Una corretta lettura del paesaggio fluviale tra Piave e Tagliamento non può prescindere dall'antica vocazione antropica dei suoi corsi d'acqua, saldamente inseriti in un processo di organizzazione della base naturale fin dal primo espandersi delle comunità urbane medievali, in seguito enfatizzata dalla politica territoriale veneziana [Lane, 1978]. Le complesse vicende relative all'evoluzione del rapporto tra gruppi umani e rete idrografica è senza dubbio uno dei temi più frequentati dalla storiografia, approfittando della copiosa messe di informazioni ricavabili dalle fonti archivistiche. A questa abbondanza di memoria documentaria e cartografica si affianca una altrettanto cospicua eredità ambientale costituita non solo dai tracciati fluviali, ma dal complesso sedimentarsi di manufatti in grado di narrare l'antica familiarità delle genti venete con i corsi d'acqua [Cortellazzo, 1993].

La destinazione turistica della maglia idrografica deve tener conto del pregiato valore patrimoniale delle risorse ambientali, nonché dell'identità storica che è in grado di conferire un significativo valore aggiunto all'esperienza itinerante. La recente realizzazione del pur breve percorso pedonale in destra Lemene nel centro storico di Portogruaro è un segno importante di come sia possibile riabilitare la vocazione turistico culturale dei luoghi d'acqua. In seguito, la presenza di antiche banchine d'ormeggio nei pressi del suggestivo fondaco potrebbe incoraggiare l'avvio di pratiche nautiche a bordo di natanti autoctoni. L'identità anfibia si conferma anche con il recupero operativo della navigazione con barche tradizionali e con la propulsione adeguata ai fondali. Esempi numerosi in consimili ambiti urbani fortemente connotati da peculiare monumentalità rivierasca (Cambridge, Annecy, Tübingen) mostrano la buona risposta del pubblico, sia locale che forestiero.

Il principio irrinunciabile dell'identità dei luoghi, per quanto sia accettabile una visione non statica, ma processuale, dei meccanismi che la governano, va collegato all'elaborazione di un più ampio e adeguato progetto locale [Magnaghi, 2000] capace di rispondere alla complessità delle intersezioni di azioni territoriali sostenute da una medesima pertinenza geografica. La prolungata antropizzazione dell'area in questione suggerisce di individuare molteplici tematismi da destinare alla fruizione sia culturale che ludico sportiva ed eno - gastronomica, la cui ampia distribuzione non esclude di essere raccordata da suggestive connessioni fluvio-lagunari.

4.4 La capacità di carico

E' ben noto come la massificazione del fenomeno turistico abbia ormai un impatto ambientale che supera quello di molte attività industriali, consolidando nuove fisionomie e creando nuovi paesaggi riconducibili ad un lessico visuale e funzionale alquanto standardizzato. Le attrattive paesaggistiche non sono più unicamente oggetto di visita e meta di viaggi, ma divengono una peculiare e, a detta di molti, "inesauribile" merce da consumare, subendo vistose trasformazioni il cui esito è in moltissimi casi la proliferazione di veri e propri paesaggi repulsivi, tutt'altro che ricreativi in quanto del tutto simili ai caotici ambiti urbani dai quali ci si sente alienati e ove si alimenta una continua aspirazione alla fuga.

Degli effetti negativi di uno sviluppo turistico su larga scala si è ormai largamente consapevoli, in particolare a livello di percezione sociale, anche se è necessario indicare alcune precisazioni. Tale percezione è infatti più viva presso gli strati medio - alti delle popolazioni appartenenti alle nazioni più progredite, in cui è più consolidata l'abitudine alla vacanza stanziale, al fine settimana nelle seconde case, ai viaggi internazionali. A questo proposito la peculiarità ambientale dell'idrografia del Veneto orientale non deve essere analizzata solo come potenziale risorsa, ma è doveroso uno sforzo di comprensione del suo valore intrinseco, indipendentemente dalla auspicata promozione turistica. Giova rammentare i principi guida che da circa un decennio si stanno elaborando a livello globale circa le nuove modalità che dovrebbero connotare l'attività turistica in aree fragili e non ancora destinate a questa funzione. I paesaggi anfibi del Veneto orientale sono geografie marginali ricche di affascinanti prerogative fisionomiche e ambientali e come tali rientrano a pieno titolo in ciò che viene contemplato dalla Carta di Lanzarote del 1995. In questo importante documento, sottoscritto dai più importanti organismi internazionali, si riconosce che "il turismo è un fenomeno ambivalente poiché può potenzialmente contribuire al raggiungimento di obiettivi socioeconomici e culturali ma può anche, allo stesso tempo, essere causa del degrado ambientale e della perdita di identità locali" [Canestrini, 2003, pp. 124-130], anche perché, con particolare riguardo alle aree umide e fluviali del Veneto orientale si tratta di risorse limitate che si vorrebbe destinare a un numero crescente di utenti, in gran parte coinvolti in modalità di accesso motonautiche.

E' quindi utile evocare il concetto di capacità di carico, specialmente nelle pertinenze fluviali e lagunari in grado di ospitare la navigazione a motore, sia collettiva che privata, in modo da tenere sotto controllo l'espansione della fruizione di ambienti fragili. Simili cautele dovranno governare inoltre la navigazione discendente lungo l'alto corso dei numerosi deflussi di origine sorgiva, praticabile a bordo di natanti leggeri a remi (kajaks e canoe). La pianificazione di queste destinazioni ricreative non possono non avviarsi con la consulenza di esperti naturalisti, in modo da comprendere il grado di impatti apportati al patrimonio faunistico che utilizza queste ecozone relitte. La capacità di carico riguarda anche la percorribilità delle sponde, da destinare esclusivamente a mobilità pedonale, ciclistica e ippoturistica. Ovviamente i problemi maggiori riguardano i corridoi sorgivi fittamente alberati della media pianura, come per esempio la roggia Versa - Lemene da Savorgnano a Portovecchio. Altri segmenti fluviali, come il Loncon, la Lugugnana, il basso Lemene a valle di Concordia, presentano tratti degradati meritevoli di adeguati interventi sia di riqualificazione fisionomica che di miglioramento dell'accessibilità. Questo scelte non sono da ricondurre unicamente al miglioramento del sistema turistico nautico del Veneto orientale, ma avrebbero utili ricadute nella soddisfazione residenziale degli abitanti, consegnando opportunità ricreative in grado di migliorare la territorialità quotidiana.

Per quanto riguarda l'entità dei flussi, quelli connessi alle pratiche del turismo fluviale non potranno che essere esigui. Si è già detto che la particolare conformazione delle vie d'acqua qui in esame, escludendo le ampie pertinenze rivierasche dei bassi corsi di Piave, Livenza, Litoranea, Lemene e Tagliamento, evidenziano una elevata vulnerabilità ambientale, in molti tratti già compromessa dalla consueta invadenza dell'antropizzazione. La promozione del turismo itinerante dovrà incoraggiare un codice di comportamenti ambientali virtuosi, interagendo in modo saggio con la poco distante modalità del turismo di massa, di cui il diversivo d'entroterra dovrà essere visto come elemento complementare, come suggestiva integrazione dell'offerta, sottolineando il suo ruolo di nicchia, alternativa nel senso di opzione non praticabile da tutti indistintamente, come di solito avviene in genere per l'approccio escursionistico.

4.5 Nautica tradizionale e sostenibilità

Sempre attenendosi alle più condivise linee guida elaborate in sede internazionale circa la promozione di un uso turistico rispettoso dei luoghi e delle culture tradizionali, particolare attenzione va dedicata alle pratiche itineranti nautiche, senza dubbio la modalità più gratificante e adeguata per una migliore comprensione dei paesaggi fluvio lagunari che connotano il suggestivo interfaccia terra- mare dell'alto Adriatico. Il primo imprescindibile problema è che a tutt'oggi, nonostante sia trascorso oltre un ventennio da quando si sono posti i primi dubbi circa i gravi impatti potenziali conseguenti ad una sempre auspicata espansione dell'escursionismo nautico lungo le vie d'acqua dell'entroterra veneto [Vallerani, 1983], la percezione allargata che si ha del turismo nautico, sia in mare che in acque interne, non va quasi mai al di là dei consueti e non sempre compatibili schemi ricreativi del motore, dalle anonime barchette in vetroresina ai gommoni con tanto di volante e plancia di comandi riecheggianti non solo illusorie emulazioni dei natanti più grandi, ma anche il rassicurante assetto della quotidianità automobilistica.

Dal momento che attualmente il carico motonautico è ancora trascurabile, anche se in alcune giornate tra giugno e settembre, e in particolare durante i fine settimana, è facile constatare gli effetti tutt'altro che gradevoli, e per molti aspetti inquietanti, di una fruizione motonautica intensa lungo corpi idrici di modeste dimensioni, in cui non è facile far rispettare i limiti di velocità, precludendo o rendendo rischiosa e poco rasserenante l'utenza nautica di coloro che utilizzano natanti a remi o con la vela, è bene porre dei principi per un corretto governo e controllo della motonautica. Questa attività turistico - ricreativa, oltre a prevalere tra la crescente schiera di turisti-marinai, è purtroppo ancora l'unico punto di vista compreso dagli amministratori. Da ciò consegue l'odierna profonda frattura che ancora separa la pratica del turismo nautico italiano dall'esigenza di una matura e efficace tutela delle basi naturali utilizzate (fiumi, laghi, lagune e mare). E' istruttiva a tal riguardo la consultazione di una qualsiasi, tra le molte, riviste dedicate al diporto nautico, o rammentare i frequenti proclami vittimistici espressi dai costruttori di panfili sempre più grandi, dai proprietari di barche e da certi amministratori che costantemente invocano nuove infrastrutture, per capire come sia ancora dominante l'approccio sviluppatista, del tutto estraneo a serie e innovative riflessioni sull'impatto ambientale e sulla perdita altrettanto grave degli elementi della cultura nautica tradizionale.

Le potenziali attrattive fluviali del Veneto orientale da destinare alla navigazione da diporto impongono un uso controllato del motore, limitato ai bassi corsi di Sile, Piave Vecchia, Litoranea, Livenza, Brian, Lemene-Nicessolo, Tagliamento. Per i tracciati superiori dei corsi d'acqua sorgivi, oltre all'impiego di canoe e kajak, vale ora la pena soffermarsi

sul recupero operativo di tecniche nautiche tradizionali, impiegando barche di modeste dimensioni con la propulsione a remi e con la pertica. Si tratta cioè di considerare il recupero funzionale del naviglio autoctono.

Per natante autoctono s'intende il tipo d'imbarcazione utilizzato, in alcuni casi fino a un recente passato, in uno specifico tratto di fiume e rispondente alle esigenze suscitate dal peculiare assetto idraulico di quel deflusso. Per esempio, lungo il corso superiore e medio di modesti corsi d'acqua sorgivi come Vallio, Meolo, Bidoggia, Loncon, Caomaggiore, Reghena e altri ancora erano diffusi i "saltafossi", piccole barche a fondo piatto, manovrate con una pertica stando in piedi, che consentivano di navigare in acque poco profonde, sia a seconda che contro corrente; date le modeste dimensioni era sufficiente un uomo per l'alaggio. La promozione dell'impiego di natanti autoctoni dovrebbe andare di pari passo con le iniziative di riqualificazione dei paesaggi fluviali. La barca quindi non solo come elemento della cultura fluviale da riproporre anche tra le pratiche ricreative, ma anche come peculiare elemento compositivo degli scenari fluviali, oggetto dinamico la cui presenza connota la territorialità anfibia ed eleva l'esperienza del visitatore, offrendo una suggestiva opportunità per la comprensione attiva dei luoghi. A questo proposito gioverebbe non poco l'offerta di natanti tradizionali in affitto, affiancando inoltre la possibilità di divulgare, con corsi specifici, le tecniche propulsive della pertica, non diversamente da quanto sta avvenendo in laguna di Venezia e in altri circoli remieri dell'entroterra a seguito di numerose iniziative per la promozione della voga alla veneta e la navigazione con la vela al terzo [Resto, 1991].

Si tratterebbe insomma di promuovere un nuovo atteggiamento ricreativo. Incoraggiando questa specifica nicchia del diporto nautico si potrebbe infatti conseguire una felice sintesi di momenti ludico/sportivi con il piacere di recuperare antiche forme del viaggio per acqua, appagando inoltre l'interesse culturale per le tradizionali competenze nautiche.

4.6 Vie d'acqua e innovazione territoriale

I segmenti idraulici che costituiscono la rete idrografica di transizione tra entroterra veneto orientale e Adriatico offrono dunque ulteriori spunti analitici per avviare una specifica identificazione tipologica subordinata alle suddette vocazioni turistiche e ricreative. I presupposti teorici di questo specifico approccio non riguardano solo l'analisi economico-turistica, ma costituiscono già alla fine degli anni '60 un importante tema di ricerca affrontato dalla geomorfologia anglosassone, fortemente impegnata nel produrre contributi scientifici destinati alla pianificazione degli ambienti fluviali [Leopold, 1969]. Si trattava, in quegli anni e nei paesi di più antica industrializzazione, di porre dei limiti all'indiscussa espansione degli impatti antropici sull'ambiente, inserendo nei processi decisionali la valutazione delle risorse non direttamente monetizzabili, come ad esempio la diversità biologica e la qualità estetica delle morfologie terrestri e anfibiae. E' evidente che nei contesti territoriali fortemente antropizzati sono proprio le aste fluviali a costituire agevoli e suggestive opportunità per mettere in pratica le più elementari strategie di pianificazione ambientale, esaudendo con efficacia il nuovo diffondersi delle aspettative dell'ecologia di massa. Dunque anche all'interno di discipline scientifiche tradizionalmente restie a concessioni estetizzanti, come nel caso della geomorfologia, si inizia ad affermare che "scenery is a natural resource" [Linton, 1968, p. 219], indicando in tal modo i presupposti culturali che avvicinano sempre più la percezione sociale ed istituzionale nei confronti delle marginalità naturalistiche.

Questa elementare constatazione è stata utilizzata spesso dalla sempre più consistente pubblicistica divulgativa dedicata al turismo, ai viaggi, alla natura, promuovendo una

risignificazione dell'idrografia regionale attraverso un uso mistificante del messaggio fotografico, enfatizzato inoltre dalla stesura di testi banalizzanti e poco rigorosi, coerenti dunque con un mero approccio estetico/spettacolare. Dai numerosi articoli e testi dedicati dalla divulgazione popolare alle potenzialità ricreative lungo le vie d'acqua tra fascia costiera ed entroterra, emerge infatti un'immagine parziale, in gran parte estranea alla reale consistenza dei problemi, in grado quindi di diffondere tra gli escursionisti attitudini acritiche e poco consapevoli. La questione del turismo e del tempo libero costituisce dunque un percorso di interpretazione geo - culturale del tutto coerente con le più recenti e mature definizioni di un equilibrato rapporto tra uomo e ambiente, soprattutto perché va di pari passo con l'attraente, anche se per certi versi ancora ambigua, sinergia tra tempo libero e qualità della vita [Mothè, 2001].

Come nel resto dell'idrografia padano - veneta, anche nel territorio qui in esame non manca un rilevante patrimonio di manufatti rivieraschi, in gran parte dismessi, come ad esempio i vecchi opifici ad acqua, conche e paratoie, qualche banchina d'attracco, indubbiamente ancora oggi significativi elementi del paesaggio. Lungo i fiumi europei, molti di questi edifici sono diventati irrinunciabili punti di riferimento per valorizzare la specificità dei luoghi, tanto da essere spesso trasformati in suggestivi musei a tema, ove la struttura espositiva non si limita all'interno delle sale, ma si estende alle pertinenze circostanti, con il puntuale recupero di chiuse, ponti e banchine con gli attracchi per le imbarcazioni da diporto. In Gran Bretagna e Francia, ad esempio, ma anche in Belgio, Olanda e Germania, la pratica consolidata della navigazione turistica lungo le vie d'acqua, da intendersi come corridoi culturali, oltre a stimolare il recupero operativo di quasi tutte le conche necessarie alla navigazione, ha incoraggiato una attraente attività imprenditoriale per riaprire le antiche locande fluviali, favorendo gli incontri e le soste conviviali tra viaggiatori di terra e di fiume.

Le storie d'acqua possono avere un nuovo corso, produrre nuove emozioni, sfociare in narrative di viaggio, più che di lavoro e fatiche sopportate da barcaioli poveri e facchini bruciati dal sole. Ciò significa lasciare che il consueto mito progettuale del riuso delle infrastrutture dismesse, come è il caso, appunto, delle vie d'acqua, diventi realtà operativa, produca altre territorialità, socialmente condivise e appaganti, in modo da contribuire alla crescita della soddisfazione residenziale, ribadendo dunque che tali vocazioni sono la chiave di volta per conseguire ciò che si è soliti definire come "innovazione", parola quasi magica e strategica, ossessivamente evocata in questi ultimi anni di declino economico generalizzato. Dare importanza al patrimonio paesaggistico, alla qualità dell'acqua, alla dotazione di aree verdi, alle agricolture locali, ai cibi e alle ricette tradizionali, a ritmi di vita meno angoscianti, rivalutare i saperi degli anziani, riattivare la convivialità, tutto ciò è la vera innovazione in grado di elevare la "competitività" (altra incalzante parola chiave di questi anni) di un territorio, che si palesa in seguito nella serenità dei residenti, nella condivisione del senso dei luoghi, in un ambiente salutare, nel mantenimento dei valori immobiliari.

Bibliografia

- F. Braudel, *Civiltà e imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II*, Torino, Einaudi, 1986
- D. Canestrini, *Andare a quel paese. Vademecum del turista responsabile*, Milano, Feltrinelli, 2003
- C. Cattaneo, "Prospetto della navigazione interna delle province lombarde con alcune notizie sulla loro irrigazione", in *Il Politecnico*, IV (1841), pp. 405-440
- M. Cortellazzo (a cura di), *La civiltà delle acque. Cultura popolare del Veneto*, Cinisello Balsamo (MI), Pizzi, 1993
- M. Fiori, R. Franzin, S. Reolon, *Il conflitto dell'acqua. Il caso Piave*, Isbrec, Belluno, 2000
- F.C. Lane, *Storia di Venezia*, Torino, Einaudi, 1978
- L.B. Leopold, "Quantitative comparison of some aesthetic factors among rivers", in *U.S. Geological Survey, Circular*, 620, 1969
- D.L. Linton, "The assessment of scenery as a natural resource", in *Scottish Geographical Magazine*, vol. 84 (1968), n. 3
- A. Magnaghi, *Progetto locale*, Torino, Bollati Boringhieri, 2000
- P. Matvejević, *Breviario mediterraneo*, Milano, Garzanti, 2004
- D. Mothé, *L'utopia del tempo libero*, Torino, Bollati Boringhieri, 2001
- G. Pauletto, S. Supino, *In bicicletta tra Veneto e Friuli*, Portogruaro, Ediciclo, 1995
- G. Petts, "Foreste driver corridors: a lost resource", in D. Cosgrove, G. Petts (eds.), *Water, engineering and landscape*, London, Belhaven Press, 1990, pp. 12-34
- Provincia di Venezia, *C'era una volta il mare. Acque sorgive e paesaggi della memoria*, Monfalcone, Edicom, 1996
- V. Resto, *Vele al terzo a Venezia*, Venezia, Il Cardo, 1991
- F. Vallerani, *Vie d'acqua del Veneto. Itinerari tra natura e arte*, Battaglia Terme (PD), La Galiverna, 1983
- F. Vallerani, *Praterie vallive e limpide correnti. Evoluzione del paesaggio tra Livenza e Tagliamento in epoca veneta*, Portogruaro, Nuova Dimensione, 1992
- F. Vallerani, *La scoperta dell'entroterra. Nuovi turismi tra Veneto orientale e pordenonese*, Portogruaro, Nuova Dimensione, 1994
- David LE BRETON, *Il mondo a piedi. Elogio della marcia*, Milano, Feltrinelli, 2001
- Rebecca SOLNIT, *Storia del camminare*, Milano, Mondadori, 2002
- Raffaele NOCERA, *Stati Uniti e America Latina dal 1945 a oggi*, Roma, Carocci, 2005
- Elisèe RECLUS, *Storia di un ruscello*, Milano, Elèuthera, 2005
- Piero GRECO, Antonio POLLIO SALIMBENI, *Lo sviluppo insostenibile. Dal vertice di Rio a quello di Johannesburg*, Milano, Mondadori, 2003
- Ugo LEONE, *Nuove politiche per l'ambiente*, Roma, Carocci, 2003

5 PUNTI CRITICI E DIFFICOLTÀ DI NAVIGAZIONE

di Matteo Rigolin, T.E.R.R.A. srl , San Donà di Piave

Matteo Pasqual, Alchimia srl , San Dona di Piave

Le diverse vie d'acqua che solcano i territori del Veneto Orientale presentano condizioni di navigabilità generalmente buona, per imbarcazioni a fondo piatto, houseboat e canoe.

Sono tuttavia presenti alcune criticità che rendono più complicato se non addirittura completamente ostacolato il passaggio ai normali battelli da turismo, impedendo di fatto una piena e completa fruizione di quelle che sono le vie d'acqua presenti in questi luoghi.

La Litoranea Veneta presenta alcune difficoltà come il ponte fisso di circa 1,5 m di altezza (proprietà del Comune di Jesolo) situato poco distante dal centro di Jesolo (*criticità 3 in cartografia allegata*).

In corrispondenza di questo ostacolo non superabile se non con canoe, risulta al momento necessario, al fine di poter continuare l'escursione lungo tale via d'acqua, far scendere dall'imbarcazione i turisti e farli risalire su una seconda ormeggiata dall'altra parte del ponte.

Un'altra criticità legata alla Litoranea è rappresentata dalle secche: tratti caratterizzati da un fondale poco profondo che in condizioni di bassa marea possono provocare l'arenamento delle imbarcazioni.

Le zone segnalate che presentano questa problematica sono diverse:

1. il tratto tra Revedoli e Torre di Fine, nel comune di Eraclea (*criticità 4 in cartografia allegata*);
2. il tratto del Canale dell'Orologio che si congiunge al Livenza, nel comune di Carole (*criticità 5 in cartografia allegata*);
3. il tratto di collegamento tra la Litoranea Veneta e il Canale Lugugnana, nel comune di San Michele al Tagliamento (*criticità 10 in cartografia allegata*);
4. il tratto posto tra il fiume Tagliamento e la Laguna di Marano, nella provincia di Udine comune di La tisana (*criticità 12 in cartografia allegata*).

Mentre per i primi tre punti critici la navigabilità è solamente ostacolata, il quarto crea maggiori problemi, tanto che il passaggio in condizioni di bassa marea è particolarmente complicato o addirittura impedito.

Il Sile non presenta particolari criticità e la navigabilità è consentita lungo tutto il tratto che da Silea – Treviso arriva fino al mare. Un ponte basso presso Caposile, di recente costruzione (proprietà della Regione Veneto) impedisce il passaggio ad una normale imbarcazione da turismo che dal Sile vuole risalire la Piave Vecchia sino a Musile di Piave (*criticità 1 in cartografia allegata*).

In corrispondenza della confluenza tra Piave Vecchia e Piave nuova (località Intestadura), poiché la prima presenta un fondale più alto della seconda, è presente un salto che ne rende problematico e pericoloso l'attraversamento (*criticità 2 in cartografia allegata*). Anche il passaggio con le canoe risulta pericoloso data la presenza di numerosi gorgi. Per tale motivo, le canoe in navigazione sulla Piave Nuova nella discesa verso il mare, solitamente costeggiano la sponda sinistra, più sicura e tranquilla.

Il Piave e il Livenza non presentano ostacoli lungo il loro tratto finale e sono tranquillamente navigabili. Dal mare è possibile risalire il primo fino in prossimità del centro di Noventa di Piave e il secondo fino al centro di Motta di Livenza (TV).

Nel territorio comunale di Caorle è presente un ponte basso lungo il canale Riello (proprietà della provincia di Venezia), in prossimità della sua confluenza con il Livenza (*criticità 7 in cartografia allegata*). Tale ponte ostacola completamente il transito alle imbarcazioni che dal Livenza vogliono raggiungere in breve tempo la Laguna di Caorle senza dover scendere fino nelle vicinanze di Porto S. Margherita e risalire poi il Canale dell'Orologio.

Navigando da Porto Santa Margherita di Caorle sul Livenza in prossimità di Cà Corniani si incontra un ponte a bilanciere (proprietà della provincia di Venezia) che si apre con difficoltà solo per metà (*criticità 6 in cartografia allegata*).

Lungo il Lemene non sono presenti criticità e la sua navigabilità è consentita in tutto il tratto che dal mare porta al centro di Portogruaro. Sono tuttavia presenti alcuni ostacoli che complicano o impediscono completamente il collegamento tra il Lemene e alcuni canali confluenti.

Un ponte murato (proprietà della regione Veneto) posto sul Canale Cavanella Lunga, che da Cavanella porta a Sindacale, impedisce completamente il passaggio alle imbarcazioni (*criticità 9 in cartografia allegata*). Per raggiungere in centro di Sindacale è quindi necessario scendere il Lemene, seguire il canale Maranghetto e risalire il canale Sindacale. In corrispondenza della confluenza tra Lemene e canale Maranghetto è presente inoltre un ponte basso (proprietà della provincia di Venezia) che blocca il transito alle normali imbarcazioni turistiche a due piani (*criticità 8 in cartografia allegata*). Solamente le imbarcazioni dotate di tetto smontabile possono oltrepassare tale impedimento dopo una laboriosa operazione di abbassamento dello stesso.

Il Tagliamento è privo di ostacoli ed è navigabile da centro di S. Michele al Tagliamento – Latisana fino al mare.

L'unica difficoltà riscontrata è nell'immissione della litoranea veneta nel fiume in corrispondenza della conca Bevazzana (di proprietà della regione Veneto) la quale è in avaria e si apre solamente a metà fermando le navi e costringendole a strisciare su essa per farsi largo (*criticità 11 in cartografia allegata*).

6 I TURISMI POSSIBILI E IL RETICOLO FLUVIALE

di Federica Marangoni, T.E.R.R.A. srl , San Donà di Piave

6.1 L'analisi dei flussi turistici verso l'entroterra: approfondimenti sul Veneto e sulla provincia di Venezia ed il turismo dell'entroterra

L'analisi dei dati turistici, si è basata su dati statistici ed informazioni ricavate da studi e ricerche elaborate da enti quali il Centro Internazionale di Studi sull'Economia Turistica (CISSET), il Consorzio per la Ricerca e la Formazione (COSES) e l'Unione Navigazione Interna Italiana (UNII).

I dati disponibili sono stati organizzati dagli enti specifici sulla base dei flussi regionali e, quindi, provinciali. Sono poi stati suddivisi in ambito orientale ed occidentale della provincia e, quindi, per ambito turistico. Per il turismo nelle città d'arte, archeologico e per l'escursionismo sono disponibili informazioni più dettagliate.

L'UNII ha fornito, invece, informazioni specifiche per i flussi nelle aste fluviali di riferimento per il progetto (Sile, Piave, Livenza, Tagliamento).

Va evidenziato che non ci sono dati distinti e riferimenti specifici ai flussi turistici riguardanti utenti esterni, ovvero i turisti effettivi, ed i flussi relativi ai movimenti ed alla domanda delle popolazioni locali.

Dall'analisi dei dati del CISSET, si rileva che in Veneto è molto importante la presenza di turisti stranieri, i quali rappresentano oltre il 56% del turismo regionale.

La Provincia di Venezia è uno dei territori più turistici d'Italia, con più di 26 milioni di presenze nella zona costiera che rappresentano quasi il 49% dei flussi turistici nella Regione Veneto.

I flussi turistici verso le località balneari e le città d'arte classiche rappresentano, infatti, la quota più consistente del turismo veneto ed anche della provincia di Venezia. A conferma di ciò, da dati CISSET, troviamo che i posti letto disponibili nelle località della costa e del centro storico di Venezia rappresentano il 94% degli esercizi alberghieri ed il 99,96% dell'extralberghiero complessivo dell'ambito di analisi.

La situazione attuale dei flussi turistici è rappresentata nella tabella seguente:

ANNO 2003 FONTE: Regione Veneto	TOTALE ARRIVI	TOTALE PRESENZE
VENETO	11.767.576	55.111.840
ZONE COSTIERE	1.619.301	26.925.690
CENTRO STORICO VENEZIA	1.530.768	3.788.330
COMUNE DI JESOLO-ERACLEA	1.082.080	6.218.310
COMUNE DI CAORLE-BIBIONE	1.016.405	9.095.854
COMUNE DI CONCORDIA SAGITTARIA	1.407	8.091
COMUNE DI QUARTO D'ALTINO	33.907	58.972
COMUNE DI PORTOGRUARO	18.613	44.222

TABELLA: MOVIMENTO TURISTICO (elaborazione CISSET)

Dall'esame dei flussi turistici in Veneto ed in provincia di Venezia, è evidente come i flussi turistici diretti verso Venezia – Centro Storico e verso le località balneari (**Jesolo, Eraclea, Bibione, Caorle**) sono molto rilevanti e consistenti, mentre verso i centri storici minori dell'entroterra (**Concordia Sagittaria, Quarto d'Altino**, Portogruaro) i movimenti sono scarsi, quasi inesistenti. Tra questi emerge solo il Comune di **Quarto d'Altino**, grazie alla presenza del sito archeologico di Altino, di rilevanza nazionale, ed alla presenza di alcune strutture ricettive (alberghi e ristoranti) nelle vicinanze.

In termini di percentuali, le presenze a Concordia rappresentano, infatti, solo lo 0,015% circa delle presenze totali del Veneto e, se unite alle presenze di Quarto d'Altino, raggiungono solo lo 0,1% (0,2% con Portogruaro).

Questo dato mette in evidenza la necessità di fare uno sforzo futuro ulteriore per equilibrare parzialmente le tendenze turistiche, attraverso il miglioramento ed il potenziamento di servizi e strutture di qualità, complementari e di supporto alle valenze del territorio.

La questione della presenza di servizi e strutture a supporto della ricettività sono dunque un motivo che determina la scelta per la visita o il soggiorno di un luogo. Territori con grandi valenze naturali e paesaggistico-ambientali ed attrattive storico-culturali, spesso, vengono scelte come mete turistiche non solo per i valori intrinseci dell'area, ma anche per la presenza di servizi e strutture funzionali alla fruizione turistica dei luoghi. Ambiti di pregio situati nelle vicinanze di località balneari o di grandi centri d'arte, ovvero vicino anche a numerosi servizi e strutture utili, hanno maggiori presenze di aree dove non ci sono i mezzi per conoscere ed apprezzare le peculiarità del luogo. Le grandi località balneari e le città d'arte (Venezia e Treviso) sono, infatti, organizzate e strutturate per ricevere, sia turisti giornalieri sia turisti che pernottano. Forniscono tutti i servizi principali per il turista (strutture ricettive, strutture ricreative e di svago, strutture sanitarie, strutture per la ristorazione, ...) ed inoltre l'offerta è variegata, sia in termini di tipologia sia di prezzi. Grazie alla presenza dei servizi, i turisti non stazionano però sempre in queste località, ma si spostano anche per la visita delle città d'arte minori, dei centri storici ed archeologici, dei musei e dei siti naturalistici localizzati nelle vicinanze.

Va però sottolineato che questa tipologia di domanda turistica non si basa su principi e priorità di scelta differenti (presenza di servizi, dotazione di strutture di ogni tipo sul luogo di villeggiatura) da quelle che questo progetto vuole cercare di mettere in luce e stimolare. La necessità di creare una rete di servizi e strutture funzionali alla fruizione anche delle valenze dell'entroterra deve, comunque, tenere in considerazione le peculiarità e le criticità del territorio, nonché la sua capacità di carico.

Per chiarire ulteriormente la forma di turismo che vuole essere rilevata e riscoperta con questo studio e, quindi, per conoscere meglio le peculiarità e le attitudini dell'ambito di progetto, è necessario ricordare che esistono diverse tipologie di turismo ed ognuna ha esigenze e prerogative differenti:

- **Turismo balneare.**

Il turismo balneare riguarda gli spostamenti verso le località di villeggiatura balneari, dove il turista si sposta per vacanze a contatto con l'acqua (mare, lago). La domanda di turismo balneare può riguardare le mete del divertimento, le località più vivaci; oppure le località più calme e rilassanti, per una vacanza in tranquilla.

- **Turismo culturale verso le città d'arte.**

Il turismo culturale-artistico riguarda le visite alle città d'arte, gli itinerari ed i percorsi per riscoprire monumenti ed edifici di valore storico-architettonico dislocati lungo

un percorso (es.: Ville Venete). Questa forma di turismo include anche la partecipazione ad eventi artistici e musicali.

- **Turismo storico - archeologico**

Il turismo storico-archeologico riguarda nello specifico visite ed itinerari guidati alla riscoperta di siti archeologici, di manufatti e reperti storici. Il turismo archeologico comprende le visite ai musei e mostre tematiche.

- **Escursionismo e turismo sportivo.**

L'escursionismo è connesso all'offerta di itinerari ed escursioni tematiche in mezzo alla natura. Il turismo sportivo, invece, è legato ad avvenimenti sportivi importanti o vacanze organizzate per praticare determinati sport (alpinismo, trekking, immersioni, torrentismo, ecc.)

- **Ecoturismo e turismo naturalistico.**

L'ecoturismo è una forma di turismo volta alla riscoperta dei valori naturali e delle peculiarità locali. Comprende viaggi alla scoperta di spazi verdi, alla ricerca di luoghi ed ambienti da conoscere attraverso forme di fruizione in grado di valorizzare, ma al contempo tutelare, le valenze naturali ed ambientali del territorio da visitare che preservi il benessere delle popolazioni locali.

- **Turismo congressuale**

In questa forma di turismo rientrano i congressi, i viaggi premio o incentivo per il personale di un'azienda, i meeting aziendali, le convention.

- **Turismo scolastico e didattico**

Il turismo didattico comprende itinerari turistici giornalieri specifici ed organizzati in base ai programmi scolastici e gite di più giorni che deve essere culturalmente interessante e attiva, ma anche lasciare spazio al divertimento ed alla socializzazione.

- **Turismo religioso.**

Questa tipologia di turismo riguarda gli spostamenti verso i luoghi della fede religiosa, quali chiese, santuari, luoghi di culto (es.: Venezia, Padova).

- **Turismo termale e terapeutico.**

Questa forma di turismo interessa coloro che cercano luoghi situati nella natura e in ambienti rilassanti per cure estetiche, terapie medico-riabilitative o per problemi di salute specifici o, semplicemente, per passare del tempo in relax. In questa tipologia rientrano, sia turisti giornalieri sia turisti che abbinano alle cure anche soggiorni in hotel o appartamenti.

Come già detto, ogni forma di turismo ha una sua specifica domanda che richiede servizi, strutture e modalità di fruizione differenti.

Per lo studio dell'area di progetto si prendono in considerazione le forme di turismo principali, per le quali la domanda turistica è più elevata: turismo balneare; turismo delle città d'arte; turismo archeologico, ecoturismo ed escursionismo.

Il turismo fluviale, protagonista del presente lavoro e dell'ambito di progetto, può essere distinto in due modalità principali: il turismo giornaliero ed il turismo di medio-lungo periodo.

La prima forma di fruizione turistica dei fiumi, frequente nelle aste fluviali dell'area analizzata, si effettua attraverso imbarcazioni da Gran Turismo ed i turisti provengono prevalentemente dalle grandi città d'arte (Venezia e Treviso) e dalle località balneari (Cavallino-Treporti, Jesolo, Eraclea, Caorle e Bibione).

La seconda modalità di fruizione fluviale si avvicina più all'escursionismo e all'ecoturismo. I turisti prediligono conoscere il territorio e i suoi caratteri attraverso escursioni lungo i percorsi ciclopeditoni o soggiorni lungo i fiumi utilizzando punti sosta tipici (agriturismi, locande storiche, ...) o le *house boat*.

In linea generale, il turismo balneare ed il turismo delle città d'arte hanno, quindi, esigenze e caratteristiche differenti dal turismo alternativo escursionistico, naturalistico ed archeologico, ma spesso quest'ultimo subisce le influenze (positive e negative) le forme di turismo più conosciute.

Il turismo balneare e delle città d'arte, infatti, richiede strutture ricettive di grandi dimensioni, modalità di consumo e fruizione più rapide e tipi di prodotti variegati con volumi d'affari consistenti e tipi di turisti diversificati.

Il turismo alternativo a quello balneare di massa invece, ha come caratteri peculiari i flussi turistici contenuti, la sostenibilità dei luoghi e delle risorse, le modalità di fruizione compatibile con il contesto (attraverso *greenways*, corsi d'acqua, ippovie, percorsi ciclo pedonali, ...), la conoscenza approfondita delle risorse e la scelta di locande e prodotti tipici per la ristorazione ed il pernottamento.

Nell'entroterra veneto orientale, dal Comune di **Quarto D'Altino** fino a **San Michele al Tagliamento**, la situazione dei movimenti turistici segue le tendenze generali del turismo provinciale (dominanza del turismo balneare e d'arte). L'area, infatti, rappresenta l'entroterra di una fascia costiera balneare consolidata (Cavallino - Treporti, Jesolo, Eraclea, Caorle, Bibione), nella quale il settore turistico è maturo.

Inoltre, la vicinanza a Venezia, se da un lato accresce il valore dell'area e il numero di arrivi/presenze rispetto ad altre zone più anonime, dall'altro rende questi ambiti un satellite della città, nel quale l'escursionista (ma anche il turista) non è un reale fruitore ma è solamente di passaggio verso Venezia, le città d'arte principali ed i centri balneari maggiori.

Altro aspetto che caratterizza l'entroterra e che rende poco fruibili o attraenti le risorse locali peculiari (naturali, culturali, architettoniche e storico - archeologiche) è la loro specificità che necessita di un'appropriata promozione ed un programma unitario di valorizzazione che ne permetta la conoscenza e ne incentivi la sua fruizione, in alternativa alle mete turistiche più rinomate.

Come già detto, per **Quarto d'Altino**¹ ed i comuni limitrofi, l'aumento del turismo verso l'entroterra è legato all'aumento dell'offerta ricettiva. Analogo andamento hanno avuto i flussi turistici verso i comuni di Noventa di Piave e San Donà di Piave. Tra il 1997 ed il 2002, in queste aree, l'incremento di strutture ricettive (alberghiere e di ristorazione; l'extra-alberghiero per il 2002 non era ancora presente in quest'area) è stato del 186% (dati Ciset). Nello stesso periodo (2002), gli arrivi sono aumentati del 342% e le presenze del 206%.

La presenza di nuove strutture ricettive e, conseguentemente, di presenze turistiche nel l'area del sandonatese può avere influenza anche sui movimenti turistici (escursionismo, cicloturismo, turismo naturalistico, turismo storico, turismo fluviale) nel territorio di progetto

¹ Fonte Ciset: Analisi Ciset sul turismo, cap. 3 "IL MOVIMENTO TURISTICO NEI SISTEMI TURISTICI LOCALI DEL VENETO".

(parte orientale della provincia di Venezia, tra Sile e Tagliamento). Con l'aumento del numero di strutture ricettive e di arrivi nell'entroterra, infatti, crescono anche i potenziali fruitori di nuove forme di turismo verso l'entroterra e lungo le aste fluviali (Sile, Piave, Livenza, Lemene, Tagliamento). Se da un lato, un numero sempre maggiore di persone conosce ed apprezza una forma di turismo più lento ed a contatto con l'ambiente e la cultura di un territorio, dall'altro, c'è il rischio di superare la capacità di carico del territorio e dei fiumi. Vanno, quindi, attentamente valutate domanda turistica e modalità di fruizione.

Per stimolare forme di turismo compatibile con l'ambiente è, però, possibile intervenire a monte, rivalutando e valorizzando le strutture esistenti e le tipicità locali, così da ricreare il legame con chi abita e vive quotidianamente il territorio, attraverso la rivalutazione delle attività storiche, e sensibilizzare i nuovi fruitori, permettendo di conoscere le peculiarità locali.

Questo incremento esponenziale del turismo alternativo dell'entroterra è, comunque, legato alla presenza di turisti indiretti, che per visitare Venezia soggiornano nei comuni limitrofi (Quarto d'Altino, Musile di Piave, Jesolo, ...) per i prezzi più accessibili e per l'interesse verso i centri minori ed il paesaggio agrario dell'entroterra.

La visita dei siti archeologici e dei beni ambientali e culturali locali è complementare all'escursione a Venezia.

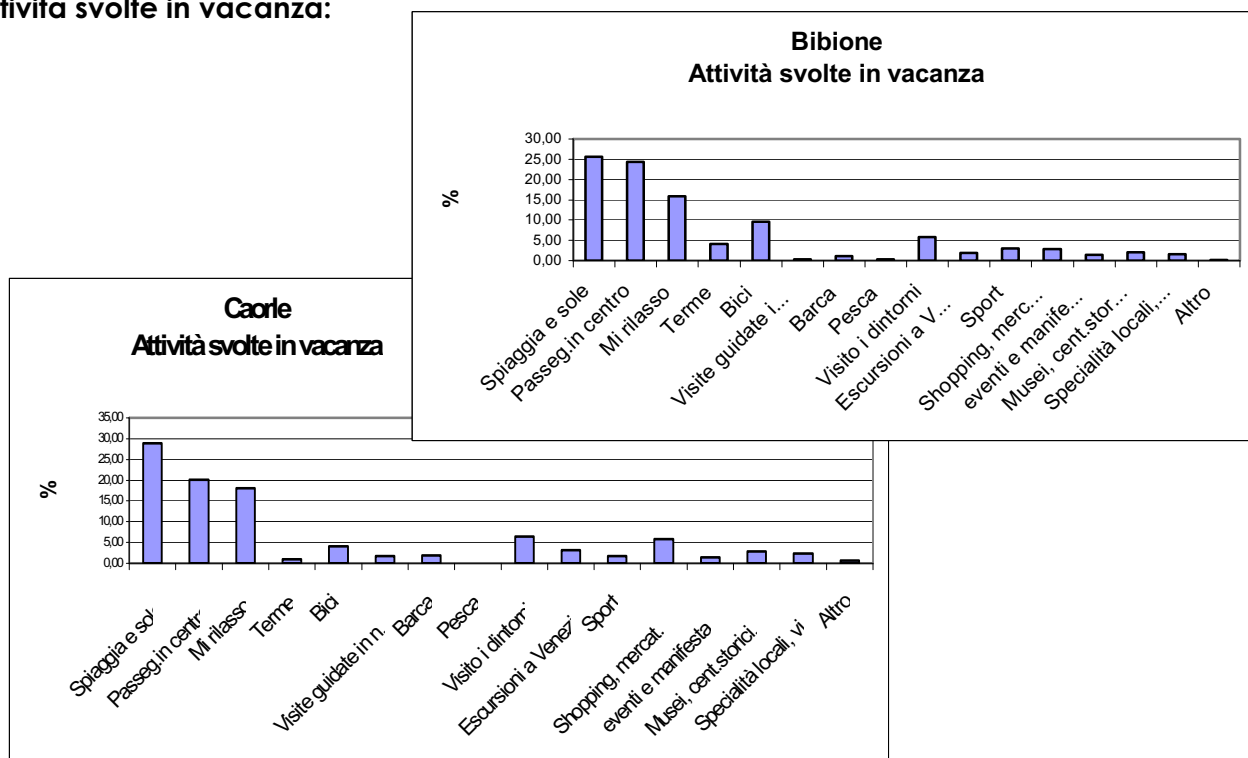
È significativo il risultato del **questionario effettuato dal Ciset** (Focus: stima della propensione da parte di turisti di partecipare ad eventi archeologici organizzati nel territorio della Via Annia), indagine Ciset realizzata nel periodo giugno-settembre 2004.

Il questionario è stato fornito durante la stagione estiva a 810 persone, nelle principali località balneari (Jesolo, Bibione, Caorle, Grado, Lignano, ecc.), nelle città d'arte (Padova, Venezia) ed in altre località (es.: località termali) ed ha evidenziato che la propensione a spostarsi verso l'entroterra (nello specifico verso il sito archeologico di **Altino**) è molto bassa.

Il questionario sottoposto ai villeggianti della costa orientale del Veneto ha dimostrato, inoltre, che i motivi determinanti nella scelta delle località turistiche sono la presenza di belle spiagge e buone strutture ricettive, ma anche la cultura enogastronomica e l'ospitalità locale, la presenza di un centro storico di pregio, la presenza delle terme, la presenza di aree verdi e naturali nelle vicinanze, la tranquillità e la gamma di offerte e servizi per tutta la famiglia.

In linea generale, le attività prevalenti svolte dai turisti dell'area oggetto di questionario (Caorle e Bibione) sono quelle tipiche dei centri balneari (25% spiaggia e sole; 24% passeggiate in centro storico, 16%-18% relax e 4% le cure termali per Bibione), ma anche le visite (guidate e libere) dei dintorni della località balneare (10%-6% c.a.). Quasi il 10% a Bibione ed il 5% a Caorle dei turisti predilige, inoltre, queste località per la possibilità di effettuare escursioni e gite in bicicletta nelle aree interne (Lagune e fiumi). Le visite guidate delle risorse naturali retrostanti sono invece un'attrattiva poco conosciuta; solo a Caorle si arriva appena ad un 1% c.a. La visita di musei, centri storici e siti archeologici non attira invece la domanda turistica locale, raggiungendo solo il 2,5% c.a. della domanda.

Attività svolte in vacanza:



Fonte: Ciset - "Verso il turismo sostenibile. analisi della sensibilità del turista balneare alla proposta di un parco lagunare nel Veneto orientale" (ottobre 2004).

Da dati Ciset² su flussi turistici storico-culturali, a Jesolo ed Eraclea solo il 5% (19.241 persone) dei turisti non intermediati³ è disposto a spostarsi verso Altino per eventi culturali nell'area, di cui solo il 6,5% (1250 persone) si sposterebbe per la partecipazione ad un evento archeologico. Di questo 6,5% solo il 30% (375 persone) è disposto a spostarsi nell'entroterra in funzione della distanza (oltre i 10 Km) e questo valore è dimezzato se il tour nell'entroterra è a pagamento (costo del biglietto, 5,00 Euro). Nelle altre località, i valori di partenza sono diversi, ma la tendenza è simile.

Analizzando nello specifico il flusso turistico che si sposta, o meglio si sposterebbe, verso l'entroterra per eventi storico-culturali (6,5%) o per escursioni nell'entroterra (6%), si può facilmente desumere che il numero di turisti potenziali dell'entroterra potrebbe essere significativo. Se tale fattore non è controllato e gestito organicamente può risultare impattante ed avere effetti negativi sull'ambiente, vanificando la tutela e la valorizzazione delle valenze e delle peculiarità locali ed i ritmi lenti, tutte prerogative del turismo fluviale.

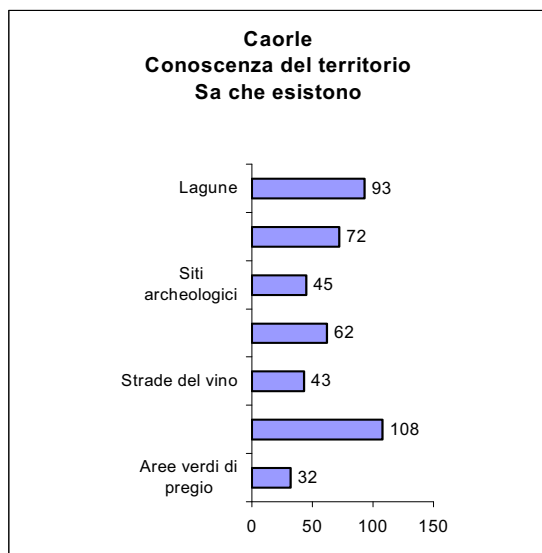
Come emerso già nelle analisi precedenti, una percentuale dei turisti presenti in queste località sceglie queste zone perché relativamente comode per escursioni a Venezia. Infatti, dall'analisi dei dati statistici, risulta che i turisti che frequentano questi luoghi hanno una conoscenza parziale delle peculiarità e delle risorse ambientali e culturali presenti nei territori delle località balneari. Mediamente i turisti che frequentano queste zone

² Fonte: Ciset : Studi sul turismo 2000, 2003 e 2004 - progetto "La Via Annia come bene archeologico e risorsa turistica".

³ I turisti non intermediati sono i turisti che non hanno usufruito di tour operator che rappresentano il 33%, ovvero 384.838 persone, degli arrivi totali pari a 1.166.178.

conoscono l'esistenza delle Lagune di Caorle e Bibione, i principali centri storici vicini alle località balneari (es.: Portogruaro, Concordia Sagittaria), i casoni di valle⁴. Questo conferma che il turista medio spesso sceglie questi luoghi per una vacanza esclusivamente rivolta al mare oppure per visitare Venezia e le principali città d'arte, unendo alla visita anche una vacanza al mare. I costi sono, inoltre, più contenuti rispetto all'ambito di influenza diretta di Venezia.

Conoscenza del territorio:

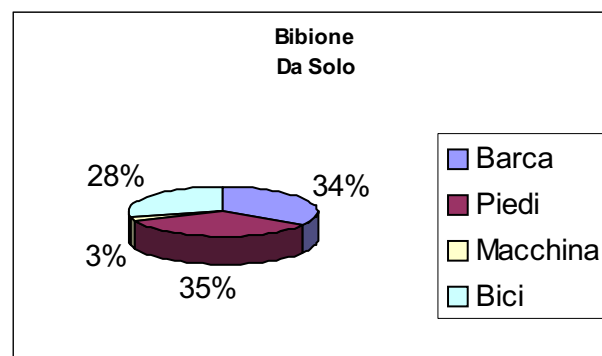
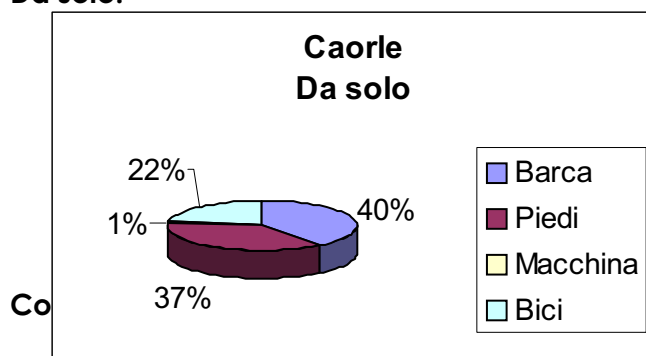


Fonte: Ciset - "Verso il turismo sostenibile. analisi della sensibilità del turista balneare alla proposta di un parco lagunare nel Veneto orientale" (ottobre 2004).

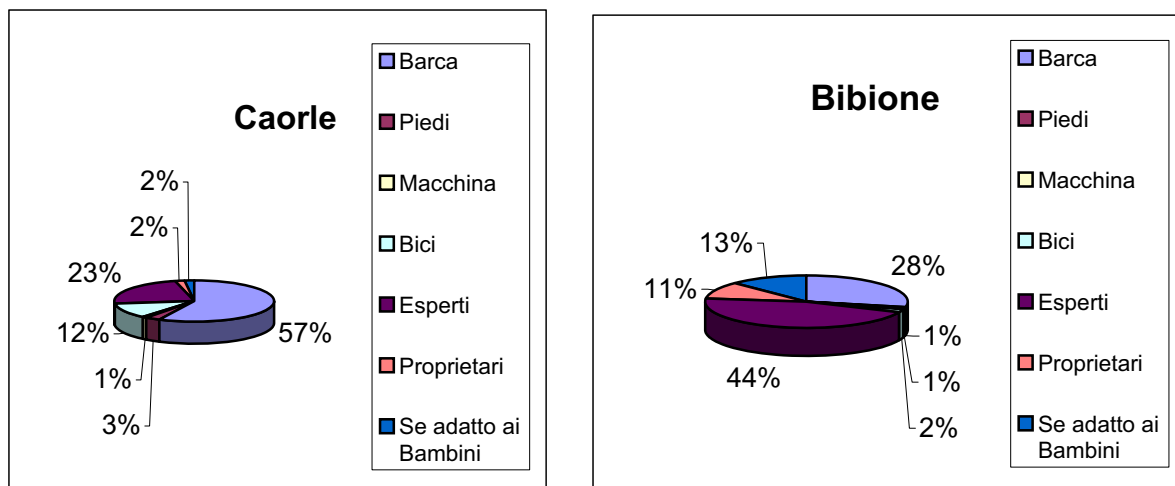
Inoltre, dall'analisi del questionario, emerge che, nonostante la scarsa conoscenza delle risorse naturali retrostanti al litorale, l'interesse per un turismo compatibile, più lento e in stretto rapporto con il contesto ha andamento positivo. Una buona parte degli intervistati sensibili alle valenze naturali ed ambientali del territorio sceglierebbe, infatti, visite organizzate per conoscere l'entroterra e le sue peculiarità usufruendo di escursioni in barca (tra 28% e 57%), in bici (12%) e con il supporto di esperti dei luoghi (tra 23% e 44%) o dei proprietari (12%). I turisti che hanno espresso la loro propensione e l'interesse ad effettuare le escursioni da soli (autonomamente, senza gite organizzate) sono altrettanto considerevoli. Tra le modalità di spostamento lento e compatibile con le peculiarità degli ambiti sensibili (lagune, valli, fiumi, pinete, paesaggio agrario, ...) sono privilegiati la barca (tra 34% e 40%), la bici (tra 22% e 28%) ed a piedi (tra 35% e 37%).

A che condizione andrebbe?

Da solo:



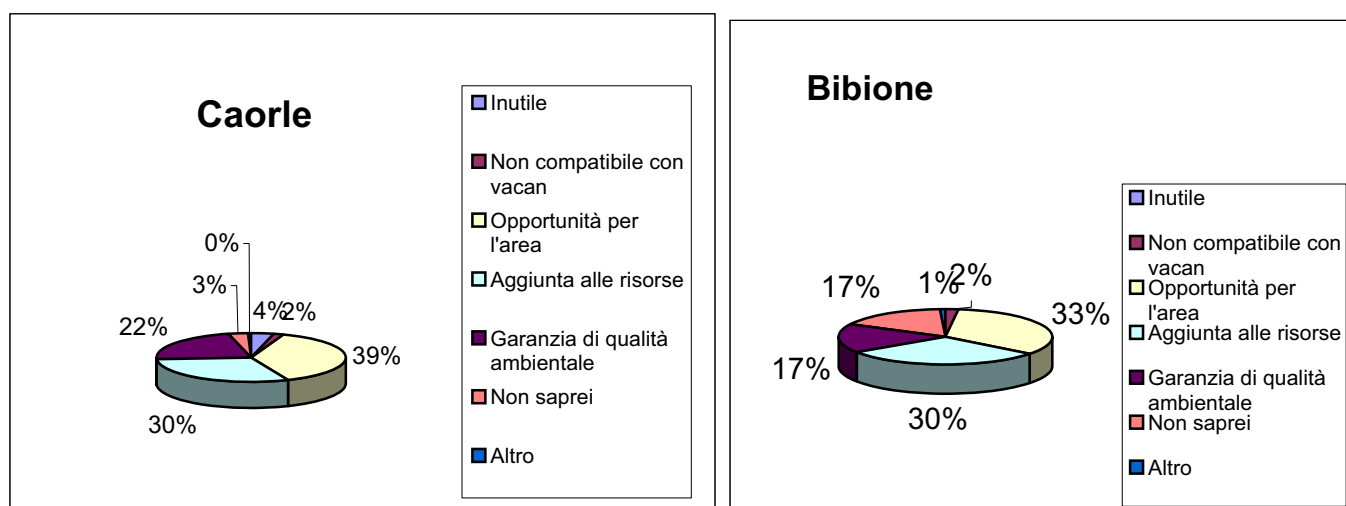
⁴ I casoni sono antiche e tipiche strutture residenziali dei pescatori locali, situati nelle valli da pesca e lungo la gronda lagunare.



Fonte: Ciset - "Verso il turismo sostenibile. analisi della sensibilità del turista balneare alla proposta di un parco lagunare nel Veneto orientale" (ottobre 2004).

La presenza di valenze ad elevato pregio naturalistico, ambientale e storico-culturale che rendono necessaria l'istituzione di un parco lagunare, è considerata da una buona parte dei turisti un'opportunità di sviluppo turistico dell'area (tra 33% e 39%), un risorsa aggiuntiva per accrescere il valore dell'area (30%) ed una garanzia di qualità ambientale dell'area (tra 17% e 22%).

Valutazione di un parco naturale in quest'area?



Fonte: Ciset - "Verso il turismo sostenibile. analisi della sensibilità del turista balneare alla proposta di un parco lagunare nel Veneto orientale" (ottobre 2004).

Da questa analisi emerge una quota sempre più elevata di turisti che apprezzano le componenti storico -culturali ed ambientali dei territori dove si trovano le località di villeggiatura classiche.

I tempi di permanenza e di visita degli ambiti naturalistici e storico-culturali dell'area sono però ridotti a mezza giornata o massimo un giorno, ovvero al tempo necessario per un'escursione "fuori porta".

Nel questionario Ciset, l'analisi sulla sensibilità e sull'interesse dei turisti verso le valenze ambientali e culturali dell'entroterra, e quindi sulla volontà di modificare la tipologia di vacanza, ha dimostrato che:

- 10% del totale non è assolutamente interessato a quanto offre l'entroterra;
- **8%** afferma che la presenza di elementi e valenze qualificanti del territorio sarebbe un motivo per tornarci un'altra volta;
- **4%** afferma che la presenza di valenze naturalistiche ed ambientali sarebbe un motivo per allungare la propria vacanza;
- **20%** afferma che rappresenta un'occasione per fare più escursioni.

Inoltre, **95% degli stranieri e 60% degli italiani** che dichiarano di essere interessati alla conoscenza dell'entroterra, delle peculiarità locali ed alla presenza di un eventuale parco lagunare visiterebbero effettivamente le valenze ambientali presenti nell'ambito di villeggiatura e nel parco.

Da ciò si desume che attraverso un programma di sensibilizzazione ed una campagna di promozione *ad hoc* per la conoscenza del paesaggio agrario e dei fiumi, si potrebbe attirare verso l'entroterra, con itinerari ed escursioni in barca o in bici, una percentuale rilevante di turisti della costa. Quasi tutti i turisti stranieri intervistati e più della metà degli italiani è, infatti, propenso a visitare le valenze ambientali locali del territorio e del parco lagunare. Inoltre, tra il 4% ed il 20% degli intervistati ritiene che la presenza di valenze ambientali incentiverebbe il ritorno ed il prolungamento della vacanza, nonché lo spostamento verso l'interno.

La sensibilità individuale del turista di questi ambiti è, quindi, parzialmente mutata e più orientata alla conoscenza delle valenze del territorio circostante, ma il tipo di approccio per la fruizione del territorio da parte del "turista balneare" è ancora prevalentemente il classico "mordi e fuggi" che va rinnovato e sostituito con un nuovo sistema di relazioni con il territorio e l'ambiente.

Il controllo e la gestione dei flussi turistici dalle località balneari verso l'entroterra per eventi culturali, per visite a centri storici e d'arte e per la visita di siti archeologici, nonché il controllo delle escursioni naturalistiche (in bici ed in barca) può ridurre gli effetti negativi di una domanda crescente, ovvero il rischio di superare la capacità di carico dell'ambiente, e fornire l'opportunità per definire una nuova modalità di turismo consapevole ed accorto.

6.1.1 IL TURISMO BALNEARE E LE SUE ATTUALI TENDENZE EVOLUTIVE⁵

L'analisi dei flussi turistici, si basa sui dati disponibili (fonti: Ciset e COSES) degli anni 2002 - 2003 - 2004 e 2005 (primo semestre). Le considerazioni sulle tendenze in atto nel primo semestre 2006 si basano invece sulle dichiarazioni delle Associazioni Turistiche locali.

Dal confronto con gli anni precedenti, nel 2004 i flussi turistici specifici per ogni località balneare della Provincia di Venezia hanno avuto andamenti variabili. I cambiamenti turistici non sono stati solo quantitativi ma anche qualitativi.

Il calo quantitativo dei turisti classici (tedeschi, austriaci, svizzeri, francesi, ...) è stato parzialmente compensato dall'arrivo di nuovi turisti provenienti da nazioni non tradizionali. La diminuzione più elevata di arrivi e presenze ha interessato soprattutto turisti provenienti da Germania e Austria; questo calo è stato compensato dalla crescita di ospiti provenienti da altri paesi come l'Ungheria, la Repubblica Ceca, i Paesi Bassi, ma anche la Cina.

Provincia di Venezia, presenze prime 10 nazionalità 2003-2004

	2004	2003	diff. %
Germania	6.187.235	6.519.901	-5,10%
Austria	2.178.494	2.309.888	-5,70%
Stati Uniti	1.244.080	953.187	30,50%
Regno Unito	1.191.286	1.172.833	1,60%
Francia	1.069.566	1.045.796	2,30%
Svizzera	785.900	833.466	-5,70%
Paesi Bassi	774.480	761.783	1,70%
Danimarca	664.831	616.544	7,80%
Spagna	514.405	426.354	20,70%
Ungheria	498.893	502.288	-0,70%

Fonte: Provincia di Venezia, Settore Turismo; APT di Venezia – Elaborazione: COSES, 2005

Provincia di Venezia. Presenze per località italiani - stranieri 2004

Località	Italiani	Stranieri	Diff. % 2003-2004	
			Italiani	Stranieri
Centro storico	671.421	3.763.820	17,90%	15,50%
Mestre-Venezia	514.704	1.443.591	-3,80%	9,30%
Riviera del Brenta	110.872	130.722	-5,80%	2,40%
Altri Comuni (*) APT VE	112.248	110.544	0,10%	30,10%
Totale città d'arte	1.409.245	5.448.677	5,60%	13,70%
Lido	104.644	431.893	15,30%	-1,10%

⁵ FONTE COSES: Estratto dal Rapporto 102 *Provincia di Venezia* RELAZIONE SUI CARATTERI STRUTTURALI E CONGIUNTURALI DELL'ECONOMIA E DELLA SOCIETÀ IN PROVINCIA DI VENEZIA 2004 - 2005 Allegato al Bilancio di Previsione dell'Amministrazione provinciale di Venezia per l'esercizio 2006/2008. Novembre 2005 - Cap. Turismo 2004 e 2005 (Giuliano Zanon e Federica Zecchin).

Cavallino-Treporti	1.207.981	4.106.570	-0,20%	-0,10%
Jesolo	2.259.918	2.790.622	-3,00%	-4,20%
Chioggia	1.498.880	415.087	-9,80%	-7,70%
Caorle	1.457.335	2.084.335	-5,20%	-1,70%
Eraclea	337.585	341.841	-6,80%	3,10%
Bibione	1.881.685	3.178.293	-2,00%	-7,50%
<i>Totale spiagge</i>	<i>8.748.028</i>	<i>13.348.641</i>	<i>-4,00%</i>	<i>-3,30%</i>
Totale Provincia	10.157.273	18.797.318	-2,80%	1,10%

Fonte: Provincia di Venezia, Settore Turismo; APT di Venezia – Elaborazione: COSES, 2005

Nonostante la congiuntura negativa o di stallo del turismo balneare, questo settore copre ancora più di tre quarti del flusso turistico complessivo, con oltre 22 milioni di giornate di presenza.

Le prime tre spiagge per volume di turisti sono **Cavallino, Bibione e Jesolo** che, dopo il picco positivo del 2001, sono state interessate tutte da variazioni negative più o meno pesanti.

Gli arrivi nelle località balneari sono diminuiti dell'1% e le presenze del 3,6%, ciò significa che i turisti sono diminuiti e che chi viene in villeggiatura in queste località si ferma per un numero di giorni inferiore, confermando la tendenza negativa degli anni precedenti.

Il settore extra-alberghiero (campeggi, villaggi turistici, appartamenti, ...) è quello che ha risentito di più di questo calo di turisti, a causa del calo di turisti tradizionali provenienti da Germania ed Austria e dell'aumento eccessivo dei prezzi delle strutture ricettive delle località balneari.

Per **Cavallino**, il biennio 2002-2003 è stato caratterizzato da un andamento negativo, con una perdita contenuta in termini di presenze ed un incremento degli arrivi. Il 2004 si assesta sui risultati del 2003, con 5,3 milioni di presenze. Le pesanti perdite subite dalla località balneare nel 2003 sono state la conseguenza del calo generalizzato dei turisti di lingua tedesca.

Anche se i dati del 2004 sono lontani dai risultati del 2001, con quasi 6 milioni di turisti, Cavallino torna ad essere la prima spiaggia della provincia, con il 90% dei turisti alloggiati nei campeggi.

Nel 2003, **Bibione** aveva un trend in crescita, mentre nel 2004 perde il 5,5% di presenze.

Il valore negativo nella località balneare del veneto orientale è dovuto alla forte riduzione di arrivi e presenze nel settore extra alberghiero (appartamenti e case per la vacanza)

Con i poco più di 5 milioni di presenze supera in valore assoluto **Jesolo**. Quest'ultimo con un -3,7% continua il suo trend negativo iniziato nel 2002, sia negli alberghi che nelle case per le vacanze (già nel 1997 aveva perso il primato di spiaggia più frequentata).

A **Jesolo**, a differenza di Cavallino e Bibione, i turisti preferiscono soggiornare nelle strutture alberghiere, con 3.362.174 presenze negli alberghi contro 1.688.366 delle strutture extra-alberghiere.

Eraclea è l'unica spiaggia dove gli arrivi sono aumentati del 7%, seguendo un trend positivo iniziato gli anni precedenti, grazie ai buoni risultati conseguiti dalle strutture alberghiere. Anche qui le presenze hanno invece subito un calo del 2%, probabilmente sempre a causa della riduzione del turismo proveniente dalla Germania.

Per **Caorle**, il 2004 non è stato un anno positivo, in quanto rispetto al 2003 le presenze sono calate del 3,2% nell'alberghiero e del 4% nell'extra-alberghiero.

Provincia di Venezia, arrivi e presenze per località e tipologia di struttura ricettiva Anno 2003

Località	Alberghiero		Extra-alberghiero		Totale	
	Arrivi	Presenze	Arrivi	Presenze	Arrivi	Presenze
Centro Storico	1.309.809	3.152.782	237.058	676.503	1.546.867	3.829.285
Lido	172.254	479.899	10.073	47.699	182.327	527.598
Mestre-Marghera	890.559	1.478.791	128.980	376.738	1.019.539	1.855.529
Cavallino Treporti	35.447	140.340	529.144	5.180.460	564.591	5.320.800
Riviera del Brenta	120.755	228.005	6.034	17.284	126.789	245.289
Altri Comuni (*) APT VE	86.841	191.747	1.302	5.379	88.143	197.126
Totale APT Venezia	2.615.665	5.671.564	912.591	6.304.063	3.528.256	11.975.627
Jesolo	851.799	3.471.700	187.747	1.770.584	1.039.546	5.242.284
Chioggia	105.356	413.557	144.119	1.698.863	249.475	2.112.420
Caorle	224.950	1.095.039	265.797	.561.881	490.747	3.656.920
Eraclea	77.610	177.533	49.022	516.067	126.632	693.600
Bibione	153.299	886.829	434.419	4.470.430	587.718	5.357.259
Totale Provincia	4.028.679	11.716.222	1.993.695	17.321.888	6.022.374	29.038.110

Fonte: Provincia di Venezia, Settore Turismo; APT di Venezia – Elaborazione: COSES, 2005

(*) Altri comuni comprende i comuni di: Campagna Lupia, Campolongo maggiore, Camponogara, Fossò, Marcon, Martellago, Noale, Pianiga, **Quarto d'Altino**, Salzano, S.Maria di Sala, Scorzè, Spinea.

Provincia di Venezia, arrivi e presenze per località e tipologia di struttura ricettiva Anno 2004

Località	Alberghiero		Extra-alberghiero		Totale	
	Arrivi	Presenze	Arrivi	Presenze	Arrivi	Presenze
Centro Storico	1.434.043	3.453.863	312.548	981.378	1.746.591	4.435.241
Lido	171.561	505.022	7.912	31.515	179.473	536.537
Mestre-Marghera	943.780	1.559.581	148.765	398.714	1.092.545	1.958.295
Cavallino Treporti	34.759	133.298	531.583	5.181.253	566.342	5.314.551
Riviera del Brenta	119.401	225.775	5.384	15.819	124.785	241.594
Altri Comuni (*) APT VE	110.067	220.160	743	2.632	110.810	222.792
Totale APT Venezia	2.813.611	6.097.699	1.006.935	6.611.311	3.820.546	12.709.010
Jesolo	849.800	3.362.174	181.701	1.688.366	1.031.501	5.050.540
Chioggia	101.109	405.437	133.868	1.508.530	234.977	1.913.967
Caorle	224.887	1.084.473	266.449	2.457.197	491.336	3.541.670
Eraclea	89.958	175.415	45.580	504.011	135.538	679.426
Bibione	158.334	891.488	409.856	4.168.490	568.190	5.059.978
Totale Provincia	4.237.699	12.016.686	2.044.389	16.937.905	6.282.088	28.954.591

Fonte: Provincia di Venezia, Settore Turismo; APT di Venezia – Elaborazione: COSES, 2005

(*) Altri comuni comprende i comuni di: Campagna Lupia, Campolongo maggiore, Camponogara, Fossò, Marcon, Martellago, Noale, Pianiga, **Quarto d'Altino**, Salzano, S.Maria di Sala, Scorzè, Spinea.

Provincia di Venezia, arrivi e presenze per località e tipologia di struttura ricettiva. Variazione percentuale 2003-2004

Località	Alberghiero		Extra-alberghiero		Totale	
	Arrivi	Presenze	Arrivi	Presenze	Arrivi	Presenze
Centro Storico	9,50%	9,50%	31,80%	45,10%	12,90%	15,80%
Lido	-0,40%	5,20%	-21,50%	-33,90%	-1,60%	1,70%
Mestre-Marghera	6,00%	5,50%	15,30%	5,80%	7,20%	5,50%
Cavallino Treporti	-1,90%	-5,00%	0,50%	0,00%	0,30%	-0,10%
Riviera del Brenta	-1,10%	-1,00%	-10,80%	-8,50%	-1,60%	-1,50%
Altri Comuni (*) APT VE	26,70%	14,80%	-42,90%	-51,10%	25,70%	13,00%
Totale APT Venezia	7,60%	7,50%	10,30%	4,90%	8,30%	6,10%

Jesolo	-0,20%	-3,20%	-3,20%	-4,60%	-0,80%	-3,70%
Chioggia	-4,00%	-2,00%	-7,10%	-11,20%	-5,80%	-9,40%
Caorle	0,00%	-1,00%	0,20%	-4,10%	0,10%	-3,20%
Eraclea	15,90%	-1,20%	-7,00%	-2,30%	7,00%	-2,00%
Bibione	3,30%	0,50%	-5,70%	-6,80%	-3,30%	-5,50%
Totale Provincia	5,20%	2,60%	2,50%	-2,20%	4,30%	-0,30%

Fonte: Provincia di Venezia, Settore Turismo; APT di Venezia – Elaborazione: COSES, 2005

(*) Altri comuni comprende i comuni di: Campagna Lupia, Campolongo maggiore, Camponogara, Fossò, Marcon, Martellago, Noale, Pianiga, **Quarto d'Altino**, Salzano, S.Maria di Sala, Scorzè, Spinea.

Conclusioni sull'andamento delle aree costiere

I dati finali del 2004 e le tendenze in atto nel 2005 dimostrano che nel territorio provinciale, e nello specifico anche nell'area di progetto, c'è una lieve ripresa dell'andamento dei flussi turistici che riduce i valori negativi causati dagli anni precedenti, sia in termini di arrivi sia di presenze. Questo andamento è giustificato dalla nuova domanda turistica dei fruitori turistici emergenti (cinesi, russi e indiani). Pur in assenza di dati statistici, le analisi effettuate dalle associazioni turistiche locali e nazionali mostrano che le tendenze del primo semestre 2006 confermano questa variazione positiva del turismo avviata nel 2005.

Risulta comunque importante esaminare in maniera approfondita come sta cambiando il mercato turistico (provenienze, tendenze in atto e preferenze), per trarre insegnamenti al fine di migliorare l'offerta (ad esempio la capacità di rinnovare i servizi e diversificare l'offerta da parte delle località balneari), per rendere competitivo il sistema turistico locale.

Le analisi dell'andamento del turismo in provincia di Venezia, ed anche nell'ambito di progetto, devono essere però distinte in quanto si tratta di situazioni e mercati molto diverse, quali le località balneari e le città d'arte e Venezia. Infatti, va precisato che gli andamenti positivi di alcune località ed aree del veneziano (Venezia ed interland, località balneari del veneto orientale) non possono essere presi come riferimento generale per il settore turistico di tutta la provincia di Venezia, poiché permangono alcune realtà localizzate in cui si trovano situazioni di drastico trend negativo, nonostante lievi riprese annuali (es.: Chioggia).

Appare sempre più evidente che è necessario introdurre politiche e provvedimenti diversificati per affrontare sia le situazioni in evoluzione almeno per quanto riguarda il positivo andamento dei flussi, ma ancor più per cercare di intervenire per tempo dove la situazione risulta ormai da anni difficile.

Provincia di Venezia. Arrivi e presenze per località. Periodo gennaio-agosto 2005

Località	Arrivi		Presenze		Variazione % 2004-2005	
	2004	2005	2004	2005	Arrivi	Presenze
Centro Storico	1.145.179	1.270.992	2.906.538	3.262.329	11,0%	12,2%
Mestre-Marghera	749.396	790.942	1.312.593	1.493.075	5,5%	13,8%
Riviera del Brenta	84.821	92.790	162.373	184.902	9,4%	13,9%
Altri Comuni (*) APT VE	65.418	94.714	132.239	206.167	44,8%	55,9%
Totale città d'arte	2.044.814	2.249.438	4.513.743	5.146.473	10,0%	14,0%
Cavallino Treporti	520.937	527.720	4.844.762	4.806.456	1,3%	-0,8%
Lido	126.697	127.632	365.464	367.955	0,7%	0,7%
Jesolo	870.526	877.663	4.392.640	4.282.288	0,8%	-2,5%
Chioggia	206.391	206.482	1.772.575	1.791.487	0,0%	1,1%
Caorle	438.835	456.206	3.159.242	3.371.433	4,0%	6,7%
Eraclea	106.864	108.145	589.919	591.249	1,2%	0,2%
Bibione	516.876	535.851	4.425.577	4.707.686	3,7%	6,4%
Totale spiagge	2.787.126	2.839.699	19.550.179	19.918.554	1,9%	1,9%
Totale Provincia	4.831.940	5.089.137	24.063.922	25.065.027	5,3%	4,2%

Fonte: Provincia di Venezia, Settore Turismo; APT di Venezia – Elaborazione: COSES, 2005

(*) Altri comuni comprende i comuni di: Campagna Lupia, Campolongo maggiore, Camponogara, Fossò, Marcon, Martellago, Noale, Pianiga, **Quarto d'Altino**, Salzano, S.Maria di Sala, Scorzè, Spinea.

6.1.2 Il turismo delle città d'arte e le sue attuali tendenze evolutive

I circuiti delle città d'arte che interessano l'ambito di analisi, compresi i principali Sistemi Turistici Locali (STL) della Provincia di Venezia, sono:

STL Bibione-Caorle: Annone Veneto, San Stino di Livenza, Cinto Caomaggiore, Gruaro, Teglio Veneto, Fossalta di Portogruaro, Portogruaro, Pramaggiore, Concordia Sagittaria.

STL Jesolo-Eraclea: Ceggia, Fossalta di Piave, Meolo, Musile di Piave, Noventa di Piave, Torre di Mosto.

STL Venezia: tutte le città d'arte del comprensorio veneziano (Isole minori, Interland comunale di Terraferma e Riviera del Brenta). Per questo circuito i poli del turismo balneare sono Cavallino-Treporti e Lido di Venezia.

Dall'analisi dei dati statistici del 2003-2004, le perdite di turisti nelle spiagge sono però compensate dall'andamento completamente diverso che si è verificato nel 2004 nelle cosiddette "città d'arte" ovvero Centro Storico, Mestre-Marghera, Riviera del Brenta e altri comuni minori dell'Apt veneziana, dove la clientela italiana è aumentata del 5,6% e quella straniera del 13,7%.

In realtà è il flusso dei visitatori diretto al Centro Storico che sostiene il risultato positivo di questo segmento composito del mercato. Sono cresciute le visite sia di italiani (+18%) che di stranieri. Questi ultimi, che costituiscono l'85% del totale dei visitatori, sono aumentati del 15,5%, principalmente per il grande afflusso di turisti statunitensi (+30,7%), seguiti anche da spagnoli (+42%), cinesi (+12%), e giapponesi (+10%).

Molti turisti che arrivano nei vari STL sono turisti delle località balneari di riferimento e turisti indiretti o complementari della città lagunare.

Jesolo risente in misura minore dell'effetto stagionale, rispetto alle altre località balneari (Cavallino, Eraclea, Caorle, Bibione), in quanto rientra anche nella regione turistica veneziana (soprattutto in primavera ed in autunno) offrendo ospitalità a moltissimi turisti (comitive o singoli) diretti a Venezia. Nonostante Cavallino sia direttamente collegato a Venezia, offre un numero inferiore di servizi e strutture ricettive alberghiere.

I comuni d'arte minori, alcuni compresi nella voce "Altri Comuni" dell'APT di Venezia, hanno avuto incrementi sensibili di arrivi e presenze nel settore alberghiero grazie alla nascita di nuovi alberghi e servizi complementari.

6.1.3 Confronto tra il 2005 (gennaio-agosto) e il 2004

Per il 2005 sono disponibili per l'analisi i dati dei primi otto mesi dell'anno, i quali possono essere confrontati con lo stesso periodo del 2004. La stagione 2005 è stata molto positiva, sia per le "città d'arte" che per le località balneari.

Per quanto riguarda il primo aggregato, dopo un buon 2004 per il Centro Storico, Mestre-Marghera e gli altri comuni minori dell'APT di Venezia, l'andamento positivo continua nel 2005.

Il trend positivo caratterizza anche le spiagge veneziane, ma con incrementi più lievi, grazie anche alla ripresa successiva all'andamento insoddisfacente del 2004. Arrivi e presenze sono aumentati del 2%.

A **Bibione** c'è una ripresa del turismo che registra segni positivi sia nel settore alberghiero (+2,1%) che extra-alberghiero (+7,3%) per un totale di presenze di +6,4%. L'aumento è dovuto soprattutto agli italiani che prediligono la grande offerta della località balneare di case in affitto per le vacanze (+10,2%). Anche per **Caorle** il 2005 è stato positivo con +6,7% di presenze rispetto al 2004.

Da dati statistici COSES, per **Jesolo** è invece il 4° anno consecutivo che calano le presenze. Il settore extra-alberghiero subisce gli effetti più rilevanti con un calo netto delle presenze pari a -11,4%. Un problema che probabilmente è molto sentito dalla domanda turistica è il costo molto alto delle case. Jesolo ha prezzi elevati e qualità delle strutture e dei servizi in calo; le offerte della località balneare non attirano più come una volta. Probabilmente, invece, prezzi moderati e qualità migliore sono offerti da Bibione e Caorle.

Le altre spiagge, come **Cavallino** ed **Eraclea**, hanno un andamento dei flussi pressoché stazionario rispetto al 2004. Per la località balneare di Cavallino-Treporti c'è un lieve calo delle presenze (- 0,8%).

Conclusioni

Dall'analisi dei dati elaborati da Ciset e COSES, si evince quindi che il turismo nella provincia di Venezia e, nello specifico, nelle località balneari e delle città d'arte localizzate nell'ambito di progetto ha un andamento generale negativo, con una ripresa nell'ultimo periodo (2004 - primo semestre 2005) grazie anche ad arrivi e presenze provenienti da nazioni nuove (Asia, Cina, Ungheria, Paesi Bassi, ...). Come anzidetto, le prime impressioni del 2006 confermano questa variazione positiva ed una ripresa effettiva del flusso turistico, dopo il sensibile calo degli anni precedenti (2002-2004).

Va, inoltre, sottolineato che le principali località turistico del territorio considerato sono caratterizzate da un turismo maturo. Infatti, strutture e servizi sono oramai da rinnovare, riqualificare e riorganizzare in base ad un approccio più compatibile con l'ambiente. Inoltre, le attrattive presenti nelle località balneari non destano più interesse e le valenze storico-culturali e naturali non sono adeguatamente valorizzate ed al contempo inserite all'interno di un'ottica di conservazione in grado di garantire la comprensione da parte del turista, ma anche la loro tutela. La sensibilizzazione dei turisti è, infatti, un ulteriore elemento per la protezione dei valori locali che però viene trascurato e solo di recente è stato utilizzato come strumento per la promozione delle località balneari.

L'approccio moderno di sviluppo locale è indirizzato verso l'uso irragionevole del territorio, in cui l'aumento quantitativo dell'offerta e, quindi, delle domanda turistica è spesso giustificato dall'ottenimento di certificazioni di qualità da parte di gestori ed Amministratori locali.

L'intento di questo progetto vuole essere di:

- cambiare il punto di vista per passare da una visione di potenziamento dell'offerta turistica ad un approccio di miglioramento qualitativo e di diversificazione dell'offerta
- allargare le vedute anche verso l'entroterra per passare da un turismo esclusivamente balneare ad un turismo anche culturale
- valorizzare e far conoscere le località minori ed il contesto ambientale e culturale nel rispetto delle peculiarità locali e delle criticità.

Va sottolineato, infine, che il turismo fluviale del veneto orientale è fortemente caratterizzato dalla stagionalità, sia della domanda sia dell'offerta. Durante il periodo primaverile-estivo, sono disponibili itinerari, escursioni, gite e soggiorni prevalentemente per i fiumi Sile e Piave, proprio per l'aumento esponenziale della domanda turistica dalle località di villeggiatura. Nel periodo autunnale-invernale, invece, l'offerta è minore e distribuita tra tutte le principali aste fluviali dell'area di progetto (Sile, Piave, Livenza, Lemene, Tagliamento). Sarà necessario, quindi, rivedere i flussi turistici e l'organizzazione dell'offerta di itinerari per ridurre i picchi stagionali e distribuire la domanda in maniera uniforme in tutte le aste fluviali.

L'area di progetto ha potenzialità turistiche molto elevate, sia in termini di presenze sia di risorse e valenze locali.

Come è emerso dall'analisi dei dati statistici 2003-2005, infatti, nell'area di progetto le presenze turistiche sono circa 15.260.000 (Jesolo, Eraclea, Carole, Biline, Concordia-Sagittaria e Portogruaro) e, nonostante la diminuzione media del 3-4% subita nel 2005, rappresentano una domanda potenziale notevole.

L'ambito di progetto è caratterizzato, inoltre, dalla presenza di risorse e valenze naturalistiche notevoli (Lagune), di aree di pregio ambientale (ambienti fluviali), di siti archeologici e centri storici minori, di elementi storico-culturali particolari (casoni).

Dal questionario elaborato dal Ciset è emerso anche che l'interesse dei turisti (60% degli italiani e 95% degli stranieri) verso la conoscenza delle valenze ambientali locali. La modalità di fruizione preferita dal turista è l'escursione in barca, sia da soli (40-34%) sia con gite organizzate (57-28%).

L'integrazione di queste informazioni, mette in evidenza le grandi potenzialità offerte da questi territori, ma al contempo l'importanza e la necessità di valutare la capacità di carico del territorio. Devono, infatti, essere attentamente analizzate le peculiarità e le criticità locali per garantire la valorizzazione e lo sviluppo turistico dell'entroterra,

attraverso forme di turismo alternativo, senza però danneggiare l'ambiente attraverso interventi con impatti negativi irreversibili.

6.2 Analisi delle potenzialità della mobilità fluviale per il Veneto orientale

6.2.1 Potenzialità turistiche alternative

Il veneto orientale, tra Sile e Tagliamento, ha grandi potenzialità (risorse ambientali e naturali, caratteristiche fisiche, paesaggio, valenze culturali-storiche-architettoniche, ...) per sviluppare una forma di turismo più consapevole. Il territorio analizzato possiede, infatti, grandi valori che hanno determinato la formazione di un paesaggio agro-culturale peculiare, tipico e riconoscibile (numerosi scrittori hanno usato questi territori come sfondo ai propri racconti, tra i quali E. Hemingway, S. Shama e I. Nievo). L'insieme di questi elementi rende questo territorio una risorsa per uno sviluppo locale sostenibile.

La domanda sta, infatti, trasformandosi rapidamente e richiede, invece del turismo di massa, un turismo sempre più alternativo a contatto con la natura, la popolazione e la cultura locale. L'offerta, deve riuscire, quindi, a soddisfare questa mutevole domanda, valorizzando un prodotto turistico ad alto valore aggiunto ed integrando le risorse, le attività e gli attori della destinazione.

In questo contesto si possono inserirsi i concetti di sviluppo dei Parchi Letterari che vengono progettati con l'intento di ridefinire, in ambito turistico, l'ambiente di riferimento, sia dal lato della domanda che da quello dell'offerta.

L'attuazione di un Parco Letterario ha diversi obiettivi, culturali e ambientali, per ottenere un turismo sostenibile e consapevole, attento all'utente e al contesto di riferimento. Il Parco Letterario rappresenta un'offerta alternativa per creare ricchezza e identità in territori dove attualmente l'attività turistica esiste in funzione di Venezia, riducendo così anche la dipendenza del turismo locale alle presenze delle città d'Arte.

Il reticolo idrografico che caratterizza il territorio della Venezia Orientale rappresenta, quindi, una risorsa importantissima per lo sviluppo di una nuova modalità per la riscoperta del territorio e dell'ambiente. La ricchezza di valori e la complessità del sistema di corsi d'acqua rendono questo ambiente anche una risorsa per sviluppare una forma di turismo meno impattante. Ad accrescere il valore di questo territorio c'è anche la sua posizione marginale, rispetto ai grandi centri turistici locali, che ha relativamente preservato questi ambiti dagli effetti del turismo di massa.

6.2.2 Il turismo fluviale nella Venezia Orientale

I portatori d'interesse rilevanti per la conoscenza della realtà locale e dell'andamento del turismo, oltre ad organismi pubblici quali COSES e Ciset, sono gli stakeholder locali (associazioni e operatori) che forniscono gli elementi per adattare l'analisi all'ambito di riferimento.

L'analisi specifica dei flussi del turismo fluviale è stata effettuata, sia attraverso la consultazione della banca dati statistiche dell'unione Navigazione Interna Italiana (UNII) sia attraverso interviste dirette agli operatori turistici.

Per le interviste dirette sono stati sentiti:

- l'Unione navigazione Interna Italiana (UNII);

- alcuni operatori locali:
 - due proprietari di imbarcazioni turistiche;
 - il responsabile house - boat Italia;

6.2.3 I dati sulla navigazione interna⁶

I dati disponibili sono l'esito dell'intervista con un referente UNII sui movimenti lungo i fiumi Sile, Piave, Livenza, Tagliamento e dell'analisi dei dati presentati nella tabella "Dati relativi alle presenze turistiche anno 2005 suddivise per tipologia di crociera" fornita sempre dall'UNII. Le informazioni riguardano i flussi turistici nel 2005 lungo le principali aste fluviali, i principali laghi e le Lagune di Venezia-Caorle-Bibione-Grado, dove si svolge l'attività dell'UNII.

La nostra analisi considera i dati relativi all'ambito e alle aste fluviali di interesse per il progetto: tratta Venezia-Treviso (fiume Sile); tratta della Litoranea Veneta (Laguna di Caorle e Laguna di Grado); Tratta Chioggia-Laguna di Venezia-Litoranea Veneta; Tratta Laguna di Venezia.

Dall'intervista e dall'analisi dei dati sugli andamenti dei flussi turistici nel 2005, si può avere un quadro indicativo della situazione attuale del turismo fluviale nella Venezia Orientale e, nello specifico, nella parte orientale della provincia di Venezia.

I dati sono suddivisi per tipologia di imbarcazione (Gran Turismo, trasporto pubblico, House Boat); tipologia di escursione imbarcazioni (attraversamento veloce, gita giornaliera, vacanza settimanale, viaggio lungo) e spazio acqueo interessato (Laguna di Venezia; Laguna di Caorle-Bibione; Laguna di Grado; fiume Sile; Litoranea Veneta).

Di seguito, viene presentata la tabella di sintesi dei dati sulle presenze turistiche del 2005 elaborati dall'UNII.

⁶ Dati dell'unione Navigazione Interna Italiana e interviste agli operatori locali.

Innanzitutto, va evidenziato che per alcuni ambiti fluviali (Fiumi Piave, Livenza, Lemene, Tagliamento), i dati a disposizione riguardano solo il 2005 poiché la tipologia di informazioni e dati richiesti agli operatori è nuova. Inoltre, alcuni dati sono aggregati con ambiti turistici più ampi del territorio oggetto della presente analisi (dal Delta del Po' alla Laguna di Grado e Marano). Questi fattori non permettono di avere un quadro storico completo della situazione e delle tendenze dei flussi del turismo fluviale. I dati a nostra disposizione permettono comunque di analizzare gli andamenti attuali e la portata di una forma sostenibile di turismo, alternativa all'offerta turistica delle coste.

I dati di riferimento, oggetto di analisi, riguardano le presenze turistiche per l'anno 2005 e sono suddivisi in base alle tipologie di crociera. Le categorie di analisi sono:

- tipologia di crociera (giornaliera, gran turismo o *house boat*)
- tratta di riferimento
- spazio acque di riferimento
- mezzo utilizzato
- numero di operatori locali per tratta
- giorni annui di attività del servizio (gg./anno)
- stima delle presenze annue per tratta (pres./anno)

La tipologia di mezzo utilizzata per l'offerta turistica fluviale è rappresentata prevalentemente dalle imbarcazioni da gran turismo (da 50/60 posti, fino a 150/200 posti disponibili) e dalle *house boat* ("case galleggianti" per famiglie o gruppi limitati). Un'altra tipologia di imbarcazione utilizzata per il turismo lungo le aste fluviali ed attraverso le lagune è rappresentata dall'imbarcazione da diporto e dalla canoa.

Le modalità con le quali viene effettuata l'escursione o la visita dei luoghi è prevalentemente di tipo giornaliero, utilizzando le imbarcazioni da gran turismo, mentre per itinerari più complessi, vacanze o permanenze più lunghe attraverso fiumi e lagune, vengono privilegiate le *house boat* (anche se le cifre attuali non sono ancora elevatissime). Le imbarcazioni private da diporto vengono usate per escursioni (in prevalenza giornaliere) lungo i fiumi e le lagune; mentre le canoe vengono utilizzate per brevi escursioni.

La stima dei flussi turistici del Fiume Sile, nel 2005, mostra un numero di presenze pari a 60.000 persone, distribuite in un periodo di attività di 300 giorni all'anno. Rispetto al 2003, le variazioni positive dei flussi sono minime.

Lungo la tratta tra Venezia e Treviso gli operatori locali complessivi variano da 3 a 5, mentre lungo il tratto di fiume che interessa questo specifico progetto, l'operatore principale è uno solo, il quale possiede una flotta di due imbarcazioni da gran turismo con 150/200 posti disponibili.

Per quanto riguarda, invece, i fiumi Piave – Livenza – Lemene – Tagliamento, i dati evidenziano un numero di presenze decisamente inferiori rispetto ai valori del fiume Sile, con solo 3500 persone/anno, nel 2005. Non è possibile valutare l'evoluzione dei flussi perché non esistono dati disponibili degli anni precedenti.

La motivazione di questa grande differenza tra le presenze lungo i fiumi Piave-Livenza-Lemene-Tagliamento e le presenze lungo il Sile è dovuta alla limitata utilizzazione a fini turistici dei primi.

È invece significativo il dato che riguarda il turismo specifico delle Lagune di Caorle-Bibione e Grado che rispetto al 2003 è più che raddoppiato. Infatti, da 700 presenze all'anno nel 2003, si è passati a 1500 presenze nel 2005.

Sulla base dei dati del 2005, il flusso turistico complessivo lungo la Litoranea Veneta nord orientale (dal canale Silone a Grado - Marano), comprese le Lagune di Caorle-Bibione e Grado, arriva a 40.000 presenze annue.

In entrambi i casi, i giorni di fornitura del servizio è pari a 200 giorni all'anno.

Lungo la tratta della Litoranea Veneta nord orientale, gli operatori locali che forniscono i servizi turistici variano da 8 a 10; nell'ambito delle Lagune di Caorle e Grado e lungo le aste fluviali dei fiumi Piave, Livenza, Lemene, Tagliamento, l'operatore locale che effettua il servizio possiede una flotta di due imbarcazioni da gran turismo.

Dall'intervista è emerso che gli attracchi totali per imbarcazioni gran turismo sono 20 e sono localizzati lungo la Litoranea Veneta, nella Laguna di Venezia e lungo il fiume Sile. Per le altre aste fluviali non ci sono dati.

È evidente che il flusso turistico lungo le aste fluviali a valori nettamente inferiori rispetto al turismo balneare, ma le tendenze ed i valori del 2005 mostrano un numero sempre crescente di persone (locali e turisti) interessati a queste forme di turismo e fruizione del territorio e dei suoi valori.

I dati sui flussi 2005 lungo l'asta del Sile (60.000 presenze/anno) e lungo la tratta di litoranea veneta, tra Laguna di Venezia e Laguna di Grado (40.000 presenze/anno), confermano la rilevanza di questa alternativa turistica. Anche il raddoppiamento dei flussi turistici in laguna di Caorle-Bibione e Grado (da 700 a 1500 presenze) e le nuove presenze lungo i fiumi della Venezia Orientale (3500 presenze/anno), fa emergere il crescente interesse, sia degli operatori turistici sia degli utenti.

La valorizzazione e la promozione di questa forma di turismo va, però, coniugata con la tutela dell'ambiente e del contesto di riferimento, valutando attentamente le sensibilità e le criticità locali così da non superare la capacità di carico del territorio.

Come anticipato, un'altra categoria di offerta turistica lungo la Litoranea Veneta (percorso storico) sono gli itinerari per le *house boat*. Questa modalità di villeggiatura è utilizzata prevalentemente lungo le aste fluviali del Veneto meridionale (Adige, Brenta, Delta del Po). È un mezzo utilizzato anche lungo il Sile; non è invece impiegato lungo i fiumi del Veneto orientale (Piave, Livenza, Lemene, Tagliamento).

Le basi di partenza di queste imbarcazioni sono quattro e sono localizzate a Porto Levante (RO), Chioggia (VE), Casier (TV) e Marano Lagunare (UD). La base utile per il servizio nell'ambito di progetto è quella di Casier.

In Laguna di Venezia, a Burano e presso l'Isola di San Giorgio, ci sono due attracchi. Non sono disponibili i dati relativi agli attracchi lungo le aste fluviali.

Nel 2005, questa forma di turismo ha garantito al sistema locale un afflusso aggiuntivo di 16.000 presenze all'anno.

Gli operatori locali che forniscono questo servizio sono circa 10. Le società principali sono due e possiedono una flotta di quindici imbarcazioni ciascuna, per un totale di 30 *house boat*. I modelli di imbarcazioni possono ospitare da 2 a 12 persone.

Va evidenziato che l'analisi dei dati relativi ai flussi turistici delle *house boat* prende in considerazione quasi tutto l'intero percorso della Litoranea Veneta (che include i vari

itinerari). La stima delle presenze turistiche annue comprende, infatti, tutte le imbarcazioni che partono da Chioggia e, attraverso la Laguna di Venezia e lungo la direttrice orientale della Litoranea, arrivano fino a Grado. Questo fattore non permette, quindi, di capire con esattezza quante imbarcazioni transitano esclusivamente nelle zone di progetto (Litoranea Veneta orientale, Laguna di Caorle e Bibione).

Non ci sono dati ufficiali sul flusso turistico di imbarcazioni private da diporto e canoe poiché i singoli individui e proprietari del mezzo non sono tenuti a registrare e segnalare i percorsi alle associazioni di categoria come l'UNIL.

L'unico modo per sapere quante imbarcazioni da diporto transitano lungo la Litoranea e le aste fluviali sarebbe la raccolta e l'analisi delle richieste di sollevamento di ponti levatoi e di apertura di ponti girevoli; ma questo è un dato difficile da recuperare.

6.3 Le interviste agli operatori locali

Ai proprietari delle imbarcazioni che operano sul territorio di progetto è stato somministrato un questionario per orientare e focalizzare l'intervista sulle questioni rilevanti per l'analisi turistica.

Scopo del questionario è il completamento dell'analisi dei flussi turistici che dalla costa si dirigono verso l'entroterra, attraverso un'analisi diretta del territorio, delle tendenze e degli andamenti in atto per mezzo di interviste con gli operatori locali.

In tal modo sarà possibile individuare con maggior precisione e dettaglio i movimenti turistici verso l'entroterra e quindi ragionare sulla base delle reali esigenze e caratteristiche del sistema turistico locale.

Le domande per l'individuazione del target e del bacino d'utenza reale e potenziale da parte degli operatori locali sono state:

1. Qual è il periodo nel quale si effettua il servizio turistico lungo le aste fluviali e nelle Lagune?
2. Qual è il periodo di punta ed il periodo morto dell'attività?
3. Qual è l'itinerario (fluviale e/o lagunare; enogastronomico; storico-culturale) più richiesto?
4. Qual è la tipologia del turista (famiglie, single, gruppi, scolaresche, ricercatori, professionisti, ...) che sceglie l'offerta turistica alternativa (itinerario in barca; le vie dei vini in bici; itinerario archeologico)?
5. Qual è la provenienza dei turisti?
6. Qual è la motivazione che spinge a scegliere i pacchetti alternativi offerti? E' una scelta consapevole e volontaria oppure la ricerca di un'alternativa temporanea alle offerte del turismo balneare?
7. Le valenze ambientali, storiche e culturali (Lagune, habitat sensibili, aste fluviali, siti storico - archeologici, aree agricole di pregio, ...) dei territori dell'entroterra sono conosciute?
8. Vengono richieste informazioni aggiuntive dai turisti per la conoscenza degli itinerari, dell'ambiente e della realtà locale? C'è interesse o disinteresse?
9. Quali sono le aspettative del turista (passare una giornata diversa, conoscere un territorio nuovo, ...)?

10. Qual è il grado di soddisfazione espresso dopo la conclusione dell'itinerario?
11. Ci sono richieste specifiche da parte dei turisti/fruitori per la creazione di nuovi itinerari o per la fornitura di ulteriori servizi?

Le risposte fornite dagli operatori locali, durante l'intervista diretta definita in base al questionario predisposto ad hoc, hanno permesso di avere un quadro più completo della situazione locale, delle tendenze in atto e dell'andamento del turismo fluviale.

Va evidenziato che nelle interviste, gli operatori fluviali non hanno parlato e distinto la domanda turistica locale, ovvero dei residenti, da quella proveniente da altre zone del paese o dall'estero.

La prima intervista è stata effettuata con l'operatore fluviale locale dei fiumi Livenza, Lemene, Tagliamento e Lagune di Caorle e Bibione. L'intervista ha messo in evidenza che il periodo di maggiore affluenza turistica è rappresentato dalla primavera e dall'autunno, ma c'è una forte tendenza ad allungare la stagione, soprattutto, in occasione di alcune feste locali conosciute (es.: Carnevale di Venezia).

Il periodo di punta è costituito dai mesi di maggio e giugno, per la considerevole presenza di gruppi organizzati e scolaresche in visita a questi ambiti naturalistici. I periodi nei quali l'affluenza è minima o nulla sono invece due, uno in inverno nei mesi di dicembre e gennaio ed uno in estate ad agosto.

Sulla base della propria esperienza, l'itinerario più richiesto dai turisti è quello lungo il fiume Lemene ed attraverso la Laguna di Caorle.

La domanda turistica è prevalentemente di tipo didattico, escursionistico e di ricerca ambientale. Infatti, la tipologia di turisti che scelgono questo tipo di offerta alternativa al turismo classico è formata da studenti, ricercatori, docenti universitari, famiglie, gruppi di anziani.

I turisti che usufruiscono di questo servizio turistico sono prevalentemente italiani e la motivazione che li spinge a scegliere un'offerta turistica alternativa è la ricerca di qualcosa di diverso.

I territori interni circostanti alle zone costiere sono poco conosciuti a causa della politica di promozione turistica che privilegia la costa e la Laguna di Caorle.

I turisti conoscono prevalentemente le caratteristiche delle località balneari e parzialmente della Laguna di Caorle; il fiume non è conosciuto pochissimo.

L'interesse verso questi luoghi, da parte di chi partecipa alle escursioni, è comunque alto. Infatti, le richieste di informazioni ed approfondimenti per conoscere meglio itinerari, ambiente e realtà locale sono numerose. L'operatore intervistato evidenzia che gli operatori non sono sempre in grado di rispondere alle richieste più tecniche e specifiche che vengono poste dai turisti "esperti".

Le attese del turista che sceglie un viaggio lungo i fiumi sono di effettuare un'escursione diversa, con forte valenza naturalistica, per poter conoscere alcuni aspetti del territorio e per poter vivere l'esperienza di una gita all'aria aperta in campagna, pur essendo in villeggiatura nelle località balneari.

Il grado di soddisfazione, espresso dopo la conclusione dell'itinerario, è molto alto; l'escursione lascia ricordi e sensazioni positive.

In seguito all'escursione lungo i fiumi, l'operatore ha constatato che da parte dei turisti emergono richieste specifiche per l'organizzazione di escursioni anche in bicicletta per poter "testare con mano" il territorio.

L'intervista successiva ha confermato alcuni punti emersi dal colloquio con l'operatore fluviale operante sui fiumi Livenza, Lemene, Tagliamento e Laguna di Caorle e Bibione ed ha messo in evidenza alcuni elementi di analisi ulteriori.

Il secondo operatore intervistato effettua, su prenotazione, il servizio turistico lungo l'asta fluviale del Sile e in Laguna di Venezia durante tutto l'arco dell'anno.

Il periodo di massima richiesta di itinerari fluviali è costituito dai mesi di aprile, maggio, giugno e settembre. Il periodo morto per questo tipo di itinerari è rappresentato, invece, dal mese di gennaio, in inverno, e dal mese di agosto, in estate.

Le escursioni che vengono richieste maggiormente all'operatore fluviale del Sile e della Laguna di Venezia sono l'itinerario delle isole della laguna Nord e quello del fiume Sile.

Anche in questo caso la domanda turistica è prevalentemente di breve durata, ovvero escursionistica ed ha carattere didattico o naturalistico. Chi prenota gite e viaggi turistici sono famiglie, proloco, avis ed enti naturalistici. Sicuramente, una forte spinta verso questa tipologia turistica è dovuta alla maggior organizzazione di queste forme turistiche ed al maggior numero di pacchetti offerti alle scuole ed alle associazioni di educazione ambientale.

La domanda turistica è prevalentemente italiana ed austriaca, orientata ed organizzata da tour operator convenzionati.

La motivazione che spinge a scegliere itinerari turistici alternativi è la ricerca di relax; la via d'acqua distende e rilassa il turista (es.: leggono durante il tragitto). I fruitori legano il viaggio all'ambiente placido della Laguna e del fiume ed alla naturalità.

Purtroppo, le risorse naturali ed ambientali della laguna di Venezia e del fiume Sile non sono conosciute. La critica che viene sollevata è verso gli Assessori al Turismo delle Amministrazioni Locali interessate da questi ambiti che non aiutano e supportano questi servizi turistici alternativi.

I turisti sono molto interessati e chiedono frequentemente perché c'è il fenomeno dell'abbandono delle vie d'acqua.

Anche in questo caso, l'operatore intervistato ci mette in evidenza che il turista – viaggiatore chiede qualcosa di diverso ed aggiuntivo, come i collegamenti con la terraferma.

Al termine dell'escursione i turisti sono soddisfatti e sottolineano che prevedono di ritornare.

Alcune domande specifiche riguardano la richiesta di professionalità e servizi completi. L'intervistato ha rilevato che i turisti richiedono anche maggiore informazione durante il tragitto. È emerso che manca l'animazione e l'intrattenimento per spiegare storia, cultura, natura e conformazione del territorio.

Viene sottolineato, infine, che tra gli operatori locali c'è molta collaborazione, non c'è gelosia per la clientela. L'elemento cardine è il fiume ("oggi vengono da me domani da te; va bene comunque l'importante è che sia il fiume il protagonista!"). I vari operatori ricercano tragitti in cui entrambi siano ingaggiati, ovvero dove il servizio sia

complementare ed il viaggio sia percorso attraverso diversi operatori ed imbarcazioni (come nel caso della litoranea veneta).

Va però evidenziato che dall'analisi dell'ambito locale e dalle interviste è emerso che le attività già organizzate e presenti lungo le aste fluviali per diffondere il turismo fluviale su larga scala non sono realmente rapportate al territorio circostante, ma sono rivolte esclusivamente alla percorrenza dell'itinerario prestabilito lungo l'asta fluviale prescelta. Gli operatori non sono tra loro coordinati (interscambio lungo i percorsi, creando un sistema a rete tra corsi d'acqua) e gli itinerari previsti non sono integrati con il territorio circostante, non prevedono cioè soste e "intrusioni" nell'entroterra e non permettono così di conoscere il paesaggio agrario tipico, le sue valenze, le tipicità, i suoi abitanti e le tradizioni locali. Una reale integrazione tra fiume ed ambiente dovrebbe permettere soste lungo il percorso, magari recuperando vecchie cavane e rivalutando punti sosta e ristoro (le locande) e manufatti tipici per consentire ai viaggiatori di vivere e conoscere il territorio e le sue valenze, attraverso modalità di viaggio che assecondano i ritmi tranquilli dei fiumi.

Per recuperare e riscoprire l'identità anfibia di questi luoghi, e permettere anche ai turisti di comprendere queste terre e le sue componenti, devono essere usate imbarcazioni tradizionali con sistemi di propulsione adeguati che permettano di conciliare la vocazione turistico-culturale dei luoghi con la sensibilità e la complessità degli ambienti d'acqua.

L'ultima intervista per completare le informazioni ed il quadro delle tendenze in atto del turismo fluviale, riguarda la Domanda e l'Offerta turistica per le *house boat*. Al questionario proposto ha risposto il referente della società *Houseboat Italia*.

La flotta della società *Houseboat Italia* è costituita da 25 imbarcazioni nuove o rinnovate (dal 2004).

L'intervistato spiega che il periodo nel quale viene effettuato il servizio di *house boat* va da inizio aprile ad inizio novembre. Nel periodo di attività, la distribuzione della domanda è abbastanza uniforme; non c'è infatti un reale periodo di punta perché le prenotazioni vengono fatte durante tutto il periodo di apertura. È da sottolineare però che durante il periodo estivo c'è una leggera crescita delle richieste di imbarcazioni.

L'itinerario più richiesto dal turista che utilizza le *house boat* è il tour della Laguna di Venezia. La nuova base di Casier sul Sile (aperta nel 2004) ha determinato un sensibile sviluppo anche dell'itinerario fluviale lungo il Sile; probabilmente questa tendenza positiva è dovuta anche alla presenza del Parco del Sile.

Altro percorso fluviale molto richiesto è l'itinerario della Riviera del Brenta.

La tipologia del turista che sceglie questa forma di vacanza è costituita da famiglie e gruppi ristretti di amici che vanno in vacanza insieme.

Gli utenti di questa forma di turismo sono prevalentemente stranieri (80% della domanda) e provengono da tutta Europa. Sono in aumento anche i turisti americani, russi ed australiani.

L'operatore intervistato spiega che il mercato turistico delle *house boat* è molto sviluppato in Europa. Il prodotto offerto con il servizio di *house boat* è infatti molto conosciuto in tutti i paesi europei ed i clienti che arrivano in Italia sono alla ricerca di un pacchetto turistico simile, ma ambientato in un territorio differente. Il turista ha inoltre

l'esigenza di visitare il territorio dell'entroterra con gli stessi standard e modalità che trova in Europa.

Il turista che sceglie questa forma di turismo ha certamente esigenze diverse dal turista tipico delle località balneari della costa.

L'Italia, come destinazione fluviale, è la più nuova d'Europa.

Va sottolineato che le risorse storico - culturali ed ambientali locali non sono molto conosciute dagli stranieri e solo parzialmente dagli italiani. Circa l'85% degli stranieri non conosce nulla del territorio del Veneto orientale, ad esclusione di Venezia ed isole maggiori. Per contro, l'interesse verso questo prodotto, fondamentalmente nuovo per l'Italia, è molto elevato e la richiesta di informazioni d'approfondimento su itinerari e caratteristiche del viaggio sono numerose. L'intervistato sottolinea che per questo tipo di offerta turistica, l'interesse e la richiesta di notizie aggiuntive è fondamentale.

Le aspettative del turista che sceglie questo tipo di soluzione sono quelle di fare una vera e propria vacanza.

Dall'intervista emerge, inoltre, che il turista che sceglie un viaggio in *house boat* spende mediamente quasi 4000,00 € e vuole fare una vacanza paragonabile a un villaggio turistico di alto livello. L'*house boat* non è un mezzo per escursioni giornaliere, ma per vacanze più lunghe (almeno 3/4 notti a bordo). I turisti cercano quello che cercano i turisti "classici", ovvero relax, divertimento, la scoperta di nuove zone sconosciute ed essere accolti in modo appropriato.

La Laguna di Venezia è carente proprio in quest'ultimo punto poiché mancano sia le infrastrutture e le strutture adatte per la ricezione dei "turisti d'acqua" sia la qualità in termini di accoglienza delle persone.

Lungo le aste fluviali, la situazione è simile; i percorsi lungo i fiumi del Veneto Orientale (dal Sile verso il Livenza, il Lemene, il Tagliamento), in direzione di paesi d'entroterra di grande valenza turistica, sono collegati dalla Litoranea Veneta che è però interrotta dalla presenza di ponti girevoli (es: canale Cavetta) non funzionanti e quindi non attraversabili.

Il grado di soddisfazione espresso dopo la conclusione della vacanza è buono se viene valutato in riferimento alle potenzialità dei luoghi ed all'unicità dell'offerta (contesto e paesaggio senza uguali, cucina locale, particolarità, ...). Dal punto di vista della qualità dei servizi e delle infrastrutture, la soddisfazione dei turisti è bassa.

L'operatore turistico ha fornito anche ulteriori informazioni importanti sugli andamenti della domanda turistica nel 2005 che confermano i dati positivi dell'Unione Navigazione Interna Italiana.

Nel 2005, le presenze turistiche sono aumentate arrivando ad un totale di 16940 turisti (440 presenze alla settimana per una media di 5,4 passeggeri ad imbarcazione).

Gli stranieri che nel 2005 hanno scelto questa tipologia di turismo fluviale provengono soprattutto da Germania (25% - rispetto al 2003 sono aumentati del 20%), Gran Bretagna (12%), Francia (11%), Svizzera (9%) ed Austria (8%).

Anche la domanda turistica italiana è stata significativa, arrivando al 21%.

I dati esposti sottolineano le grandi potenzialità di questa forma di turismo compatibile con l'ambiente.

Conclusioni

Attraverso l'analisi dei dati e dei risultati del questionario e delle interviste, è stato possibile avere un quadro completo e reale della situazione delle offerte turistiche nel settore del turismo fluviale.

Nell'area di progetto, lungo le aste fluviali principali (Sile, Piave, Livenza, Tagliamento) prevalgono le escursioni turistiche giornaliere con barche da gran turismo; solo lungo il fiume Sile è presente anche il turismo fluviale delle *house boat* in quanto collegato fornito di attracchi e base di partenza (Casier). Nei corsi d'acqua del Veneto orientale si arriva attraverso l'itinerario della Litoranea Veneta, ma le *house boat* sono poco frequenti perché mancano o sono interrotte le strutture di collegamento (ponti girevoli). Inoltre, le possibilità di sosta sono limitate per la mancanza di piccoli attracchi per la sosta.

Da queste considerazioni conclusive, emergono alcuni presupposti di base che il progetto ha l'intento di considerare e definire:

- L'organizzazione di un sistema fluviale strutturato e gestito a rete, collegato attraverso un sistema efficiente di ponti, chiuse, chiaviche che permette la fruizione del singolo fiume come del sistema idrografico complessivo.
- L'uso di imbarcazioni con propulsione e dimensioni compatibili con il contesto e l'ambiente fluviale (es.: barche tradizionali).
- Il rispetto e la tutela dei punti più sensibili individuati lungo i percorsi fluviali e all'interno degli ambienti lagunari.
- Il recupero delle tradizioni, ovvero delle strutture edilizie tipiche, degli eventi e delle attività tradizionali e dei percorsi storici.

6.4 Gli analoghi: turismo fluviale lungo le principali rotte europee (Francia; Germania)

Nelle più consolidate realtà europee (tra cui Francia e Germania), l'idea di fiume come rete di vie d'acqua è intesa anche come "corridoio culturale", ovvero come sistema per la conoscenza di risorse e tradizioni locali. Questo approccio al territorio rappresenta un modo innovativo di pianificazione territoriale e progettazione volte alla tutela, al restauro ed al recupero turistico e ricreativo dei corsi d'acqua.

Il turismo fluviale lungo le tratte storiche dei fiumi dell'Europa Centrale ha tradizioni lunghissime e rappresenta da sempre un modo diverso di concepire un viaggio, lontano dalla solita vacanza o dalla classica crociera. Questa tipologia di turismo intreccia storia, cultura, relax e divertimento in un ambiente particolare, come il fiume.

I canali ed i fiumi tra loro connessi rappresentano una via di trasporto comoda e suggestiva; complessivamente rappresentano una rete che permette di raggiungere, facilmente, tutte le principali località europee.

A differenza dei viaggi tradizionali in mare, in cui il visitatore resta "circoscritto" all'interno della nave, la navigazione per fiume rappresenta un modo di viaggiare diverso, in cui il turista stabilisce un contatto con i territori che attraversa. Infatti, l'aspetto positivo che determina la peculiarità del turismo fluviale, è rappresentato dal fatto che le navi diventano solo un punto di riferimento per i viaggiatori, i quali sono spronati a vivere l'atmosfera e le bellezze delle città dove approdano, senza comunque perdere i servizi delle crociera.

Questo tipo di esperienza rappresenta la perfetta fusione tra comfort e viaggio culturale, grazie alla possibilità di lezioni di approfondimento durante il viaggio. In questo modo, si ha la possibilità di acquisire nozioni di storia, cultura e di visitare le varie destinazioni con la coscienza del luogo in cui si è.

L'approccio europeo che vede come elemento portante la capillare maglia idrografica di un territorio può rappresentare nell'ambito di progetto (tra Sile e Tagliamento) un valido strumento ed un'opportunità per uno sviluppo più equilibrato del sistema turistico ed economico locale.

Di seguito, vengono presentati due casi analoghi europei, nelle quali il turismo fluviale è una realtà consolidata, la Germania e la Francia.

6.4.1 Il turismo fluviale in Germania

La navigazione turistica sui vari fiumi della Germania è attiva da diversi anni in tutto il territorio nazionale, mentre fino a una decina d'anni fa erano conosciute soprattutto le crociere fluviali sul Reno, sulla Mosella e sul Danubio.

Con la caduta del Muro di Berlino e la riunificazione della Germania, l'offerta si è ampliata notevolmente, includendo itinerari secondari attraverso pittoresche regioni tedesche, poco o per niente conosciute.

La Germania è uno dei Paesi europei con la più ampia e variegata offerta di aree ricreative in prossimità di fiumi, laghi e mare. Con una rete fluviale di 10.000 km di

lunghezza, 2.400 km di coste, 18 isole e numerosi laghi interni (nella regione prealpina, nei rilievi centrali e nelle pianure settentrionali).

Si può, infatti, contare su 800 battelli con 200.000 posti e 750.000 barche sportive e da diporto.

Sulla base di informazioni ricavate dai principali operatori del settore (*fonti internet*), nel 2006, le mete più richieste sono i fiumi Reno, Danubio, Elba, Rodano, Volga, per i paesaggi suggestivi che si distribuiscono lungo il percorso.

L'età media dei viaggiatori che rappresentano la domanda turistica tipo è compresa nella fascia 45 – 60 anni. Negli ultimi anni però la domanda giovanile per questa forma di turismo è aumentata anche grazie ad una maggiore sensibilità verso le risorse naturali ed un interesse crescente verso vacanze alternative.

La scarsa domanda da parte dei giovani è dovuta forse ad una politica di comunicazione sbagliata che "pubblicizza" questa forma di turismo tra i viaggi da "adulti".

Nonostante la differenza di dimensioni del fiume e della tipologia di viaggio (servizi ed imbarcazioni), un esempio di itinerario fluviale "storico", organizzato e strutturato per conoscere il territorio a partire dal fiume, è quello lungo il fiume Reno. Con gli itinerari lungo il Reno, si offre la possibilità di conoscere il territorio e il fiume attraverso una modalità di fruizione alternativa, più lenta.

L'itinerario sul Reno, per esempio, è organizzato tra Amsterdam e Basilea, attraverso otto tra le città più belle del nostro continente.

Si parte da Amsterdam, passando la splendida "Città Vecchia" di Düsseldorf.

Il tour prosegue per Colonia e fa una sosta a Coblenza e a Rüdesheim.

La crociera arriva anche oltre i confini francesi arrivando a Strasburgo, per poi concludersi in Svizzera, a Basilea.

Altre rotte amate per il turismo fluviale in Germania sono il fiume Weser collegato alla Strada delle fiabe tra l'Assia e Brema; i corsi d'acqua della Baviera come l'Altmühl, l'Inn e il Lech, il labirinto di laghi del Meclemburgo - Pomerania.

Questi itinerari sono diventati le nuove mete privilegiate dagli appassionati delle vacanze in *house boat*.

Un'escursione giornaliera storica, particolare e pittoresca, è l'itinerario tra Bingen e Coblenza con lo storico vaporetto "Goethe"; la gita tocca le località della Valle del Reno tutelate dall'UNESCO come patrimonio culturale dell'umanità. Infatti, dal 2002 l'UNESCO ha incluso il fiume Reno nel patrimonio dell'Umanità.

Conclusioni

Da questo esempio di turismo fluviale, ormai consolidato da anni, si comprende l'importanza di creare un sistema organizzato di percorsi ed itinerari fluviali che includano anche i piccoli centri minori e non solo le grandi realtà turistiche più famose.

In Germania, infatti, gli itinerari (escursioni e crociere), si sviluppano lungo percorsi articolati e variegati che comprendono tappe nelle grandi e storiche città d'arte, ma anche nei piccoli centri e villaggi minori che presentano comunque elementi interessanti e nei quali si trovano strutture ed infrastrutture funzionali al viaggio: punti sosta (B&B,

ostelli,) punti ristoro (locande e taverne), eventi culturali tipici (mostre, spettacoli, fiere e feste locali, musei tematici particolari). I piccoli centri sono spesso impregnati di storia e cultura e sono circondati da paesaggi e valenze ambientali notevoli che, per la loro dimensione e marginalità, risultano meno influenzati dallo sviluppo urbanistico indiscriminato a macchia (fenomeno dell'*urban sprawl*).

Anche il territorio di progetto, tra Piave e Tagliamento, presenta caratteri simili alla realtà tedesca. L'entroterra Veneto Orientale unisce al complesso e capillare reticolo di corsi d'acqua anche i caratteri tipici solo di questi luoghi (natura, paesaggio, storia, arte, cultura, tradizioni).

La tutela delle risorse esistenti, il recupero e la valorizzazione di elementi perduti, previsti all'interno del progetto di rivalutazione territoriale, possono realizzarsi attraverso un nuovo approccio per l'area di "turismo culturale" e con la definizione e la gestione di itinerari fluviali progettati nel paesaggio, in base alle peculiarità ed alle esigenze locali.

6.4.2 Il turismo fluviale in Francia

Per i Francesi, le vie di comunicazione fluviali sono da sempre molto importanti; per tale motivo storicamente appartenevano proprio al Re. Oggi i fiumi ed i canali francesi continuano ad essere importanti mezzi di comunicazione e scambio commerciale, ma sono diventati anche un importante componente dell'offerta turistica nazionale.

In Francia, la forma di turismo fluviale più richiesta, ormai consolidata e rinomata a livello internazionale, è la vacanza con le *house boat*. L'uso di queste imbarcazioni turistiche è molto semplice e generalmente senza rischi grazie alla limitata velocità.

La Francia possiede una rete particolarmente ricca, di canali e fiumi, 8500 km, che permettono di percorrere tutto il paese attraverso una modalità di trasporto lento e di visitare luoghi in modo personalizzato ed originale.

La rete di vie d'acqua francese è la più importante rete navigabile europea. Qualunque è l'itinerario acque prescelto, in Francia ci si può muovere agevolmente e ci si può fermare praticamente ovunque grazie alla presenza di strutture ed infrastrutture di servizio. È possibile fare sosta con la barca e prendere la bicicletta (di proprietà o fornita dai noleggiatori di *house boats*) per visitare i dintorni del fiume. Si può, inoltre, scegliere di dormire lungo il percorso nella località preferita, senza necessità di prenotare.

Non si può dare una tempistica precisa sulle distanze settimanali percorribili dalle *house boat* poiché dipende dal programma di vacanza di ogni singolo gruppo di turisti e dal numero di chiuse o ponti levatoi da attraversare. Indicativamente, calcolando una media di 20/25 km al giorno, si può ipotizzare che un'imbarcazione può effettuare un percorso di 150 Km.

Lungo la rete francese di vie d'acqua, numerose società (circa 100) noleggiavano imbarcazioni turistiche (le *house boat*). La flotta complessiva disponibile lungo gli itinerari francesi è di circa 1800 imbarcazioni, con lunghezza variabile da 8 a 15 metri e non richiedono la patente nautica; infatti, basta un breve corso pratico di 1-2 ore. Esistono molti modelli di *house boat*, vedette fluviali o *pénichette* ed in numero di persone che possono essere ospitate nelle *house boat* va da 2 a 12 persone.

In base al tipo di imbarcazione ed alla stagione, per un'imbarcazione in grado di accogliere da 2 a 6 persone, il prezzo settimanale varia a seconda della tipologia di imbarcazione.

Le società di noleggio delle imbarcazioni hanno a disposizione una flotta composta da un elevato numero di imbarcazioni di differenti tipologie. Le compagnie turistiche di viaggio hanno inoltre più basi di appoggio (partenza/arrivo).

Le compagnie di noleggio forniscono inoltre anche il servizio di trasferimento dell'auto all'attracco di arrivo, se diversa da quella di partenza.

Va sottolineato che, dal 1992, è stato imposto un pedaggio ai fruitori degli itinerari fluviali perché diano un piccolo contributo alla manutenzione di fiumi e canali. L'importo del contributo spese è integrato nella quota complessiva di viaggio. Il costo aggiuntivo al prezzo della vacanza è distinto in quattro categorie: forfait giornaliero; forfait quindicinale, forfait mensile; forfait annuale.

Per ogni informazione, i turisti si possono rivolgere all'associazione VNF, Vie Navigabili di Francia, che gestisce e sviluppa circa l'80% della rete navigabile di Francia.

L'associazione può fornire informazioni sulla regolamentazione, i pedaggi, i punti di vendita delle guide e delle cartine, e inviare gratuitamente la carta della rete delle vie navigabili di Francia.

I principali bacini di navigazione sono⁷:

1) Centro, Borgogna, Franca Contea, con un totale di 1658 Km di vie navigabili. I fiumi inclusi in questo bacino sono: Saône, Seille, Yonne.

I canali sono invece quello di Briare (con il ponte-canale di Gustave Eiffel), di Borgogna, del Centro, il Canale Laterale del Rodano, il Canale di Loing, del Nivernese, da Roanne a Digione, dal Rodano al Reno.

2) Champagne - Ardenne, Alsazia - Lorena con un totale di 1600 km di vie navigabili. In questo ambito i fiumi sono: Ill, Mosella canalizzata, Reno.

I canali del bacino vanno dalla Marna al Reno (con montacarichi per imbarcazioni ad Arzwiller, che sostituisce ben 17 chiuse), dall'Aisne alla Marna, Canale delle Ardenne, dell'Est, delle Houillères della Sarre, Canale laterale della Marne, dalla Marna alla Saône, dal Rodano al Reno, di Borgogna, del Centro, del Nivernese, Gran Canale d'Alsazia

3) Nord, Piccardia con un totale di 1200 km di vie navigabili. I fiumi sono: Aa, Escaut, Lys, Sambre, Scarpe.

I canali sono quelli di Saint Quentin (con il più lungo tratto navigabile sotterraneo di Francia), di Bergues, di Bourbourg, di Calais, della Deule, di Furnes, da Dunkerque a l'Escaut, Canale laterale dell'Oise, del Nord, dall'Oise all'Aisne, di Roubaix, dalla Sambre all'Oise, della Somme.

4) Bretagna, Loira Occidentale con un totale di più di 1000 km di vie navigabili. I fiumi sono: Aulne canalizzato, Aulne marittimo, Blavet, Hyères canalizzato, Loira, Maine, Mayenne, Oudon, Sarthe, Sèvre di Niort, Sèvre di Nantes, Vilaine.

I canali sono quelli da Nantes a Brest, di Ille e Rance.

5) Bacino della Senna. I fiumi di questo ambito sono: Marne, Oise, Senna. I canali, invece sono: dell'Ourcq, Saint-Denis, Saint-Martin, Canale laterale dell'Aisne.

⁷ Informazioni ricavate da dati internet: VNF, **Voies Navigables de France**, 175 rue Ludovic Boutleux, BP 820, 62408 Béthune Cedex, tel. 0033/3 21632424 -fax 0033/3 21632442 – mail: varesenews@ilcircolino.it – **Redazione** Via S. Imerio 10 - Varese.

6) Sud-Ovest, dall'Atlantico al Mediterraneo. *In questo bacino* i fiumi sono: Baise, Charente, Dordogne, Garonne, Gironde, Lot, stagno di Thau.

Canali: del Midi (485 km classificati Patrimonio dell'Umanità dall'Unesco), dal Rodano a Sète, Canale laterale della Garonna

7) Valle del Rodano. I fiumi presenti sono: Rodano, piccolo Rodano.

I canali sono: dal Rodano a Sète, del Centro, di Borgogna, dal Rodano al Reno.

Uno dei percorsi navigabili più conosciuti di Francia è l'itinerario fluviale **Loira – Nivernais**, famoso anche come la terra dei castelli. La regione francese della Loira è caratterizzata da una molteplicità di elementi:

- arte e architettura gotica romana (es.: la mostra nella Cattedrale ad Auxerre;
- architettura medievale nella città di Clamecy;
- grandi infrastrutture, come il famoso viadotto di Briare;
- enogastronomia locale tipica (es.: vino bianco delle cantine di Tannay);
- sport acquatici (es.: windsurf sul lago a Baye)

Conclusioni

L'analisi dell'analogo francese ci fa capire l'importanza di creare una relazione tra itinerari attraverso la strutturazione di una rete di infrastrutture efficienti che consenta i collegamenti e lo spostamento lungo tutta la maglia di percorsi acquei. La possibilità di spostarsi da un fiume all'altro attraverso la rete idrografica minore rende il progetto di riqualificazione e valorizzazione di questi territori più complessa, ma più completa.

Molto importante è anche creare un collegamento con le infrastrutture ed i servizi di terra, e funzionali anche al turismo fluviale, per consentire anche lo spostamento all'interno del territorio che viene attraversato con le imbarcazioni. È fondamentale creare un sistema organizzato di trasporto che metta in comunicazione la rete ferroviaria, il servizio di autobus e, possibilmente, anche un servizio di noleggio bici e ciclomotori.

Come in Francia, anche qui, nel territorio di progetto, potrebbe essere interessante e molto utile identificare un coordinatore unico della rete fluviale e degli itinerari, in grado di gestire il sistema secondo un'unica modalità e con strategie ed obiettivi uniformi. In Francia l'organismo (Associazione delle Vie Navigabili di Francia - VNF) che gestisce la rete di fiumi e canali ha il compito di regolare e controllare l'uso dei percorsi d'acqua e gli spostamenti delle imbarcazioni.

La struttura coordinatrice del turismo fluviale nel Veneto Orientale, come in Francia, può avere compiti di gestione e direzione dei servizi e delle informazioni (distribuire gratuitamente guide e cartine sulla rete navigabile; raccogliere e fornire informazioni su pedaggi, punti di collegamento, regolamentazioni, orari e coincidenze tra mezzi diversi; ...).

6.5 Conclusioni: evoluzione della domanda e diffusione dell'offerta⁸

Nel suo complesso, tutto il settore turistico, sta attraversando un periodo di cambiamento delle tendenze del mercato.

I fattori che hanno determinato questi cambiamenti sono:

- l'aumento dell'interesse per l'ambiente e la salute.
- l'invecchiamento della popolazione nell'Unione (le previsioni stimano un aumento del 50% degli ultrasessantenni nel prossimo trentennio).

In seguito a questi nuovi elementi, è aumentata la domanda per la nuova forma di turismo "lento", tra cui il turismo fluviale. Questa modalità di fare vacanza permette di unire nello stesso pacchetto la componente culturale ed enogastronomia, lo sport ed il relax.

Per i turisti stranieri, inoltre, questa forma di turismo permette di conoscere un'Italia meno nota, ma descritta nei libri (si ricordano nuovamente autori quali Hemingway, Shama, Nievo)

Per la diffusione e conoscenza di queste forme alternative di turismo è fondamentale la messa in rete dell'offerta ed il rafforzamento dell'informazione attraverso internet, l'attivazione di uffici di informazione turistica lungo le vie navigabili, la pubblicazione di guide turistiche ed informative sui percorsi possibili e la creazione di un sistema informatizzato e centralizzato di prenotazione.

Per diffondere il turismo fluviale ed allargare l'offerta è importante anche la creazione di punti di attracco e collegamento con gli altri mezzi di trasporto (bici, treno, auto, bus, ...) e con le strutture ricettive e di servizio presenti nelle principali realtà urbane (turistiche e non) dislocate lungo il percorso e nelle sue vicinanze.

Per incentivare ulteriormente l'offerta turistica lungo le vie navigabili, un'ulteriore soluzione può essere la creazione, e quindi l'organizzazione, di nuovi eventi connessi con gli itinerari fluviali. In alcune realtà, invece, è sufficiente recuperare e riproporre vecchie tradizioni ed eventi storici locali, ormai dimenticati.

Va sottolineato che per molte realtà locali nazionali, questa forma di turismo alternativo può rappresentare il volano per avviare un processo di sviluppo territoriale, innescando un sistema di *feed back* positivi in diversi settori d'intervento (turismo, artigianato, enogastronomia, infrastrutture e servizi, occupazione, distretti produttivi, ...). Uno sviluppo "accorto" genera, inoltre, benefici e ricadute positive anche sulle risorse ambientali e paesaggistiche, ovvero sulla loro conservazione, tutela ed uso.

⁸ Fonte.: Assonautica Nazionale - Piazza Sallustio 21 - 00187 Roma - Tel 06.4704239-280 fax 06.4828364 - email: sede.nazionale@assonautica.it

7 IDENTIFICAZIONE DEL TARGET SCOLASTICO PER LA FRUIZIONE DELLE ATTIVITÀ DIDATTICHE NELL'AMBITO DEGLI "ITINERARI DI TURISMO FLUVIALE"

di Laura Tocchetto, Centro Internazionale Civiltà dell' Acqua Onlus, Mogliano Veneto

Il turismo è diventato uno dei maggiori settori dell'economia mondiale. Strutture ricettive, trasporti, reti commerciali, comunicazione, intrattenimento, servizi vari: innumerevoli sono i benefici dell'industria della "vacanza". Viaggiare vuol dire incontro e confronto di idee, conoscenza reciproca, possibilità di lavoro.

Fondamentale per chi opera nel settore del turismo è la conoscenza del proprio territorio per poter promuovere nuove iniziative e nuovi flussi turistici.

Oggi l'ambiente è spesso determinante per il successo di una destinazione turistica: la scelta finale del turista è sempre più orientata su località che offrono tranquillità e contatto con la natura. Allo stesso tempo il turismo e il suo sviluppo sono fattori importanti di sostenibilità economica per una comunità locale. Sarebbe importante portare il tema della sostenibilità al centro delle strategie di sviluppo dei luoghi turistici. Il turismo potrebbe diventare così un importante vettore per la tutela e valorizzazione del territorio, di recupero delle tradizioni ed essere fonte di reddito per l'intera comunità.

La scuola può rivestire un ruolo chiave nella conoscenza della propria regione e sulle interazioni sociali e istituzionali che influiscono sull'attrattività economica e turistica. Purtroppo oggi le istituzioni scolastiche hanno un rapporto saltuario con il proprio territorio, l'attività didattica rimane quasi sempre chiusa all'interno della scuola senza che vi sia sperimentazione diretta.

L'uso didattico del territorio comincia con la conoscenza di tutto l'ambiente che circonda la scuola, senza dimenticare le relazioni che esistono tra ambiente, amministrazioni locali e istituzioni. La scuola può divenire un soggetto propulsivo di una nuova cultura turistica e di nuovi modelli organizzativi e di fruizione. Uscire regolarmente, moltiplicare le visite di istruzione, imparare e praticare per primi le regole della sostenibilità turistica (viaggiare piano, andare vicino, approfondire, capire) permette di usare l'occhio e l'orecchio o di educare al gusto. Gli studenti aiutati da una preparazione non solo sul piano culturale e scientifico, ma anche su quello emotivo ed emozionale possono divenire loro stessi promotori del proprio territorio.

La conoscenza del proprio territorio non è quindi solo la conoscenza dei musei o delle chiese, ma significa entrare in contatto con realtà, abitudini, cibi e ritmi che non sempre lo studente conosce. Viaggiare nei propri paesi diventa una scoperta e quindi un nuovo modo di conoscere ciò che siamo.

Le componenti del territorio cambiano, si modificano nel corso della nostra vita, e lo stato del territorio esprime i valori di chi lo abita, la propria cultura. La scuola è in grado, attraverso le modalità di percezione e di rappresentazione del reale, di agire con la trasmissione del sapere sulle generazioni che si avvicinano.

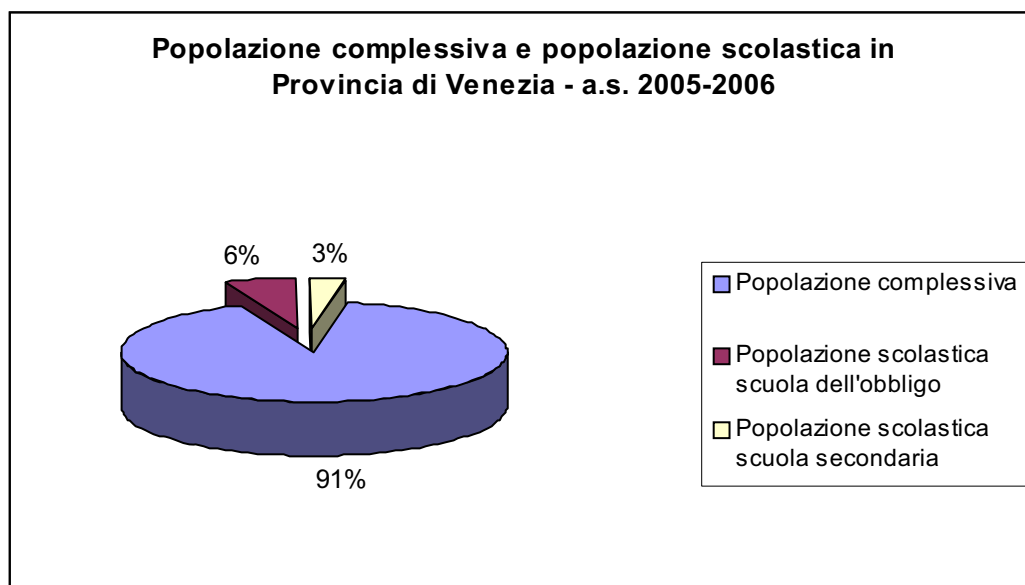
La scuola si offre quindi come luogo privilegiato dove esercitare un'azione propositiva per una riscoperta del territorio. Naturalmente un ruolo fondamentale sarà quello degli insegnanti che devono costruire le condizioni necessarie per un approccio interdisciplinare ai luoghi presi in esame. L'ambiente naturale, come quello urbano, necessitano di opportuni strumenti di lettura per poter essere analizzati e quindi utilizzati con piena consapevolezza.

Ecco perché risulta importante la predisposizione di strumenti specifici per rispondere alla domanda di sapere del proprio ambiente e in particolare dell'ambiente del Veneto Orientale caratterizzato dalla presenza di molti corsi d'acqua. L'attuazione dei percorsi didattici proposti dovrà essere sviluppata in collaborazione con gli insegnanti che li inseriranno nella programmazione scolastica dei vari istituti.

L'analisi di alcuni dati statistici permetterà di valutare con maggiore consapevolezza la popolazione scolastica di interesse a cui mirare per rafforzare e incrementare la rete di relazioni che collegano gli operatori presenti nel territorio, allo scopo di condividere esperienze, conoscenze e professionalità nell'attuazione del progetto Interreg IIIA Italia – Slovenia “Turismo senza frontiere: viaggio tra sapori, note e colori. Itinerari fluviali”.

7.1 La popolazione scolastica in rapporto alla popolazione complessiva della Provincia di Venezia - a.s. 2005-2006

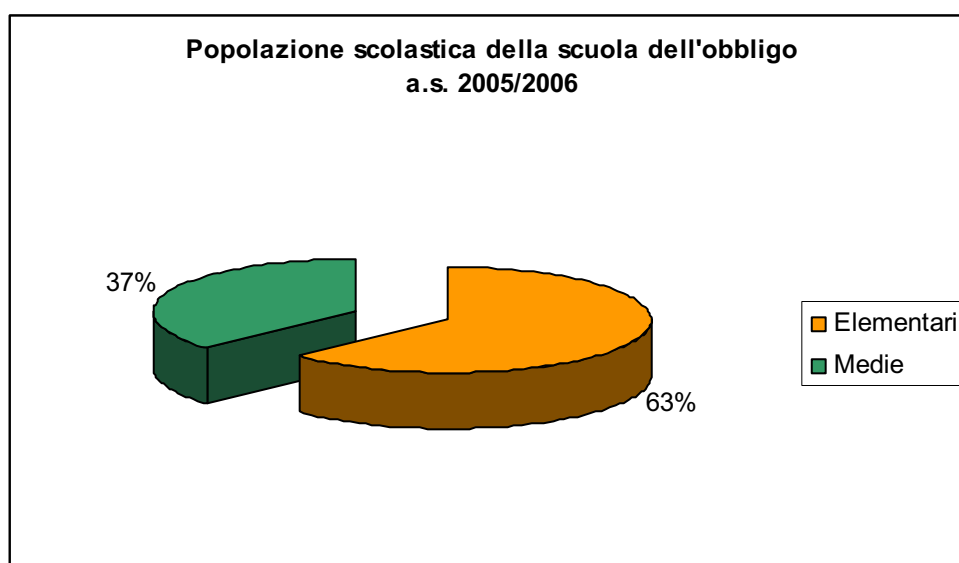
La popolazione complessiva della Provincia di Venezia rilevata al 31/12/2005 è di 832.326 unità (fonte dati Istat), la popolazione scolastica complessiva è di 81.615 unità (9% della popolazione totale della provincia), di cui 53.204 nella scuola dell'obbligo e 28.441 nella scuola superiore.



7.2 La popolazione scolastica complessiva in Provincia di Venezia (scuola dell'obbligo) - a.s. 2005-2006

La tabella ed il grafico seguenti evidenziano il numero degli studenti della scuola dell'obbligo della provincia di Venezia . Da un totale di 53.204 studenti, 33.287 risultano provenire dalla scuola elementare, e 19.917 dalla scuola media. Si evidenzia interessante il dato che quasi il 50% degli alunni provengono da istituti privati.

	Alunni	%	Classi		Alunni per classe
Elementari	33.287	63%	1.723	66%	19,3
Medie	19.917	37%	907	34%	21,9
Tot.	53.204	100%	2.630	100%	20.2



7.3 La popolazione scolastica complessiva nel Veneto Orientale – a.s. 2005/2006

Focalizzando lo studio sulla popolazione scolastica del Veneto Orientale, in prima analisi ci soffermiamo sul numero di scuole presenti in questo territorio.

Per la nostra analisi il territorio del Veneto Orientale è formato da due distretti scolastici (n° 19 di Portogruaro e n° 22 di San Donà di Piave) e dai comuni di Cavallino Treporti e Quarto d'Altino in quanto direttamente coinvolti nel progetto Interreg IIIA Italia – Slovenia "Turismo senza frontiere: viaggio tra sapori, note e colori. Itinerari fluviali".

Dalla tabella sottostante si evidenzia il numero totale di scuole sul territorio che potrebbero rappresentare il bacino di utenza per le proposte didattiche del preoprogetto. Si tratta di 37 scuole di cui 3 elementari, 2 medie, 18 istituti comprensivi e 12 superiori

		I CICLO				II CICLO	Totale generale
		Direz.	Dirig.	Istituti	Totale	Superiori	
		Didatt.	medie	Compr.	I ciclo		
1	Portogruaro	2	1		3	5	8
2	Fossalta di Portogruaro e Teglio Veneto			1	1		1
3	Cinto Caomaggiore, Gruaro, Pramaggiore			1	1		1
4	S.Stino di Livenza e Annone Veneto	1	1		2	1	3
5	S.Michele al Tagliamento			2	2		2
6	Caorle			1	1		1
7	Concordia			1	1		1
Distretto 19 - Portogruaro		3	2	6	11	6	17
1	Jesolo			2	2	1	3
2	Meolo e Fossalta di Piave			1	1		1
3	Musile di Piave			1	1		1
4	Ceggia e Torre di Mosto			1	1		1
5	Eraclea			1	1		1
6	S.Donà di Piave			3	3	5	8
7	Noventa di Piave			1	1		1
Distretto 22 - San Donà di Piave		0	0	10	10	6	16
2	Cavallino			1	1		2
Dal totale macro area Venezia insulare (36)		0	0	1	1	0	2
2	Quarto d'Altino			1	1		2
Dal totale macro area Venezia terraferma (37 e 38)		0	0	1	1	0	2
Fonte: Piano di dimensionamento delle Istituzioni Scolastiche, 1998, 2003							

Entrando nel dettaglio, osserviamo di seguito i dati specifici per ogni ciclo scolastico diviso per istituto:

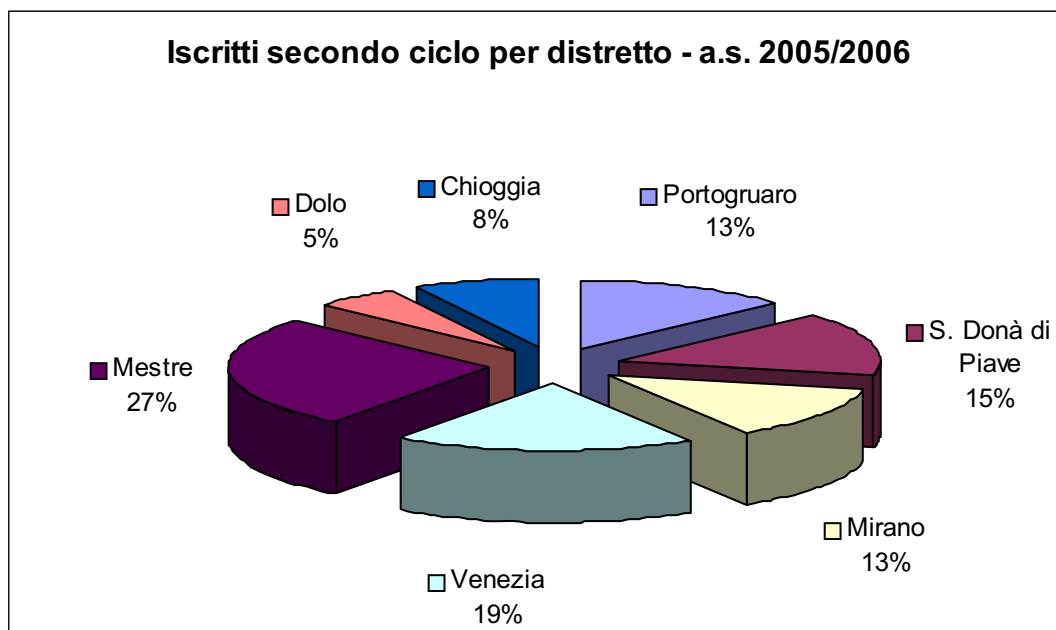
La popolazione scolastica della scuola elementare nel Veneto Orientale – a.s. 2005-2006			
		2005/06	
D	Denominazione	alunni	classi
19	PORTOGRUARO I	577	29
	PORTOGRUARO II	467	24
	FOSSALTA - DON A. TONIATTI	298	15
	CONCORDIA S. - R. TURRANIO	462	28
	I.C. CINTOCAOMAGGIORE - I. NIEVO	488	25
	I.C. CAORLE - A. PALLADIO	488	23
	S.STINO DI LIVENZA	746	37
	S.MICHELE TG.- E.BELTRAME	218	13
	S.MICHELE TG.- TITO LIVIO	240	13
	Totale distretto 19 - Portogruaro	3.984	207
22	D'ANNUNZIO - JESOLO	465	26
	I.C.- MARCONI- CEGGIA	438	22
	I.C. -MATTEI- MEOLO	485	24
	I.C. NIEVO- SAN DONA' DI PIAVE	792	35
	I.C. ITALO CALVINO- JESOLO	537	26
	I.C. MAZZINI - NOVENTA DI PIAVE	311	15
	I.C. ONOR - SAN DONA' DI PIAVE	622	28
	I.C. SCHIAVINATO- SAN DONA' DI PIAVE	383	19
	I.C. DE AMICIS- I.C. ERACLEA	582	34
	I.C. TOTI - MUSILE DI PIAVE	498	26
	Totale distretto 22 - San Donà di Piave	5.113	255
36	I.C. D. MANIN- CA' SAVIO	462	26
	Totale dal distretto 36 - Cavallino Treporti	462	26
37	I.C. RONCALLI- QUARTO D'ALTINO	336	16
	Totale dal distretto 37 Quarto d'Altino	336	16
	Totale generale	9.895	504

La popolazione scolastica della scuola media di primo grado nel Veneto Orientale – a.s. 2005-2006			
		2005/06	
D	Denominazione	alunni	classi
19	TONIOLO SAN STINO DI LIVENZA	248	12
	FOGAZZARO S.STINO-LA SALUTE	116	6
	MATTEI ANNONE VENETO	109	6
	BERTOLINI PORTOGRUARO	674	32
	TONIATTI FOSSALTA PORTOGRUARO	190	9
	TURRANIO CONCORDIA SAGITTARIA	253	11
	I.C. CAORLE - FERMI	199	9
	CINTO CAOMAGGIORE- I. NIEVO	81	5
	DA VINCI GRUARO	54	3
	I.C. S.MICHELE A/T- BELTRAME CESAROLO	125	8
	MARCO POLO PRAMAGGIORE	129	7
	I.C. S.MICHELE A/T- TITO LIVIO	177	9
	Totale distretto 19 - Portogruaro	2.355	117
22	I.C. JESOLO- D'ANNUNZIO	200	9
	I.C. CEGGIA- MARCONI	128	6
	LEOPARDI TORRE DI MOSTO	130	6
	I.C. MEOLO - MATTEI	152	6
	SAVIO FOSSALTA DI PIAVE	130	6
	I.C. SAN DONA' DI PIAVE - NIEVO	559	24
	I.C. JESOLO - MICHELANGELO	332	15
	I.C. NOVENTA DI PIAVE - MAZZINI	164	9
	I.C. SAN DONA' DI PIAVE - ONOR	310	15
	I.C. SAN DONA' DI PIAVE - SCHIAVINATO	340	15
	I.C. ERACLEA - DA VINCI	258	12
	I.C. MUSILE DI PIAVE - TOTI	268	12
	Totale distretto 22 - San Donà di Piave	2.971	135
36	I.C. CAVALLINO-TREPORTI - CARPACCIO	255	12
	Totale dal distretto 36 - Cavallino Treporti	255	12
37	I.C. QUARTO D'ALTINO - RONCALLI	169	8
	Totale dal distretto 37 - Quartod'Altino	169	8
	Totale generale	5.750	272

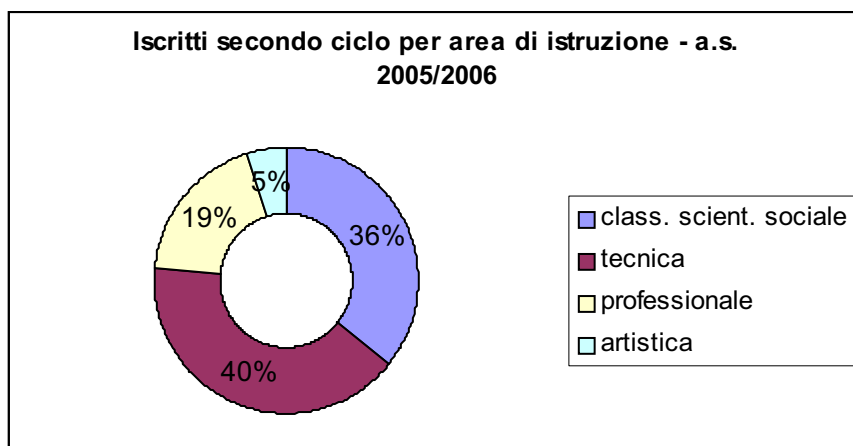
Per quanto riguarda le scuole del secondo ciclo il territorio preso in esame rappresenta il 28% della popolazione scolastica complessiva della provincia di Venezia.

La tabella ed il grafico seguenti mostrano la distribuzione percentuale degli studenti della scuola superiore per ogni distretto della provincia di Venezia.

Distretto	N° scuole	Alunni a.s. 2005/2006
Portogruaro	6	3.780
S. Donà di Piave	6	4.327
Mirano	4	3.573
Venezia	9	5.417
Mestre	11	7.652
Dolo	3	1.499
Chioggia	4	2.193
Totali	43	28.441



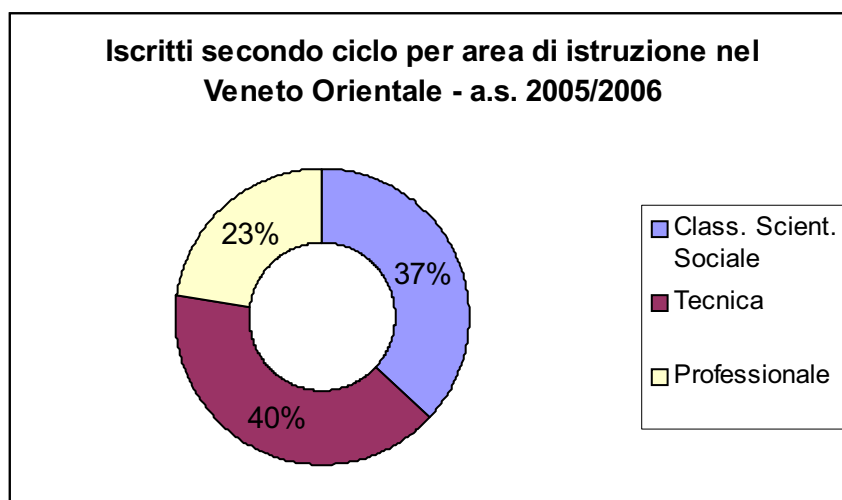
Analizzando gli istituti per area di istruzione osserviamo una prevalenza degli istituti tecnici con il 40% degli iscritti.



Osserviamo quindi il dettaglio del numero di studenti per ogni istituto.

Iscritti nelle scuole del secondo ciclo nel Veneto Orientale – a.s. 2005-2006				
			2005/2006	
Tipo	Dist	ISTITUTO	classi	allievi
LS-LC		"XXV Aprile"	42	945
ITIS		"L. Da Vinci"	28	608
ITC		"G. Luzzatto"	21	435
		Luzzatto corso serale	3	51
IPSSCT		"L. Einaudi"	16	308
IPSIA		"D' Alessi"	18	341
IM		"M. Belli"	38	900
IPSIA		"E. Mattei"	11	192
TOTALE	19	PORTOGRUARO	177	3.780
LS		"G. Galilei" - S. Donà	30	717
LC		"E. Montale"	19	435
ITIS		"V. Volterra"	29	716
ITG		C. Scarpa"	19	454
ITC		"L.B. Alberti"	39	887
		Alberti corso serale	6	117
IPSSCTAR		"E. Cornaro"	28	559
		Cornaro corso serale	6	128
IPSIA		"E. Mattei" Fossalta P.	14	314
TOTALE	22	S.DONA' DI PIAVE	190	4.327
		TOTALE GENERALE	367	8.107

Infine osserviamo la percentuale di studenti iscritti per area di istruzione nelle scuole del Veneto Orientale, anche in questo caso la percentuale maggiore riguarda gli istituti tecnici



(dati OPIV 2005)

Conclusioni

L'ipotesi di impostare un piano di attività didattiche per l'approccio al turismo fluviale nelle scuole del Veneto Orientale è uno strumento importante di comunicazione e di conoscenza sul territorio e le sue componenti.

Il numero di scuole dislocate nel territorio ammonta a 37 unità con un totale di 1.143 classi per una popolazione scolastica complessiva di 23.752 studenti (dalle scuole elementari alle scuole superiori). Sicuramente risulta difficile poter attuare un progetto di educazione ai fiumi ad un numero così vasto di studenti e molto dipende dalla disponibilità degli insegnanti, dai programmi scolastici che devono essere svolti e dall'impegno delle amministrazioni locali nel promuovere una simile iniziativa. In tal senso, appare fondamentale avviare un percorso strategico di formazione e sostegno agli insegnanti affinché poi, a cascata, lvi sia una ricaduta su tutto il territorio.

Rimane il fatto che coinvolgere la popolazione scolastica giovanile in un progetto così mirato sul territorio potrà avere, per il territorio, una ricaduta positiva diretta ed indiretta prima sui giovani e quindi sugli adulti che si relazionano (ad esempio per motivi famigliari) con gli studenti.

Lo sviluppo di attività in questa particolare fascia della società sarà non solo motivo di richiamo ad un rapporto più consapevole con il proprio territorio, ma anche uno stimolo per occupazioni lavorative future, una spinta per incentivare e per intraprendere attività legate al turismo fluviale.

8 LA CULTURA CHE SCORRE: A SCUOLA DI TURISMO

di Matteo Pasqual, Alchimia srl , San Dona di Piave

8.1 Premessa

I laboratori didattici di educazione ambientale sono percorsi di più incontri che hanno lo scopo di trasmettere una cultura fatta di sensibilità e attenzione verso il mondo animale e vegetale che ci circonda. Hanno la pretesa di portare in classe, non solo esperienze di natura, ma anche di uomini, di oggetti e avvenimenti che hanno trasformato, e continuano tutt'ora a trasformare, il paesaggio che ci circonda.

I laboratori didattici di educazione ambientale vogliono essere un'occasione per sensibilizzare i ragazzi alle problematiche dell'ambiente e dell'ecologia attraverso nuove metodologie che coinvolgano le abilità cognitive, ludiche, creative e di problem solving di bambini, ragazzi e giovani nei diversi ordini di scuole.

Questo perché ad ogni età è possibile parlare e far scoprire parti importanti del nostro territorio fatto soprattutto di acqua e terra, lavoro e natura, passione e persone.

È in questo dinamismo che si inserisce prepotentemente un'analisi del territorio che deve essere veicolo di scoperta delle bellezze naturali e contemporaneamente salvaguardia delle stesse creando una cultura intransigente di un turismo sensibile e sostenibile.

Considerando la complessità delle relazioni che intercorrono tra uomo e ambiente e del ruolo decisivo che il singolo ricopre all'interno dell'ecosistema, crediamo importante promuovere nelle nuove generazioni lo sviluppo di una coscienza delle conseguenze delle proprie azioni, e la costruzione di un pensiero critico rispetto alle scelte che quotidianamente si fanno.

Le finalità del progetto si muovono su tre livelli differenti: sviluppo delle informazioni e delle conoscenze, osservazione critica e atteggiamento di ricerca di innovazione rispetto all'esistente, individuazione di nuovi atteggiamenti pratici da assumere per migliorare il personale rapporto con le risorse dell'ambiente al fine di apprezzarlo e custodirlo.

8.2 I laboratori didattici

Per attuare questo abbiamo pensato di creare alcuni pacchetti, cioè serie di due o tre incontri in classe della durata di 2 ore ciascuno, nei quali esperti naturalisti ed educatori professionali possano unire le proprie competenze per organizzare attività dinamiche e stimolanti. Il risultato di questa collaborazione ha portato all'elaborazione di quattro diversi itinerari che confluiscono tutti in una giornata di uscita nel territorio per viverlo, assaporarlo e scoprirlo.

Le quattro tematiche sono: i fiumi alpini, i fiumi di risorgiva, le lagune e la bonifica.

Attraverso queste quattro macroaree attraverseremo la storia, daremo informazioni sullo stato delle acque, parleremo di ecosistema, esploreremo la forza delle acque per la creazione di energia...

Ogni **tematica** è organizzata in modo da presentare delle **finalità** generali, integrate da degli **obiettivi** specifici, per ogni **ambito** di intervento, che è supportato da diverse **fasi** di attuazione, sostenute da una **metodologia** differente per ciascuna attività.

8.2.1 A. Percorso didattico laboratoriale sui fiumi alpini

Finalità

Il fiume è parte integrante, essenziale ed indispensabile dell'ambiente che ci circonda; svolge varie funzioni naturali, dal modellamento del territorio fino al condizionamento climatico, consente la formazione dell'habitat di flora e fauna e favorisce l'inserimento dell'uomo, che se ne serve per le sue attività socio economiche.

In particolar modo si evidenzierà la capacità del fiume di incidere fisicamente nel territorio attraverso le modificazioni morfologiche che ha apportato, la relazione tra corso d'acqua e via navigabile e l'uso e sfruttamento delle proprie acque.

Questo percorso didattico si propone di far conoscere agli studenti tutte le problematiche inerenti l'ecosistema "fiume" in rapporto con l'uomo, di favorire quindi lo sviluppo e il consolidamento di un comportamento cosciente e responsabile.

A1. La storia geologica del fiume

Obiettivo: scoprire e conoscere i fenomeni che caratterizzano il ciclo idrogeologico del fiume.

Prima fase: Con un'immagine esemplificativa con i ragazzi si suddivide il fiume in alto medio e basso corso e si individuano tre differenti tipi di terreno. A questo punto si avvia un esperimento per verificare come si comporta l'acqua quando passa attraverso la sabbia l'argilla e i sassi, dopo l'esperimento è possibile mettere in evidenza il fenomeno delle falde e delle risorgive.

Seconda fase: Ai ragazzi successivamente vengono consegnate delle schede informative su:

- La classificazione dei corsi di acqua
- L'erosione del fiume e i fenomeni da essa provocati
- La collocazione geografica del Fiume
- Le caratteristiche delle rocce dell'alto corso (fossili)
- Il processo di sedimentazione
- Caratteristiche dell'acqua

Terza Fase: Dopo una breve spiegazione i ragazzi tra una serie di fossili devono riconoscere quelli appartenenti alle rocce che costituiscono l'alto corso del Fiume.

Quarta fase: Per concludere è consegnato un grande cruciverba al termine del quale i ragazzi scopriranno una frase chiave: CICLO IDROGEOLOGICO DEL FIUME, a cui segue una breve spiegazione.

Metodologia: il gruppo classe è suddiviso in tre gruppi che si sfideranno nelle diverse fasi.

A2. La flora e la fauna del Fiume

Obiettivo: Far conoscere alcune specie di animali e piante che vivono lungo il corso del fiume, sottolineando che l'adattamento di certe specie ad un ambiente e la loro presenza è un indicatore dello stato di benessere del fiume stesso.

Prima Fase: I ragazzi attraverso la lettura delle descrizioni scientifiche di una determinata specie devono associarla all'immagine corrispondente e poi cercare di individuare il nome comune.

Seconda Fase: Con l'ausilio di un'immagine del corso del fiume si individuano le caratteristiche ambientali, morfologiche e dell'acqua dell'alto, basso e medio corso attraverso spiegazioni e la diretta esperienza dei ragazzi.

Terza Fase: Individuate le caratteristiche dei tre ambienti e attraverso la lettura della descrizione scientifica riguardo l'ecologia e l'ambiente, i ragazzi dovranno posizionare le diverse specie nell'ambiente adeguato.

Metodologia: I ragazzi saranno suddivisi in tre gruppi e le tre fasi si trasformano in sfide tra i gruppi.

A3. L'acqua e l'energia idroelettrica

Obiettivo: Sensibilizzare i ragazzi sull'utilizzo dell'acqua del fiume come fonte di energia.

Prima fase: Presentazione generale del fiume e attraverso un ragionamento deduttivo individuare la zona del corso del fiume nella quale l'acqua può essere trasformata in energia.

Seconda fase: Spiegazione del metodo scientifico e individuazione delle variabili da osservare: portata, pendenza e rugosità. A questo punto prenderà avvio l'esperimento. Ai ragazzi sarà consegnato del materiale per costruire dei canali nei quali far scorrere e l'acqua, costruire una bobina e studiare le variabili dell'esperimento. La domanda sarà con quali condizioni si produrrà la massima energia?

Terza fase: Verifica degli esperimenti e osservazioni finali

Metodologia: i ragazzi individueranno i contenuti attraverso la metodologia del problem solving.

8.2.2 B. Percorso didattico laboratoriale sui fiumi di risorgiva

Finalità

Portare i ragazzi alla scoperta geologica dei fiumi di risorgiva e come attraverso la dinamica fisica della risalita alla superficie riescano a collegare gli insediamenti umani nel corso della storia delle nostre terre come testimonianza visiva dell'importanza di tale fenomeno.

B1. Promuovere la conoscenza del fiume di risorgiva nei suoi aspetti caratteristici.

Obiettivo: caratteristiche chimiche, fisiche e organolettiche dell'acqua dei fiumi di risorgiva.

Prima fase: dai fiumi alle diverse specificazioni

- La classificazione dei corsi di acqua
- Il fenomeno delle risorgive
- Le falde acquifere

Seconda fase: caratteristiche peculiari delle acque dei fiumi di risorgiva

- Temperatura
- Portata
- Limpidezza e potabilità

Terza fase: esperimenti sulla permeabilità e impermeabilità dei diversi terreni incontrati dai fiumi di risorgiva, verifica e osservazioni finali

Metodologia: ai ragazzi saranno consegnate schede, lucidi e cartine per contestualizzare nel territorio i diversi fiumi e materiale necessario per sperimentare la risorgiva.

B2. Promuovere la conoscenza del fiume di risorgiva come parte costitutiva del paesaggio agrario di pianura

Obiettivo: evidenziare i caratteri fondamentali del fiume e dell'ambiente agrario circostante, ed illustrare le principali specie vegetali presenti e la loro collocazione spaziale.

Prima fase:

- conoscere alcuni caratteri peculiari degli ambienti umidi del nostro territorio
- riconoscere le principali piante degli ambienti umidi
- conoscere l'ambiente agrario del nostro territorio

Seconda fase: predisposizione di un erbario

Terza fase: osservazioni finali

Metodologia: ai ragazzi sarà data la possibilità, attraverso foto e schede, di avvicinarsi al fiume e realizzarne un tratto

8.2.3 C. Percorso didattico laboratoriale sulle lagune

Finalità

La laguna veneta è da sempre un territorio di ricchissimo valore naturale, umano e storico che si è diffuso nel mondo attraverso la sua unicità paesaggistica e culturale. La finalità di questo modulo è di portare i ragazzi a scoprire l'ambiente laguna attraverso tre incontri differenti tra loro in grado di analizzarne i caratteri storici, morfologici e turistici.

C1. I diversi secoli nella laguna veneta

Obiettivo: ripercorrere assieme ai ragazzi l'importanza della laguna veneta per i popoli che si sono insediati nella storia, le sue trasformazioni e le scommesse per il futuro

Prima fase: suddivisione della classe in diverse epoche storiche, evidenziazione dei tratti particolari delle civiltà che si sono succedute, importanza della laguna per la sopravvivenza veneziana

Seconda fase: le trasformazioni apportate per la salvaguardia della laguna e delle sue isole attraverso i cambiamenti degli alvei dei fiumi, lo scavo dei canali di congiunzione tra le isole, la costruzione delle città venete

Terza fase: il futuro della laguna: il fenomeno dell'acqua alta, le grandi opere e l'urbanizzazione un bene o un male?

Metodologia: i ragazzi saranno spinti ad immedesimarsi dapprima in personaggi dell'epoca assegnata e successivamente rispondere alle domande aperte attraverso la metodologia del problem solving.

C2. Tra la laguna veneta e quella caorlese: la litoranea veneta

Obiettivo: visualizzare concretamente la possibilità di spostarsi attraverso la via d'acqua "litoranea veneta" come strada alternativa tra le lagune del Veneto Orientale

Prima fase: la litoranea veneta via di comunicazione indispensabile scavata e unita tra le aste fluviali del Veneto Orientale: la sua storia e la sua importanza.

Seconda fase: la litoranea veneta oggi: una "strada" ancora praticabile? Tra la cultura della navigazione e la necessità degli spostamenti veloci ha ancora valore questa via?

Terza fase: Verifica degli esperimenti e osservazioni finali

Metodologia: ai ragazzi sarà proposto un cammino di riflessione inizialmente sostenuto da connotazioni storiche e successivamente saranno spronati ad organizzare dei pensieri attorno alle necessità della modernità e alla riscoperta di antichi valori.

C3. La scoperta della laguna e la necessità di protezione della stessa: il turismo sostenibile

Obiettivo: evidenziare le caratteristiche fisiche naturali e morfologiche dell'ambiente laguna e tracciare una linea divisoria tra la necessità della sua salvaguardia e il desiderio di riscoperta da parte dell'uomo.

Prima fase: la laguna veneta: struttura morfologica, la qualità delle acque, la flora e la fauna

Seconda fase: una bellezza sconosciuta da dover valorizzare attraverso una cultura che deve legare la tutela del territorio a discapito degli interessi finanziari: le possibilità già esistenti

Terza fase: osservazioni finali

Metodologia: i ragazzi individueranno i contenuti attraverso la metodologia del problem solving.

8.2.4 D. Percorso didattico laboratoriale sulla bonifica

STORIE TRA ACQUA E TERRA

- i protagonisti della grande bonifica nel veneto orientale -

Finalità

Attraverso testi, foto e immagini, documentare il rapporto tra popolazione e territorio, tra l'uomo e l'acqua nelle sue forme superficiali: fiumi, canali, sorgive, lagune, fonti naturali, acquitrini e paludi nel Veneto Orientale.

Avvicinare i ragazzi alla consapevolezza delle trasformazioni avvenute nel nostro territorio attraverso le forti braccia, la volontà ferrea e l'intelligenza data dalla necessità di uomini che volevano ristabilire la supremazia della terra sulle acque attraverso testimonianze indirette dei protagonisti della Grande Bonifica. Sottolineare le condizioni di vita e di lavoro di chi ha operato per rendere coltivabile ed abitabile una vasta area di pianura lungo il conterminare lagunare.

Ricostruire così, un'epoca per riscoprire le profonde trasformazioni che hanno riguardato il territorio che ancor oggi abitiamo.

D1. Cariolanti, badilanti, spondini e sterratori

Obiettivo: tracciare una panoramica della situazione ambientale e sociale per inserirci nel contesto storico della grande bonifica

Prima fase: presentazione delle condizioni del governo delle acque nelle aree palustri e negli specchi lagunari

Seconda fase: la vita delle persone che vivevano nelle paludi

Terza fase: il lavoro dei cariolanti, badilanti, spondini e sterratori; il congresso regionale delle bonifiche e gli echi italiani

Quarta fase: osservazioni finali

Metodologia: i ragazzi individueranno i contenuti attraverso la metodologia del role playing.

D2. le grandi bonifiche del '900 nel veneto orientale

Obiettivo: sensibilizzare i ragazzi al differente rapporto che esisteva tra gli uomini e il proprio territorio, tra le popolazioni e i corsi d'acqua nei primi anni del secolo scorso.

Prima fase: bonificare perché? La situazione ambientale alla fine della grande guerra

Seconda fase: le opere della grande bonifica: deviazione dei fiumi, il rialzamento degli argini, le scoline ei fossati, le idrovore.

Terza fase: la navigabilità delle aste fluviali e l'intreccio con terre di bonifica

Metodologia: proiezione di foto, cartine geografiche, documenti, immagini che mostrano le tecniche di lavoro e lo stile di vita degli uomini e delle loro famiglie.

8.2.5 E. Uscite nel territorio

(esempio pratico di un'escursione in battello per il fiume Piave)

TEMPO: una mattina (4/5 ore)

NUMERO CLASSI: 5 (circa 100/110 ragazzi)

TRAGITTO: partenza alle 8.00 dal pontile del Parco Fluviale arrivo a Cortellazzo, discesa a terra, risalita in battello, uscita in mare aperto e rimbocco del fiume risalendo la corrente, ritorno previsto ore 13.00 circa

Il tragitto si compone di diverse tappe e attività laboratoriali in barca divisi per classe in grado da sperimentare le conoscenze già acquisite dagli incontri in classe.

Le dinamiche che i ragazzi vivranno saranno di vario genere ed impegneranno tutta la classe al fine di essere proclamata la più esperta sul fiume in questione.

Le attività potrebbero seguire un ordine di questo tipo:

- le previsioni della bilancia: stando nei pressi di una bilancia si chiede ai ragazzi di esprimere una previsione sul numero di pesci pescati (contatto con la realtà), i tipi di pesci possibili (competenze derivate dagli incontri in classe), quante volte si pesca...
- busta tatto: sperimentare bendati la consistenza di alcuni frutti della nostra terra ed indovinarne il contenuto: fagioli, grano, riso, carote
- busta olfatto: annusare bendati alcuni prodotti della nostra terra ed indovinarli: grappa, olio, vino, erba cipollina
- la storia del fiume: attraverso delle semplici domande ricostruire il percorso storico del fiume, l'importanza che ha avuto per le popolazioni passate e le caratteristiche di ogni epoca (competenze derivate dagli incontri in classe)
- messaggio nascosto: attraverso delle definizioni e il loro risultato riscoprire in uno schema le parole nascoste per trovare alla fine il messaggio misterioso che sarà uno slogan sulla salvaguardia delle acque
- il riciclo: dopo la sosta sulla spiaggia di Cortellazzo nei pressi della foce, si chiederà ai ragazzi di portare in barca un souvenir e con quello costruire poi un'opera d'arte fatta interamente con materiale povero o di riciclo. La giuria composta dai professori deciderà poi la classe vincente.

9 RAPPORTO SUL WORKSHOP SU ITINERARI FLUVIALI

Martedì 25 luglio – Hosteria “La Castellana” Jesolo

di Matteo Pasqual, Alchimia srl, San Dona di Piave

Il workshop tra gli operatori del turismo fluviale, a conclusione di tutto il progetto Interreg IIIA Italia Slovenia 2000-2006, ha avuto come sfondo un castelletto immerso nel verde in prossimità della foce del Piave, nel comune di Jesolo.

Il contesto ha caratterizzato l'avvenimento dando dimensione di come possa essere possibile lo scambio tra acqua e terra, tra cultura e natura offrendo agli ospiti non solo un posto caratteristico ma anche una concreta esperienza di come associare la riscoperta via navigabile alla cucina tipica veneta.

L'incontro ha avuto lo scopo di presentare le progettualità e di aggregare interessi attorno agli itinerari proposti, segnalandone punti di forza e di debolezza.

Dopo le esposizioni introduttive ed esplicative del progetto in corso da parte di:

- Valter Menazza sindaco di Musile di Piave e presidente del Gal della Venezia Orientale
- Danilo Lunardelli assessore al turismo della provincia di Venezia
- Marco Abordi di T.E.R.R.A. srl consulente per il Centro Internazionale Civiltà dell'Acqua

si è passati all'introduzione del workshop relativa alla

- a) presentazione dei partecipanti, con evidenziazione dei loro ruoli nei pacchetti-itinerari
- b) descrizione delle problematiche e delle aspettative dei diversi soggetti nell'ambito della costituzione degli itinerari fluviali
- c) proposta di metodi e soluzioni e definizione di priorità.

a) Nel primo giro di tavolo si sono presentati gli operatori, evidenziando la loro appartenenza a diverse categorie che entrano a far parte della proposta complessiva:

- operatori nautici (principalmente di house boat e barca rurale)
- operatori dell'agriturismo
- operatori di servizi turistici (La Limosa, Travel sport)
- operatori presso infrastrutture portuali (Jesolo e Cortellazzo)
- soggetti pubblici o assimilati (UNII, Comune di Fossalta, Provincia di Venezia e Regione Veneto) e consulenti/società di sviluppo (Starter)

Sono presenti in prevalenza soggetti che si riferiscono alle aste fluviali del Sile e del Piave.

Gli aspetti sottolineati sono relativi a:

- volontà di collaborazione e partecipazione al progetto
- necessità di integrazione tra navigazione fluviale e territorio (agriturismi ecc.)
- possibilità di fruire di forme di promozione e comunicazione in Italia e all'estero (salone nautico di Parigi, carte nautiche)
- possibilità di proporre itinerari fluviali nell'entroterra anche da parte dei porti turistici costieri

b) le problematiche emerse sono state relative principalmente

- stato delle infrastrutture a diversi livelli: mancanza di pontili e attracchi per permettere la fruizione del territorio
- stato dei servizi e degli orari di apertura di ponti e conche: si lamenta in particolare la variabilità nella fornitura di determinati servizi (orari, ecc.), tale da rendere inaffidabile la comunicazione rivolta agli utenti singoli (house boat)
- difficoltà nel riconoscimento delle competenze e degli interlocutori, data anche la frammentazione dei compiti tra Genio, Regione, Sistemi Territoriali, Comuni ecc. e talora mancanza di coordinamento per alcune iniziative (navigabilità)
- difficoltà di integrazione di alcuni servizi "rurali" nei percorsi turistici principali
- necessità di una cartografia affidabile

c) per quanto riguarda metodi, soluzioni e indicazioni sono state svolte espresse queste riflessioni:

- dal punto di vista del **metodo** si discute sull'opportunità da un lato di organizzare l'offerta con gli elementi disponibili attualmente, dall'altro di pensare però strategicamente alle modalità di organizzazione e anche di soluzione dei problemi. La logica comunque da seguire è quella di tipo bottom up, con definizione delle esigenze espresse dagli operatori – anche sulla base delle richieste della domanda.
- dal punto di vista dei **soggetti** si sottolinea la complessità della messa in opera di iniziative di questo tipo e in particolare si valuta quale possa essere l'organismo (formale o meno) che si proponga quale coordinatore e portatore di istanze per la soluzione di alcuni problemi: da un lato gli operatori nautici privati affermano che l'iniziativa e la progettualità di base deve venire dal loro coordinamento e dalle specifiche esigenze della navigazione; dall'altro però si riconosce il bisogno di un ente (in primis GAL, o Unione dei Comuni, Provincia) che esprima anche nei confronti delle altre istituzioni le necessità principali. Individuata in particolare la necessità di trovare un "pivot" in questa iniziativa, che si assuma l'onere delle iniziative.
- dal punto di vista del **prodotto** emerge la maggiore fattibilità, per ora, dell'itinerario-pacchetto relativo all'asta del Sile e del Piave (anche per la presenza di più numerosi operatori attivi), con la possibilità anche di circuiti tra aste fluviali, litoranea veneta e laguna nord). Possibile anche l'integrazione della navigazione con la bicicletta (modello Dobbiaco-Lienz). Da ricordare che la proposta della navigazione fluviale in Veneto va fatta in maniera unitaria, come se esistesse un "parco" che da Delta del Po a Choggia fino al Tagliamento possa permettere la fruizione delle vie navigabili. L'altro aspetto centrale dal punto di vista del prodotto

è la presenza di soluzioni diverse : quella sportiva (per ora minoritaria), quella di "gran turismo" (lancioni o burci per la navigazione collettiva, già consolidata) e quella più prettamente turistica delle house boat (che prevede pernottamenti in barca, soprattutto per turisti provenienti da altre regioni o Paesi di fruizione individuale/familiare (quella, che risulta in evidente crescita). Le proposte per ora sono sviluppate in maniera autonoma e singola ma – anche in vista del Salone di Parigi – dovrebbero essere messe in evidenza le correlazioni e le diverse opportunità. Importante infine definire le caratteristiche della domanda e il livello di approfondimento e di costruzione dei pacchetti turistici proposti, che in realtà per ora risultano essere delle proposte di itinerari.

- dal punto di vista degli **strumenti** si sottolinea la necessità di integrazione fra strumenti operativi (in particolare con il Master Plan regionale) e l'utilizzo di alcune procedure – come i Piani Integrati d'Area – utili a definire almeno delle priorità di azione nell'ambito di zone contigue, e soprattutto l'esplicitazione degli obiettivi. E' stato inoltre sottolineato come la metodologia di creazione di rete per queste aree possa essere collegata alla logica distrettuale utilizzata sempre per la provincia di Venezia dal progetto CAT. In particolare, si segnala l'opportunità di approntare dei protocolli d'intesa tra soggetti e di agire nell'ottica dell'aggregazione di impresa.

La giornata si è conclusa con una grande disponibilità degli operatori ad un nuovo e fruttuoso incontro dimostrando passione ed interesse per una realtà che sentono sempre più loro, non solo come fonte di una nuova economia ma come desiderio di creare una collaborazione basata sul rispetto del patrimonio naturalistico e l'intreccio di rapporti con persone che vivono grazie alla striscia d'acqua che silenziosa gli passa accanto.

10. Conclusioni

di Pippo Gianoni, Centro Internazionale Civiltà dell' Acqua Onlus, Mogliano Veneto

Il progetto ha per obiettivo la valorizzazione di un settore turistico di nicchia, che a sua volta ha delle relazioni importantissime con il territorio e più in generale con il paesaggio, considerato che utilizza un vettore essenziale alla vita: l'acqua.

Nel Veneto Orientale le acque rivestono una rilevanza centrale sia per la loro presenza significativa sia per il fatto che qui è possibile trovare tutte le forme di acque superficiali. Fiumi alpini e di risorgiva, lagune, coste, laghi, stagni, fossi e canali : lungo queste diverse forme di acque gli uomini hanno sviluppato nel tempo una serie incredibile di modalità di convivenza, di usi diversi, di mestieri, di legami antropologici che hanno alimentato un patrimonio storico – culturale di valore unico a livello italiano e anche europeo.

Purtroppo negli ultimi decenni, le acque sono state marginalizzate, allontanate, ridotte negli argini e sacrificate sull'altare del cosiddetto progresso di cui oggi si evidenziano in modo chiaro i limiti. Questa segregazione ha portato con sé una perdita di qualità territoriale fatta di ambienti frammentati con qualità sempre più scarse, di un consumo sfrenato di beni primari quali suolo e acqua, di una progressiva erosione e privatizzazione dei parametri fondamentali della cultura e della qualità di vita.

La promozione del turismo fluviale, va letta innanzitutto come possibile importante strumento di recupero di una relazione con le acque, di una forma contemporanea di convivenza in cui si sviluppano nuovi rapporti tra uomini e territorio in cui le acque ridiventano protagoniste e garanti di un uso collettivo e qualitativo appropriato dei beni comuni.

Inquadrato in questo paradigma, lo sviluppo del turismo fluviale assume una valenza strategica capace di alimentare i tre assi della sostenibilità (economia, responsabilità sociale ed ecologia) a favore di un rinnovato rapporto tra uomini e acque a favore del turismo ma pure della popolazione locale.

La descrizione dello stato attuale delle attività legate al turismo fluviale mette in rilievo una immagine fatta di realtà singole e separate, nate in modo spontaneo da trasformazioni di attività passate (dal trasporto di merci al trasporto di persone), in assenza di un progetto culturale di base e senza un coordinamento sinergico a rete tra le diverse attività sul territorio.

Il potenziale di sviluppo è però importante : si pensi ai flussi lungo il Sile (60.000 presenze/anno) e lungo la tratta di litoranea veneta, tra Laguna di Venezia e Laguna di Grado (40.000 presenze/anno), oppure al raddoppiamento dei flussi turistici in laguna di Carole-Bibione e Grado (da 700 a 1500 presenze) e le nuove presenze lungo i fiumi della Venezia Orientale (3500 presenze/anno).

Parlare di 3-4% delle presenze turistiche del veneto orientale potenzialmente interessato da forme di turismo fluviale, può dire poco in una visione produttivistica, ma inserire 600'000 persone in questi circuiti può provocare un fortissimo impatto sul territorio con

elevati effetti negativi in assenza di un concetto gestionale adeguato.

Si tratta di avviare un processo organico capace di assicurare al fenomeno una crescita duratura, di dare una base strutturale a questa forma di turismo evitando gli approcci tipicamente congiunturali che si traducono nell'ennesima forma di depredazione delle risorse territoriale e ambientali. Avviare un processo in tal senso, significa innanzitutto conoscere ben le condizioni dello stato attuale e rendersi conto che la materia prima (acque e territorio) è limitata, sensibile e si trova già in uno stato di conservazione precario.

Bisogna pertanto immaginare delle modalità diverse di intervento, bisogna definire nuovi paradigmi di gestione del territorio e delle acque, affinché sia possibile una forma di valorizzazione anche degli aspetti turistici – ricreativi.

I corridoi fluviali come cura del territorio, la valorizzazione delle acque come identità dei luoghi, la definizione di precise capacità di carico ed il rispetto dei relativi limiti, la presa di coscienza che la tutela del territorio va perseguita in modo coerente e continuo sono riflessioni che devono stare alla base di qualsiasi sviluppo delle attività fluviali.

La valorizzazione e la promozione di questa forma di turismo va, perciò coniugata con la tutela dell'ambiente e del contesto di riferimento, valutando attentamente le sensibilità e le criticità locali così da non superare la capacità di carico del territorio. L'analisi degli analoghi francesi e tedeschi conferma le forti potenzialità di sviluppo del settore a condizione di una visione integrata e coerente, basata su premesse territoriali e culturali solide.

Parallelamente a questa prima presa di coscienza, il progetto ha raccolto le informazioni disponibili sul territorio in una forma di sintesi, cercando di creare le basi per la definizione di un reticolo informativo che metta in relazione gli operatori turistici e socio-economici con le strutture amministrative, culturali, ambientali presenti sul territorio.

Sono state messe in evidenza la difficoltà tecniche e strutturali, al fine di poter procedere ai progetti mirati di sistemazione e miglioramento delle infrastrutture esistenti, senza le quali non è possibile nessuna forma di promozione.

E' emersa la necessità di individuare un unico soggetto di riferimento in grado di coordinare l'intero sistema e consentire una gestione logistica delle vie d'acqua (apertura punti e conche, risposte alla richiesta d'informazioni ecc.) unica ed integrata.

Scuola, formazione, sensibilizzazione, messa in rete delle informazioni, miglioramenti strutturali, investimenti tecnici, innovazione tecnologica, sinergie tra i settori socio-economici, impegno quotidiano nella tutela e valorizzazione del territorio e delle acque: ecco gli ingredienti prioritari per avviare un processo valorizzazione del turismo fluviale che ha bisogno da subito di solide basi strutturali a favore di uno sviluppo durevole e sostenibile.



Provincia di Venezia
Assessorato al Turismo



GAL
Venezia Orientale



Comune di
Musile di Piave



Comune di
Caorle



Comune di
Cavallino - Treporti



Comune di
Eraclea



Comune di
Jesolo



Comune di
Quarto d'Altino



Comune di
San Michele al Tagliamento



Comune di
Santo Stino di Livenza

Iniziativa Comunitaria Interreg IIIA - Italia - Slovenia 2000 - 2006



Unione Europea



Progetto "TURISMO SENZA FRONTIERE: VIAGGIO TRA SAPORI, NOTE E COLORI"
cod. AAVEN222451 cofinanziato dall'Unione Europea
mediante il Fondo Europeo di Sviluppo Regionale

Projekti "TURIZEM BREZ MEJA: POTOVANJE MED BARVAMI, GLASBO IN OKUSI"
cod. AAVEN222451 sofinanciran s sredstvi Evropskega
Sklada za Regionalni Razvoj (ESRZ)

Project "TOURISM WITHOUT FRONTIERS: A COLORS, MUSIC NOTES AND TASTES TOUR"
cod. AAVEN222451 economically sustained by the European Union
through the European Fund for Regional Development