



# Waterway e sviluppo del territorio: nuova mobilità e turismo sostenibile

**Oriana Giovinazzi\*, Marta Moretti\*\***

\* Centro Città d'Acqua, Venezia  
Progetti di Ricerca  
e-mail: oriana.giovinazzi@tiscali.it

**Waterways and Development of the Territory:  
New Mobility and Sustainable Tourism**

\*\* Centro Città d'Acqua, Venezia  
Vice Direttore  
e-mail: marta.cittadacqua@libero.it

## Premessa

La presenza di un corso d'acqua in ambito urbano e nel territorio circostante racconta molto della propria storia. Spesso origine dei primi insediamenti urbani, i corsi d'acqua sono stati nei secoli fonte di sostentamento per le popolazioni e strumento di scambio tra genti e culture. Grazie al loro scorrere attraverso il territorio, essi sono per definizione luogo di *relazione* piuttosto che di *separazione* tra ambienti e consuetudini diverse. L'acqua, da sempre abitata e popolata da attività e persone, ha mostrato nella storia un legame intimo ed essenziale con le città e il territorio attraversato, fungendo da elemento connettivo e in taluni casi da 'luogo' di edificazione (i ponti abitati). Con l'affermarsi dell'era industriale però, le sponde sono divenute ingombre di attività e infrastrutture, impedendo l'accesso diretto all'acqua, sia fisico che visivo. In anni più recenti, una generale inversione di tendenza, legata alla crescita di una diffusa consapevolezza ambientale ed ecologica, e al sempre maggiore peso che il tempo libero occupa nell'organizzazione della vita delle persone, ha portato alla riscoperta dell'acqua e della sua capacità di rendere qualitativamente attrattivo un ambiente urbano, anche a fini turistici.

Vivere in prossimità dell'acqua – a volte addirittura sull'acqua – è diventato un fenomeno largamente diffuso che, a scala internazionale, ha già mostrato i suoi esiti positivi anche in termini economici, spostando investimenti e capitali su questo fronte urbano.

## Le città riscoprono l'acqua: la rigenerazione dei waterfront

La valorizzazione dell'acqua nella città ha dato origine a quello che viene generalmente riconosciuto come il 'waterfront

TeMA  
03.10

Sperimentazioni

Trimestrale del Laboratorio  
Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab

<http://www.tema.unina.it>  
ISSN 1970-9870  
Vol 3 - No 3 - settembre 2010 - pagg. 59-64

Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio  
Università degli Studi di Napoli Federico II

© Copyright dell'autore.

In most cases origin of first urban settlements, waterways have been the main source for human life and the tool for the exchange of goods and cultures.

Thanks for their crossing the territory, they have always been places of intersection of different aspects of the urban life bringing together environment, planning, architecture, transport but also art, culture, education and tourism.

Due to this aspect, waterways have a great potentiality for the development of a territory with regard to both, mobility – of people and goods – and sustainable tourism. Their regeneration allows to recover a role of public space as rural, urban and tourism landscape of great quality; at the same time, as places for tourism, cultural, gastronomic and leisure uses, they generally induce quality of life. After decades of neglect and indifference, a renewed interest toward the valorisation of waterways for culture and tourism is emerging in Italy – particularly in the Nord part of the Country – encouraged also by European directives. Even if with a delay comparing to other European Countries that, since many years, are developing different ways of using waterways, Italy is now showing a new sensibility and approach to look at waterways as an important tool for environmentally sustainable development and to reconnect with a forgotten cultural identity. A selection of projects and initiatives are presented, mostly devoted to the re-launch of water transport for leisure activities and to the rediscover of waterways with a 'slow' and 'soft' approach.

The valorisation of architecture, nature and local culture and the proposal of alternative itineraries combining different modalities of transportation are the core of North Italian proposals along the rivers Po, Mincio, Adda, Piave, Limena and the canals network of the Venice lagoon. In particular, the project referred to the Po river, includes the navigation for leisure from Locarno, Switzerland, to Venice, through Milan and the Navigli network. This spectacular trip, every two years realised as a demonstration by the promoting bodies, could be a mid-term goal – at least for part of its length – in view of the Milan Expo 2015: an alternative way of transportation and connection and a tool for the discovery of a less known cultural heritage.

Furthermore, the Piave river, in the past main way of communication and witness of many event of the First World War, needs now serious interventions to become more accessible and to be protected from energy production uses.

Thanks to the applications of innovative technologies and of new sources of energy, waterways can also act as the best laboratory for sustainable development, at urban and environmental scale. Waterways can represents the chance for a new understanding of urban and natural landscape, in the balance between safeguard and innovation.

regeneration', senza dubbio uno dei più interessanti processi di riqualificazione urbana, che ha contraddistinto il rinnovamento di moltissime città, di ogni parte del mondo, a partire dagli anni Ottanta. Spesso queste aree di limite tra terra e mare, tra città e acqua, hanno mostrato la capacità di svolgere un ruolo di vero e proprio volano economico dell'intero sistema urbano, avviando circuiti virtuosi, quali il suo inserimento in un contesto turistico, l'affermazione di una nuova identità e, con essa, di una nuova stagione della sua storia.

Tale fenomeno ha coinvolto anche le città fluviali e i territori attraversati da corsi d'acqua minori e da canali, dove il recupero e la rivitalizzazione dei *riverfront* presentano caratteristiche specifiche. Tra queste, va soprattutto sottolineato il doppio affaccio che implica una moltiplicazione nelle possibilità di sviluppo sulle rive e delle attività che vi si possono svolgere, dagli accosti per il trasporto pubblico o per il traffico da diporto ai percorsi pedonali, ciclabili o tematici. Un altro elemento di variabilità è dato dalle caratteristiche del corso d'acqua: larghezza, altezza del livello sulla riva, velocità dell'acqua, etc. sono tutti fattori che determinano un'organizzazione del tessuto urbano e del territorio con caratteri fisici e tipologici differenti. Rendendo l'acqua maggiormente fruibile ai cittadini, si innesca un processo di riorganizzazione dell'intera zona del bordo, che ha una ricaduta su un'area più ampia, in termini di forniture di servizi e attrezzature: nuovi percorsi pedonali o ciclabili lungo le rive, aree attrezzate e di svago, contenitori per la cultura e il tempo libero, trasporto d'acqua turistico, spiagge urbane, attività nautiche, itinerari culturali e naturalistici, etc.

Inoltre, non va dimenticato il ruolo svolto, da un lato, dalle società sportive attive e presenti lungo le vie d'acqua, strumenti di sensibilizzazione e sviluppo di una relazione più stretta con il fiume soprattutto rivolta alle nuove generazioni e, dall'altro, quello svolto da amministrazioni locali, organizzazioni culturali ed artistiche che, in tutto il mondo, cercano di portare nella stagione più mite cittadini e visitatori al fiume, attraverso l'organizzazione di eventi, spettacoli e happening.

Nel quadro della valorizzazione in chiave turistica dei corsi d'acqua, anche i consorzi di bonifica operano, con competenze specifiche, nell'ambito della tutela del territorio



Glasgow, il River Festival.

e degli ecosistemi ambientali, recuperando le indicazioni fornite dalla normativa regionale, nazionale e comunitaria. Numerosi sono i programmi consortili di ricostituzione di ambiti naturali e di aree degradate, di rivitalizzazione di corsi d'acqua, di creazione di aree umide, allo scopo di migliorare gli ecosistemi e il paesaggio.

Le vie d'acqua sono quindi luoghi di *intersezione* tra diverse realtà dove si incontrano ambiente, architettura, pianificazione, trasporti ma anche arte, cultura, turismo. Per questa loro caratteristica, esse sono patrimonio della collettività e i loro fronti hanno un elevato ed intrinseco potenziale di nuova centralità, divenendo *assi* portanti di uno *spazio pubblico* articolato e complesso.

### Il trasporto per via navigabile nelle politiche europee

Il tema del recupero delle vie d'acqua è entrato a fare parte anche dell'agenda della Commissione Europea dal momento che, come si legge nel Libro Bianco dei Trasporti, la competitività economica dell'Unione Europea dipende in buona parte dai sistemi di trasporto. Con l'obiettivo quindi di raggiungere un sistema di trasporto a minor consumo energetico, più pulito e sicuro, le vie navigabili, sia marittime che interne, possono rappresentare la soluzione ideale. Esse offrono una riduzione dell'impatto ambientale, un'opportunità di crescita economica, un'alternativa integrata nel più vasto sistema di trasporti. Le vie navigabili interessano 20 Stati sui 27 appartenenti all'Unione Europea, per un



Locarno, partenza della IV discesa dimostrativa.

totale di 37.000 chilometri, e pur rappresentando una risorsa straordinaria, ad oggi solamente il 6% delle merci viene trasportato per via acqua e, di questo, il 43% nel Nord ovest dell'Europa. Per sviluppare un maggiore utilizzo delle vie d'acqua, l'Unione Europea promuove azioni che prevedono la modernizzazione delle infrastrutture e l'armonizzazione delle attrezzature e delle procedure. In particolare, il Programma d'azione integrato NAIADES (Navigation and Inland Waterway Action and Development in Europe), che si sviluppa nell'arco di tempo compreso tra il 2006 e il 2013, punta alla stesura di una politica globale per il trasporto delle vie navigabili (IWT – Inland Waterway Transport). La creazione di condizioni favorevoli del mercato, l'incoraggiamento della modernizzazione della flotta, l'istituzione di corsi di formazione, il ridisegno dell'immagine del settore e la fornitura di adeguate infrastrutture nella rete delle vie navigabili ne sono gli strumenti.

### Le waterway come occasione di sviluppo del territorio

Alla luce di quanto detto, le vie d'acqua possono quindi giocare un ruolo innovativo rispetto alla storia recente nello sviluppo del territorio, ma che va a recuperare una tradizione importante e diffusa del passato. Sia quale luoghi di traffici e scambi, mezzi di trasporto per merci e persone, che di piacere e tempo libero, le vie d'acqua sembrano poter rappresentare oggi una nuova opportunità di sviluppo all'insegna della sostenibilità e dell'approccio lento al territorio. Per la loro stessa caratteristica di assi di *attraversamento* e di *penetrazione* del territorio, esse sono la testimonianza del legame tra l'uomo e l'ambiente e possono portare con sé uno sviluppo esteso, che mette in relazione più punti, sia lungo lo stesso asse, sia sul fronte opposto, alimentando una sorta di cabotaggio economico e culturale articolato e ricco di offerte. Se in Europa i paesi che possono godere di una rete di canali e fiumi – dalla Francia all'Olanda, dalla Germania all'Austria – hanno già avviato da anni un

processo di sviluppo in questa direzione, raggiungendo risultati rilevanti e arricchendo in termini di offerta le proprie proposte culturali e turistiche, l'Italia, che pur presenta in tutta l'area Nord potenzialità interessanti in questo senso, sembra accorgersi soltanto ora di questa risorsa. Numerose sono le iniziative a livello locale ma anche nell'ambito di progetti europei che vedono il tema delle vie d'acqua e della loro navigabilità al centro dell'interesse. Tra queste, il recente convegno che il Centro Città d'Acqua ha organizzato a Venezia dal 3 al 5 giugno presso le Tese di San Cristoforo, Arsenale, nell'ambito della manifestazione "Pianeta Acqua". Con il titolo di "Waterways, tra turismo ed economia", si è voluto fare il punto

sulla situazione delle vie d'acqua in Italia e in particolare sull'asse tra Lombardia e Veneto. Un quadro sullo stato dell'arte ma anche il segnale di una sensibilità in evoluzione che, soprattutto in tempi di crisi come quelli attuali, necessita di trovare soluzioni innovative, alternative e sostenibili per lo sviluppo del territorio. Diventa pertanto indispensabile diversificare la propria offerta culturale e turistica in modo da attrarre flussi diversi di utenti e, al tempo stesso, fornire chiavi di interpretazione del paesaggio le più articolate possibili.

Le vie d'acqua sono una risorsa complessa il cui ripristino coinvolge anche il recupero del patrimonio storico architettonico, culturale e naturale di un'intera area con la finalità di insediare nuove destinazioni d'uso. La loro riqualificazione permette di valorizzare il ruolo di spazio pubblico, di paesaggio rurale, urbano e turistico di qualità; il loro essere luoghi di fruizione turistica, culturale, gastronomica e sportiva; l'essere infine fonte di qualità della vita.

### Rassegna di progetti lungo le vie d'acqua italiane

Le esperienze progettuali e le iniziative di promozione culturale e turistica sul territorio italiano sono orientate prevalentemente al ripristino della navigazione in funzione turistica delle vie d'acqua, ad oggi attive solo per brevi tratti, e alla costruzione di itinerari articolati che vedono coinvolti territori a scala interregionale.

#### L'Idrovia Locarno-Milano-Venezia

La valorizzazione dei Navigli milanesi e pavesi con l'obiettivo del ripristino della navigazione da diporto e di passeggeri dal lago Maggiore a Milano e da Milano alla laguna di Venezia è portata avanti sin dal 1998 dall'Istituto per i Navigli – Associazione Amici dei Navigli di Milano. Un itinerario culturale ed artistico che punta a ricollegare, attraverso il recupero dell'idrovia Locarno-Milano-Venezia, il lago Maggiore con il mare Adriatico passando per Milano, grazie al restauro delle



Milano, le barche della IV discesa dimostrativa sul Naviglio Grande.

conche di memoria leonardesca. Un percorso di 150 km a pelo d'acqua tra castelli, ville, palazzi e strutture di archeologia industriale, che si articola dal lago Maggiore attraverso il fiume Ticino, il Canale Industriale (che dista solo 1 km dall'aeroporto Malpensa), il Naviglio Grande, il Naviglio di Pavia e poi, attraverso il Mincio e il Po, fino alla laguna veneta.

Il recupero in atto dell'asse portante del sistema lacuale e fluviale del bacino del Po non costituisce solo un'alternativa al turismo via di terra ma riprende anche il disegno di una comunicazione via acqua che oggi potrebbe sviluppare, attraverso il riuso delle alzaie e delle rive, percorsi ciclo-pedonali e interscambi bicicletta-barca.

#### *Il sistema portuale mantovano*

La quasi totalità della pianura padana potrebbe essere percorribile per buona parte dell'anno lungo le vie d'acqua, e, nel quadro delle potenzialità del trasporto idroviario, emerge la centralità del Sistema Portuale Mantovano all'interno della rete navigabile padano-veneta. Grazie alla presenza di infrastrutture storiche e moderne tra il fiume Po, il Mincio e il Canale Fissero Tartaro, si potrebbe sviluppare un asse di collegamenti acquei tra città d'arte.

Le province di Pavia, Lodi, Cremona e Mantova, che costituiscono il Sistema Turistico Po di Lombardia stanno investendo sul turismo fluviale, al fine di valorizzare i propri territori. In una ventina di località si è dato vita a diverse iniziative che richiamano l'attenzione sulla realtà del Po e dei suoi affluenti (ad esempio, la festa del fiume): sviluppo della navigazione fluviale, eventi culturali e ricreativi, prodotti tipici e attività produttive legate al fiume presentati come un percorso unitario, espressione della cultura delle comunità locali. Lungo questo asse, la navigazione fluviale si sta proponendo come un importante prodotto turistico, legato alla scoperta degli ambienti naturali, della cultura e delle tradizioni della gente di fiume. Soluzioni combinate quali nave + bicicletta, crociere settimanali o giornaliere, house-boat,

sport nautici, pesca sportiva sono alcune delle possibilità di "mobilità dolce" proposte dalla Provincia di Mantova per favorire la fruizione delle aree fluviali attraverso modalità diversificate ed integrate.

È stato inoltre messo a punto un programma di interventi regionali con particolare riferimento agli ambiti idroviari minori, di concerto tra Regione Lombardia e Provincia di Mantova. Infine è prevista una adeguata comunicazione grazie a guide turistiche e materiale promozionale.

#### *Il Veneto Orientale e le vie d'acqua*

Il territorio del Veneto Orientale è interessato da importanti fiumi e bacini idrici che hanno segnato la storia di questi territori, dove la simbiosi tra l'uomo e le acque è rimasta viva nei secoli. Nel tempo questa rete fluviale per gran parte navigabile (Tagliamento, Lemene, Livenza, Piave, Sile e loro affluenti) è stata potenziata soprattutto per scopi di carattere commerciale ed oggi la Litoranea Veneta si estende, lungo 134 km, dalla laguna di Venezia, al Delta del Po e al Golfo di Trieste, con alcune diramazioni che consentono di raggiungere località di particolare interesse

Attività sul bordo dell'acqua a Vicenza, nell'ambito di Vie d'Acqua.



storico-architettonico e ambientale. Questo sistema esteso lungo 514 km acquista un valore interregionale che potrebbe offrire, attraverso interventi di manutenzione e di valorizzazione (segnaletica, arredo urbano, approdi e attracchi, servizi tecnici e turistici, etc.), contributi importanti all'economia locale, sia per quanto riguarda il trasporto di merci che per il turismo e il diporto nautico. In particolare, il progetto di iniziativa comunitaria (Interreg III Italia-Slovenia) "Acque antiche. Il percorso della Litoranea Veneta", è finalizzato a far emergere e a rendere accessibile il ricco patrimonio culturale che si affaccia lungo le rive, attraverso il recupero di aree dismesse, il potenziamento di itinerari integrati a mobilità lenta (nautica e ciclo-pedonale) per residenti e turisti, e la creazione di sinergie operative tra gli operatori locali.

All'interno del sistema idroviario veneto, grande protagonista è il fiume Piave. Sacro alla patria, è, al tempo stesso, il fiume più sfruttato e inaccessibile d'Europa: il 90% delle sue acque viene prelevato per produrre energia elettrica e per irrigare i campi. Famoso per il secolare trasporto di tronchi che ha permesso la crescita di Venezia, il Piave è oggi oggetto di un progetto che prevede lo sviluppo e il rilancio del turismo, dell'ambiente, delle infrastrutture e della viabilità lungo i suoi 220 km. Navigabilità, messa in sicurezza delle rive, memorie della Grande Guerra, viabilità, difesa dell'ambiente, e turismo enogastronomico sono i punti fondamentali della convenzione firmata dalle province di Venezia, Belluno e Treviso che prende corpo con "Piave TVB". Il progetto verrà presentato alla Comunità Europea per beneficiare di finanziamenti atti alla realizzazione degli interventi previsti, integrati da possibili contributi del mondo imprenditoriale.

Con lo slogan "L'amore per la nostra terra scorre tra noi", le tre province si impegnano a condividere scelte di pianificazione territoriale e, in particolare, infrastrutture viarie, la promozione e il coordinamento dell'offerta turistica e di itinerari storico-culturali, l'attuazione di progetti di tutela e valorizzazione del corso del fiume.

Più focalizzato sul tema della valorizzazione dell'architettura di qualità con la realizzazione di itinerari ecosostenibili lungo i fiumi, è il progetto *Drava-Piave. Fiumi e architetture* (Interreg IV A Italia - Austria), presentato dalla Provincia di Belluno con la Provincia di Treviso, la Haus der Architektur di Klagenfurt, l'Azienda di soggiorno di Dobbiaco e il Kulturland Kärnten – Kärnten Werbung Marketing & Innovationsmanagement GmbH. Mediante la valorizzazione di siti architettonici storici e

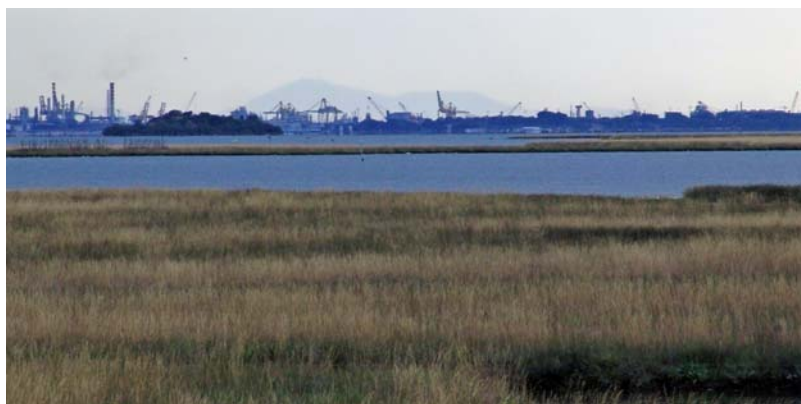
moderni esistenti, il progetto punta a restituire la fruizione adeguata, il trasferimento transfrontaliero di conoscenze e know-how in materia di pianificazione territoriale e di interventi biosostenibili.

La filosofia della riscoperta delle vie d'acqua e del turismo slow è alla base anche di alcuni progetti promossi dalla Provincia di Venezia. Tra questi, il progetto *Giralivenza*, finanziato in parte dal fondo europeo Leader Plus, che prevede la realizzazione di un sistema di itinerari turistici fluviali per il rilancio dell'economia dei territori di Treviso, Pordenone e Venezia e per la valorizzazione delle risorse ambientali e architettoniche. Il Master Plan del progetto, che dovrebbe essere ultimato entro il 2011, interessa circa 25 km di vie d'acqua e sei approdi intermedi su entrambe le rive del fiume Livenza, tra il porto Vecchio di Caorle e quello di San Stino, dai quali partiranno gli itinerari per visite a musei, centri abitati, chiese, etc.

#### Le "Vie d'Acqua del Nord Italia"

Avvicinare l'offerta turistica presente lungo vie d'acqua del Nord Italia alle più importanti e consolidate vie di navigazione europee è l'obiettivo del progetto *Vie d'Acqua del Nord Italia*, finanziato dal programma Leader Plus, che interessa

La laguna di Venezia durante la Lagunalonga.



lagune, fiumi, canali, navigli, idrovie, laghi, in particolare nelle Regioni Veneto, Lombardia ed Emilia Romagna. Il progetto ha sviluppato, lungo i percorsi di navigazione interna, alcuni moduli "pilota" per favorirne la fruizione e il coinvolgimento degli operatori locali pubblici e privati, anche attraverso l'integrazione delle waterway con le vie di comunicazione a mobilità lenta (percorsi pedonali, piste ciclabili, ecc.) e con le infrastrutture esistenti, consentendo una comunicazione capillare con i territori attraversati. La connessione fra le vie d'acqua e l'entroterra, la creazione di un sistema intermodale acqua-terra, lo sviluppo di forme di fruibilità altamente eco-compatibili rappresenta un'opportunità ulteriore per la valorizzazione di aree protette e sensibili affacciate sui corsi d'acqua.

Infine, vale la pena di citare alcuni progetti e iniziative a scala urbana che testimoniano l'interesse di alcune amministrazioni locali verso la creazione di un rapporto più intimo con il proprio corso d'acqua. Il Comune di Lodi, in Lombardia, sta attuando un progetto che, riqualificando le rive fluviali dell'Adda, possa rendere più attraente per i cittadini l'accesso all'acqua. Un ristorante galleggiante, un pontile con attracchi per le barche da diporto, e, a riva, una piccola spiaggia urbana per il relax; infine, un caleidoscopio, rivolto in particolare ai bambini, che funge anche, grazie alla sua struttura verticale, da *landmark* identificativo dell'area di intervento.

Il Comune di San Donà di Piave invece si appresta ad adottare un Master Plan per la realizzazione di un Parco Fluviale lungo un tratto del fiume. *Piave fiorito* prevede interventi di manutenzione straordinaria e la riqualificazione di una vasta zona sul riverfront con l'inserimento di percorsi ciclo-pedonali, fontane, aree attrezzate per i giochi, una rampa di alaggio per barche elettriche, un pontile e infine una casa-barca dotata di un bar, aula didattica e una palestra sul fiume. Un'interessante iniziativa vede protagonista l'assessorato alla cultura del Comune di Vicenza che promuove dal 2009 in collaborazione con Acque Vicentine SpA il progetto "Vie d'acqua-Vicenza lungo i fiumi". La manifestazione orienta a una riscoperta del valore urbanistico e sociale delle aree fluviali e si articola attraverso percorsi pedonali e ciclabili, navigazione sui fiumi, spettacoli e laboratori per bambini, letture, concerti, mostre e installazioni, incontri, tavole rotonde e una mappa – Acqua underground – che propone il tracciato delle acque sotterranee e nascoste, sul modello delle metropolitane cittadine.

Insolita ed originale è l'iniziativa promossa nella Laguna veneta dall'associazione culturale Venti di Cultura. Ancora in fase di sperimentazione, *Lagunalonga* intende promuovere un itinerario, articolato per via d'acqua attraverso i musei della cultura materiale, delle produzioni e dell'ambiente. Un cabotaggio culturale tra borghi marinari, paesi di campagna lungo i fiumi, ville lungo la riviera del Brenta e strutture industriali attive o dismesse, isole monofunzionali d'arcipelaghi abitati, aree naturali di barena e velme, boschi e valli da pesca. Come

dimostrano i progetti e le iniziative illustrate, l'utilizzo delle vie d'acqua si presenta come uno straordinario laboratorio di sostenibilità urbana e ambientale. Grazie alle nuove soluzioni offerte dalle tecnologie energetiche avanzate, applicabili sia ai mezzi di trasporto che alle attività lungo i bordi dell'acqua, si aprono nuovi scenari di sviluppo economico in grado di mettere a sistema le diverse esigenze nel complesso equilibrio tra tutela e innovazione. Una delle grandi sfide del futuro si giocherà certamente sulla definizione di nuove modalità di attraversare e di fruire il territorio nel rispetto delle risorse e del patrimonio identitario.

#### Riferimenti bibliografici

Breen A., Rigby D., "The new waterfront. A worldwide urban success story", Thames and Hudson, 1996.

Bruttomesso R., "Città d'acqua", in *Abitare N.417*, Editrice Abitare Segesta, Milano, 2002.

Bruttomesso R. (a cura di), "Città-Porto/City-Port", Catalogo della 10. Mostra Internazionale di Architettura di Venezia, Marsilio Editore, Venezia, 2006.

Censi B., Pittalis G. N., Favaro M., "Il Portolano delle Vie d'Acqua del Nord Itali", Mazzanti Editore, 2008.

ICPDR - International Commission for the Protection of the Danube River, "Manual on Good Practices in Sustainable Waterway Planning", PLATINA, 2010.

Farinella R. (a cura di), "I fiumi come infrastrutture Culturali", Editrice Compositori, 2005.

Giovinazzi O. (a cura di), "Città portuali e waterfront urbani. Ricerca bibliografica", Edizioni Città d'Acqua, Venezia, 2007.

Giulio C., "Il collegamento Reno-Meno-Danubio e le idrovie padano-venete nel sistema dei trasporti europei", Laveglia Editore, 2010.

Istituto per i Navigli/Associazione Amici dei Navigli (a cura di), "In Viaggio sui Navigli. Il Naviglio pavese da Milano al Ticino", Skira Editore, 2001.

Marshall R., *Waterfront in post-industrial cities*, Spon Press, New York, 2001.

Marzo Magno Alessandro, "Piave. Cronache di un fiume sacro", Il Saggiatore, 2010.

Montag Stiftung Urbane Räume and Regionale 2010 (eds.), Christoph Hölzer, Tobias Hundt, Caroline Lüke, Oliver G. Hamm, *Riverscapes. Designing Urban Embankments*, Cologne/Bonn Good Regional Practice, Birkhäuser, 2008.

Negri G. (a cura di), "Le vie d'acqua: rogge, navigli, canali", Milano, Electa, 2000.

Pizzo B., Di Salvo G. (a cura di), "Terres de Rivières", Officina Edizioni, 2006.

Prevel A., "Paysage urbain, à la recherche d'une identité des lieux", Ministère des Transports de l'Équipement du Tourisme et de la Mer, Lyon, CERTU, 2006.

#### Referenze immagini

La fotografia a pag. 59 è di M. Fletzer. La fotografia a pag. 60 è dell'Archivio Città d'Acqua. Le immagini a pag. 61 e 62 in alto a sinistra sono di B. Censi. Le immagini a pag. 62 in basso sono del Comune di Vicenza. Le fotografie a pag. 63 sono di F. Calzolaio.