

La Riviera del Brenta

Guida
in barca e
in bici

Pietro Casetta

Tracciati
Editore

Un Quaderno di



La Riviera del Brenta

Guida
in barca e
in bici

Pietro Casetta

Tracciati
Editore

Un Quaderno di



Le indicazioni fornite nel testo relativamente agli accessi dei natanti al corso d'acqua, ai percorsi ciclabili, e all'uso di qualsiasi infrastruttura presentata descritta, vanno intese esclusivamente come cortesie dell'autore.

Tali indicazioni non lo vincolano quindi a nessuna responsabilità morale, civile e penale relativa ad eventuali danni di qualsiasi natura che dovessero essere subiti da persone e cose, causati dall'uso delle strutture, proprio o improprio che sia. La responsabilità nell'uso di tali strutture spetta quindi, caso per caso, a chi ne fruisce, previo contatto con gli enti preposti.

Tracciati

Editore

e-mail: info@tracciati.eu

web: www.tracciati.eu

In collaborazione con:



Padova Originale è un marchio registrato.

Tutti i diritti sono riservati. La riproduzione totale e parziale del presente testo, effettuata con qualunque mezzo anche a solo scopo di divulgazione interna è vietata senza il consenso scritto dell'autore.

Prima edizione: dicembre 2018

© Pietro Casetta

Via Montello 3 bis - 35138 Padova

Tel.: 3493208640

www.padovaoriginale.it – padova@padovaoriginale.it

www.pietrocasetta.it – pietrocasetta@pietrocasetta.it

AVVERTENZE

Riguardo il testo

Questa Guida fa proprio il motto di Padova Originale: *“Niente nomi, niente date, niente spiegazioni libresche: solo stile, emozioni, autenticità”*. Limita quindi l’aspetto nozionistico e l’illustrazione dei pregi estetici dei beni culturali che essa descrive, preferendo dare risalto al loro inquadramento storico e geografico, passato e presente.

Non è focalizzata soltanto sulle Ville, ma anche sui manufatti idraulici e i principali corsi d’acqua che si intrecciano col Naviglio Brenta: ben cinque conche di navigazione, dieci ponti mobili, un mulino, e almeno tre specchi d’acqua.

Non è scritta da uno storico dell’arte ma da un geografo che di professione fa il giornalista, come tale abituato a riportare costantemente la storia col presente, e a ricorrere ad uno stile che cerca di essere il più accattivante possibile senza volere scadere nella banalità.

Riguardo le immagini

Foto e immagini non hanno scopo descrittivo ma orientativo, volendo consentire soltanto la facile individuazione dell’oggetto che viene descritto. Pertanto, quando la descrizione degli interni delle Ville non è accompagnata da foto, o lo è solo in parte, lo si deve alla difficoltà di reperire le autorizzazioni alla pubblicazione delle immagini. In questo caso ci si è limitati a pubblicare le sole immagini da esterno.

- La foto di copertina appartiene al Gabinetto fotografico dei Musei Civici di Padova, che si ringrazia per la collaborazione.
- Le foto delle Gallerie cinquecentesche del Bastione Portello Vecchio in Golena di San Massimo sono pubblicate per gentile concessione della fotografa Antonella Toninello.
- Lo schema del funzionamento delle conche di navigazione è pubblicato per gentile concessione di Luca Buson.
- Le foto degli interni di Villa Foscari Rossi sono pubblicate per gentile concessione di Villa Foscari Srl.
- La foto del Museo del Villano presso Villa Badoer Fattoretto è pubblicata per gentile concessione della famiglia Fattoretto.
- Le foto degli interni di Villa Valmarana sono pubblicate per gentile concessione di Barchessa Valmarana Srl.
- Tutte le altre foto appartengono all’autore del testo.

Riguardo la navigabilità

Le aperture delle conche vanno prenotate presso Sistemi Territoriali Spa. L’apertura dei ponti va richiesta ai Comuni in cui essi hanno sede; come riferimento si consiglia il Comune di Mira.

Gli accessi al corso d’acqua possono avere problematiche di manutenzione e pericolosità.

PRESENTAZIONE

Questa Guida non è una guida tradizionale. Chi vi cercasse solo l'esaltazione del "bello", del lusso, dello splendore della Repubblica di Venezia, ne rimarrebbe deluso. Ciò perché tutta quella magnificenza non sarebbe appartenuta neppure in minima parte a molti (moltissimi) di noi, i quali sarebbero stati ammessi all'interno di tali splendori se non per lavare panni, svuotare pitali e, nella migliore delle ipotesi cucinare e servire in tavola. Chi pensa che nei secoli passati si vivesse solo fra trine e merletti (che non fossero da rammendare e stirare) sbaglia. Almeno sino a tutto l'Ottocento il territorio veneto non fu solo quello delle ville e delle villeggiature, ma soprattutto quello delle alluvioni, delle paludi, della pellagra. Erano queste le "delizie" con cui moltissimi di noi avrebbero dovuto convivere. Le Ville altro non erano che parentesi felici (per pochi) in luoghi sfruttati sul piano economico e devastati su quello idrogeologico, costellati non di palazzi ma di "casoni", tipici edifici col tetto in paglia e i muri in graticci che racchiudevano in un unico vano famiglie numerosissime.

Ciononostante questa Guida non vuole riflettere in alcun modo la storiografia sociale che, soprattutto nel recente passato, ha saputo dar voce a quella cultura delle classi subalterne inopportunosamente ignorata dalla storiografia ufficiale. Non lo vuole perché la Riviera del Brenta non è rappresentativa soltanto dalla magnificenza di Ville quali Villa Pisani, e quindi dello sfruttamento che portò alla sua realizzazione. La Riviera è rappresentativa anche di quegli aristocratici (pochi, ma c'erano) che ebbero la lungimiranza e il coraggio di assumere come loro riferimento non la comoda cultura lagunare ma quella molto più impegnativa della Terraferma. Quella cultura, cioè, fondata non sui lussi ma sulla Bonifica, ovvero su quel progetto di riforma sociale e riassetto del territorio che, in pieno Cinquecento, fu l'obiettivo di chi accettò di trasformare la rendita fondiaria passiva in capitale e trasformarsi a sua volta in imprenditore. Villa Foscari La Malcontenta ne è il migliore esempio, trattandosi di uno dei più significativi casi in cui il capitalismo agrario si pose come fine quello che oggi chiameremmo il "welfare".

Questa Guida vuole contribuire, pur nella sua minimalità, a ricostruire qualche tassello di quella cultura della classe dirigente che nel nostro Paese (e forse in tutta Europa) si sta inesorabilmente dissolvendo. Non è rivolta agli studiosi, ai quali l'autore richiede comunque severità nelle critiche e propositività nelle osservazioni, ma soprattutto agli imprenditori, agli insegnanti, agli studenti. Insomma, a quel "ceto medio" portato per sua natura ad intendere il sapere non come un insieme di nozioni da sfoggiare nei salotti, ma come un complesso di conoscenze da elaborare affinché divengano il riferimento per la fondazione di un progetto sociale e, perché no, di un pensiero politico.

L'autore

INTRODUZIONE

Geografia della Riviera

La Riviera del Brenta inizia a Padova presso Porta Portello (detta anche di Ognisanti) e termina a Venezia in Riva degli Schiavoni, poco lontano dal complesso di Piazza San Marco. Interessa tre specchi d'acqua:

- il **Piovego**, scavato dai Padovani agli inizi del Duecento proprio per unire la loro città alla città lagunare congiungendo il Portello col Naviglio Brenta a Stra;
- il **Naviglio Brenta** da Stra alla foce nella Laguna di Venezia in località Fusina;
- il tratto di **Laguna di Venezia** che va dalla foce del Naviglio Brenta alla Riva degli Schiavoni.

Questi corsi d'acqua non solo collegano le Ville fra loro e con la capitale, ma sono parte integrante della loro struttura e architettura. Non è possibile considerare una villa della Riviera del Brenta senza il corso d'acqua di cui fa parte.

Ville o centri aziendali?

Una caratteristica spesso ignorata delle Ville venete, e quindi delle Ville della Riviera del Brenta, riguarda la loro funzione originaria, che non fu quella turistica.

Le Ville non sorsero come case di vacanza della nobiltà veneziana ("seconde case", diremmo oggi), ma come centri aziendali delle imprese agricole che sfruttavano i circostanti possedimenti terrieri. Solo in seguito assunsero anche la funzione di residenze estive, abbandonando poi completamente l'originaria funzione agricola.

La storia della Riviera del Brenta

L'origine della Riviera del Brenta come attualmente viene intesa risale al **Quattrocento**. Fu infatti questo il secolo della grande svolta della politica estera veneziana, che da potenza marinara iniziò la lenta trasformazione in Stato di Terraferma attraverso un deciso programma di espansione nei territori più prossimi della Laguna. Agli inizi del Quattrocento, quindi, favorendo e ottenendo la caduta della signoria padovana dei Carraresi (1405), Venezia ne incorporò il territorio e diede inizio ad una serie di traffici commerciali con Padova e il suo territorio. Questi traffici avvenivano principalmente attraverso l'asse Brenta-Piovego, una delle più immediate e sicure vie di comunicazione fra la Terraferma e la città lagunare. Gli investimenti economici della nobiltà veneziana, prima rivolti esclusivamente ai commerci marittimi, iniziarono quindi ad indirizzarsi all'agricoltura.

Un secolo dopo, nel **Cinquecento**, la presenza di Venezia nella Terraferma si consolidò anche politicamente grazie all'importante vittoria del 1509 nei confronti delle potenze dell'Impero, le quali avevano minacciato i possedimenti veneziani

di Terraferma. Alla presenza dei propri capitali nella Terraferma i veneziani fecero quindi seguire la loro presenza fisica, con l'erezione di ville e case dominicali. La monumentalità di questi edifici non va però intesa come ostentazione: la nobiltà veneziana costruiva in Terraferma esattamente con gli stessi criteri con cui avrebbe costruito a Venezia se avesse avuto a disposizione gli stessi spazi. Nel corso del Cinquecento continuarono inoltre gli investimenti nella Terraferma volti al rilancio per fini agricoli del territorio tramite un preciso programma politico di riqualificazione territoriale riassumibile in una parola: Bonifica.

La villa diventa *status symbol* nel corso del **Seicento**, o meglio a partire dalla vittoria di Lepanto (1571), quando i possedimenti marittimi veneziani persero tutto il loro prestigio. La battaglia si era conclusa con una schiacciante vittoria della coalizione cui Venezia aveva aderito, ma tale vittoria era costata la perdita dell'isola di Cipro e una pace svantaggiosa con l'Impero Ottomano. Questa perdita, unita all'avanzata turca, fu l'inizio di un generale arretramento delle posizioni di Venezia sul mare.

Il **Settecento** fu il secolo del massimo splendore e della massima decadenza. Una data che molti storici preferiscono non ricordare è il 1718, anno in cui, con la Pace di Passarowitz, Venezia rinunciò al nerbo del suo potere: l'iniziativa nel campo della politica estera. Fu così che essa entrò nella dolce agonia di un'ininterrotta vacanza, trascorsa dalla maggior parte della sua nobiltà nelle splendide Ville della Riviera nulla più investendo né sul mare né sulla Terraferma, dilapidando capitali e patrimoni in bische e prostitute, e formulando innumerevoli progetti generali di bonifica senza realizzarne nessuno. Il Settecento fu il secolo che contò più progetti e meno realizzazioni.

Con la **caduta di Venezia** (1797) iniziò il decadimento della Riviera del Brenta, ma anche un nuovo rilancio dell'agricoltura tramite un primo serio progetto di bonifica affidato da Napoleone ad Angelo Maria Artico.

Pietro Paleocapa con Vittorio Fossombroni nell'**Ottocento** e Luigi Gasparini nella prima metà del **Novecento** intrapresero e conclusero tutti gli interventi idraulici che permisero a gran parte del territorio veneto e in particolare alla Riviera di riqualificarsi. Ma l'alluvione del 1966 inaugurò un nuovo lungo periodo di degrado idrogeologico che, a causa dell'assenza di radicali opere di sistemazione idraulica portò al ripetersi del fenomeno alluvionale nel 2010.

Tale degrado idrogeologico continua tuttora.

Nel corso del lungo periodo di degrado sette-ottocentesco della Riviera del Brenta le Ville vennero abbandonate, vendute, o private della necessaria manutenzione, e molti parchi vennero distrutti per essere utilizzati in modo diverso.

Tale processo di degrado terminò ufficialmente nel 1958, quando un primo tratto della Riviera, precisamente il tratto dal confine con la provincia di Padova sino al bordo della Laguna, venne sottoposto a vincolo monumentale. Successivi vincoli estesero poi questa prima area di tutela.

Contemporaneamente all'emissione dei vincoli di tutela, riprese la navigazione turistica lungo la Riviera; ma soltanto nell'estate del 1998, con la fine dei lavori di restauro e ripristino del cinquecentesco molo padovano del Portello, da cui la Riviera del Brenta ha inizio, la Riviera è ritornata ad essere interamente navigabile.

La società della “vita in villa”: il *Burchiello* e la *Barca di Padova*

Ad informarci circa le imbarcazioni impiegate in passato per percorrere la Riviera del Brenta è lo scrittore Sandro Zanotto, che tutti gli appassionati di storia fluviale veneta ricordano con grande stima e affetto:

“...Nel Settecento si aveva così una vera flotta di barche di tutti i tipi ... in cui spiccano il burchiello per i passeggeri più facoltosi e la barca di Padova per i meno abbienti. Quest'ultima faceva servizio notturno dal capolinea di Ponte Altinate per arrivare a Rialto, ed ospitava in genere un ambiente poco raccomandabile. Il Burchiello invece faceva servizio diurno, dalla gradinata cinquecentesca del Portello alla Riva degli Schiavoni, trainato da cavalli con il sistema dell'alzaia, mentre il tratto da Fusina a Venezia veniva svolto a vela e remi...

Era un'imbarcazione molto lussuosa, nella quale si imbarcavano tutti i protagonisti, avventurieri e aristocratici, letterati e cortigiane, della dolce vita settecentesca. Ce ne rimangono incantevoli pagine di viaggio di Goldoni, Casanova, Byron, Goethe, Montaigne, e nei resoconti di viaggio di papa Pio VI e papa Pio VII. Nel viaggio si creava un clima di rapporti particolare, come un altro aspetto della “vita in villa” per cui avevano letteralmente delirato i nobili e gli artisti di tutta un'epoca.

Un simile modo di viaggiare non aveva uguali al mondo per il paesaggio che attraversava, per la compagnia ben selezionata, per le continue tappe alle varie località rivierasche che movimentavano il percorso...”

Con la caduta della Serenissima il servizio del burchiello venne soppresso.

Il servizio di navigazione riprese soltanto nel maggio del 1960 per iniziativa dell'Ente Provinciale per il Turismo di Padova, naturalmente con un battello a motore, e percorrendo solo un tratto della Riviera. Il Portello, come detto, ne restò escluso sino al 1998.



VILLE, CONCHE, PONTI

Innovativa sul piano politico e militare, Venezia fu altrettanto conservativa su quello architettonico: a qualunque secolo una villa veneta appartenga, inalterata ne rimane l'impostazione architettonica. Su di un'ampia area verde si ritrovano quindi i tre volumi principali: la villa propriamente detta, la barchessa in molti casi trasformata poi in foresteria, l'oratorio.



La villa

La villa è una compatta, funzionale e simmetrica costruzione a tre piani: generalmente (ma non sempre) al piano terra vi erano le cucine e quelli che oggi chiameremmo gli uffici, al primo piano il Salone e le stanze dei proprietari, al secondo le stanze della servitù.

La villa è sempre a “pianta passante”, vale a dire con due facciate simmetriche fra loro parallele e i relativi ingressi rigorosamente posti uno di fronte all'altro senza nulla che li separi. Ingressi e facciate sono posti uno sul lato campagna e l'altro sul lato fiume, talché il collegamento coi campi, ora trasformati in parchi, e con la via di comunicazione principale fosse immediato.

La facciata principale, generalmente, è la facciata sud, circostanza per la quale le Ville più belle appaiono quelle alla sinistra del corso d'acqua, il quale corre da ovest ad est. Non ci si meravigli quindi se alcune delle Ville che si affacciano sulla destra del corso d'acqua appaiono piuttosto spoglie, in quanto è su questo lato che presentano la facciata retrostante.

Una volta entrati, a destra e a sinistra dell'ampio spazio interno si aprono general-

mente due stanze per lato. Al centro di uno dei lati si trova la scala che porta al piano superiore, il quale ripete la planimetria del piano terra. In strettissima relazione funzionale con la villa vi è la barchessa.

Va chiarita una circostanza. Le barchesse, di qualsiasi genere fossero o siano, non erano e non sono le rimesse delle barche. Le rimesse si chiamano, come vedremo, cavane. L'invitante omofonia "barchessa-barca" non deve ingannare anche se continua a farlo. Il termine barchessa deriva infatti dalla voce di probabile origine preromana barca intesa come cumulo di biade (covoni di grano, avena, paglia, ecc.) Per estensione si intende per barca anche una qualunque quantità di roba ammassata. La barchessa è quindi l'edificio che custodisce tali prodotti e gli attrezzi necessari per ottenerli dalla terra. I natanti non c'entrano, anche perché le barchesse si trovano molto spesso in luoghi ben lontani dai corsi d'acqua.

Relativamente alla presenza degli oratori, va sottolineato che lo Stato veneziano era laico. In campo istituzionale non tollerava quindi alcuna ingerenza da parte di qualsiasi religione, e per la stessa ragione non ingeriva in campo privato riguardo la professione di qualsiasi fede.

Le conche di navigazione

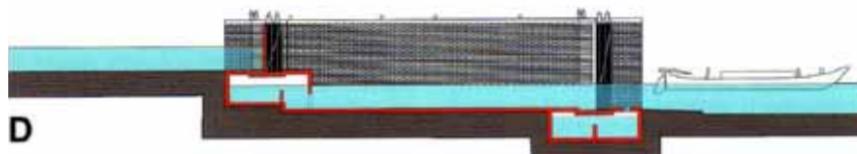
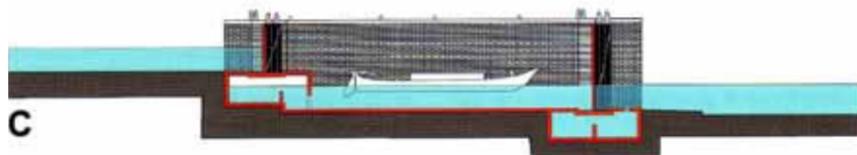
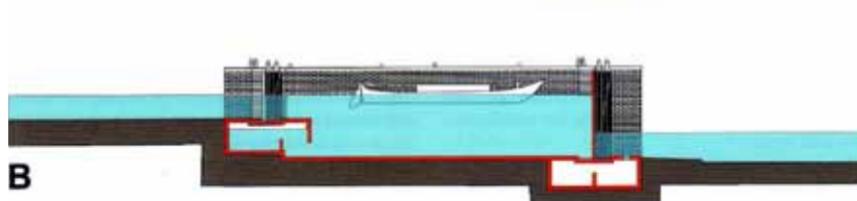
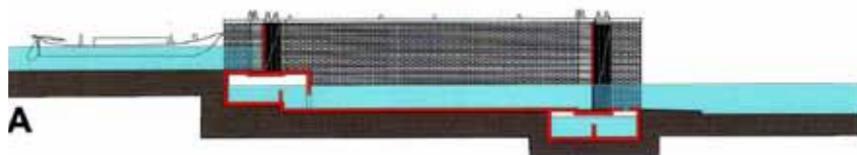
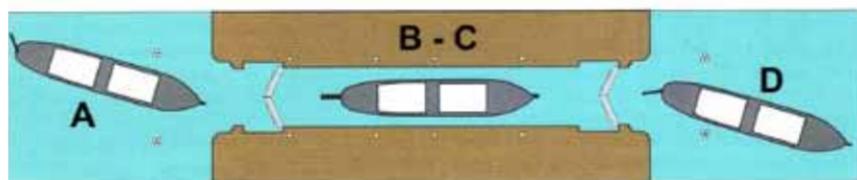
Fra Padova e la Laguna di Venezia il pelo d'acqua del Naviglio Brenta subisce un dislivello, misurato per Padova al Ponte di Corso del Popolo, pari a 8,80 metri. Tale dislivello non va confuso con l'altitudine sul livello medio del mare, che per Padova alla chiesa di Sant'Andrea è pari a 13,50 metri. 8,80 metri erano comunque troppi per consentire una velocità della corrente che non creasse difficoltà al traino delle imbarcazioni, il quale avveniva ad opera dei cavalli sulle strade alzaie realizzate lungo il corso d'acqua. Questa e altre ragioni di carattere idraulico portarono a "spezzare" il corso d'acqua in più tratti di pendenza più dolce, realizzando cinque "gradini", o meglio cinque salti d'acqua. Risolto un problema se ne creava però un altro, relativo al superamento di tali salti d'acqua. La soluzione si ebbe nel Quattrocento con l'invenzione delle **conche di navigazione**, veri e propri "ascensori d'acqua" che permettono lo scavalco dei dislivelli.

Le conche di navigazione sono costituite da una vasca e da due porte vinciane. Il funzionamento è il seguente: all'apertura della porta più prossima al battello questo entra nella vasca e aspetta la chiusura della porta. Una volta chiusa, la vasca viene svuotata (o riempita) sino a quando il livello dell'acqua in essa contenuta raggiunge quello al di là della porta successiva. Il principio sfruttato è quello dei "vasi comunicanti", per il quale uno stesso liquido contenuto in recipienti diversi raggiunge lo stesso livello in entrambi i recipienti quando essi sono messi in comunicazione fra loro, cosa che nelle conche di navigazione avviene attraverso appositi collettori non visibili ma manovrabili. A svuotamento (o riempimento) avvenuto, la porta successiva viene aperta e il battello esce per continuare la navigazione.

**Schema di funzionamento di una conca di navigazione.
Passaggio in discesa.**

- A** Apertura delle porte di monte
B Entrata della barca nel cratere
C Chiusura delle porte di monte, apertura delle valvole ed abbassamento del livello dell'acqua all'interno
D Apertura delle porte di valle e uscita della barca

Disegno: L. Buson.



Va sfatato un mito. Le conche di navigazione non furono inventate da Leonardo da Vinci ma, pare, ben prima che egli nascesse (1452) ovvero nel 1438-39. L'invenzione si dovette alla necessità di superare un dislivello di pochi metri che ostacolava l'arrivo dei blocchi di granito destinati alla costruzione del Duomo di Milano. La conca ritenuta la più antica del mondo venne quindi eretta nella città meneghina in località Viarenna dov'è tutt'ora visibile.

Leonardo si occupò anche di conche ma, per forza di cose, più tardi. Ad egli si deve semmai l'invenzione delle porte a vento (o "porte vinciane") largamente impiegate nelle conche di navigazione. La posizione a V dei loro battenti sfrutta infatti la pressione dell'acqua per impedire l'apertura non desiderata della conca, e mantenere un'ottima tenuta idraulica.

I ponti mobili



Oltre alle cinque conche, lungo la Riviera del Brenta vi sono dieci ponti mobili realizzati proprio per consentire il transito dei natanti: per la maggior parte essi sono girevoli attorno ad un pilone piantato sul letto del fiume; uno dei ponti è scorrevole e quindi apribile spostandolo sulla carreggiata stradale; un altro è levatoio.

Due di essi sono apribili soltanto a mano dagli operatori incaricati. Si tratta del secondo, poco a valle dell'incrocio col Canale Novissimo, e del sesto detto di Villa Valmarana perché poco a valle di essa.

Un altro è stato elettrificato pochi anni fa. Si tratta dell'ottavo, situato di fronte a Villa Moro a Mira. Il meccanismo manuale non è però stato rimosso perché tutt'ora impiegato in caso di guasti elettrici.

Il corso d'acqua

Non si pensi che la Riviera del Brenta sia sempre stata quell'amenissimo percorso fluviale che ora ci accoglie. Se la sua regimazione non fosse stata inserita fra le più importanti sistemazioni dei corsi d'acqua veneti, navigarla sarebbe un'impresa adatta solo a chi ama gli sport estremi.

La prima di tali radicali sistemazioni si dovette al governo austriaco del Lombardo-Veneto nella prima metà dell'Ottocento. Quando giungeremo a Dolo, alla Conca

Antica osserveremo l'incredibile lapide posta a circa quattro metri da terra che indica il livello raggiunto dall'alluvione del 1839: quella che costrinse il viceré del Lombardo-Veneto arciduca d'Austria Ranieri Giuseppe d'Asburgo ad incaricare i prestigiosissimi idraulici Vittorio Fossombroni e Pietro Paleocapa a realizzare il Piano che porta il loro nome, e che tutt'ora vale come riferimento per qualsiasi scelta tecnica nel campo della sicurezza idraulica veneta.

L'intervento dei due tecnici fu decisivo ma non sufficiente. Tanto che durante il ventennio fascista il loro Piano dovette essere perfezionato e integrato dal progetto dell'ing. Luigi Gasparini, al quale si deve l'odierna conformazione della Riviera del Brenta e dei principali corsi d'acqua padovani e veneziani.

Resta un'unica amareggiante considerazione. I due Piani, Fossombroni-Paleocapa e Gasparini, vennero redatti e realizzati il primo sotto il dominio di un Paese straniero, il secondo sotto una dittatura. Fra la fine del dominio austriaco e l'avvento del fascismo poco si ebbe oltre alla visita di re Umberto I nei paesi colpiti dall'alluvione del 1882. E dopo la fine del ventennio si ebbe ancora meno: il Piano di sistemazione idraulica elaborato dalla Commissione De Marchi a séguito dell'alluvione del 1966 dorme infatti il suo sonno eterno negli archivi del competente Ministero. Invece, a séguito dell'alluvione del 2010, il Piano del gruppo di lavoro del prof. Luigi D'Alpaos elaborato su incarico della Regione Veneto, riassume il suo destino nell'importo miliardario che la sua realizzazione richiede.

Mentre, a séguito della recentissima alluvione di fine ottobre 2018 è ripreso il mantra a favore del completamento dell'Idrovia Padova-Venezia come scolmatore delle acque di piena. Un inascoltato rito apotropaico che viene ripetuto da decenni ogni volta che piove troppo.



L'ITINERARIO: CON QUALI MEZZI

In barca con Padova Originale

La Riviera del Brenta è percorsa a scopo turistico da più compagnie di navigazione che effettuano anche la visita di alcune Ville. Padova Originale si serve esclusivamente di Delta Tour Navigazione Turistica.

In *mascareta*

Fra le tradizionali barche a remi la *mascareta* è il mezzo più romantico, anche perché consente di trasportare qualche persona oltre al vogatore. In quanto al peso la si può però paragonare ad una barca a motore, ma a differenza di questa non occorre trasportarla sino al fiume potendo noleggiarla presso le società remiere presenti a Padova e sulla Riviera del Brenta.

La *mascareta* venne inventata oltre due millenni fa proprio per solcare le acque di questi fiumi e soprattutto la Laguna. Il tipo di voga che essa richiede è detto “alla veneta”, cioè in piedi esattamente come i gondolieri, e può essere appreso seguendo i corsi tenuti dalle associazioni di voga di Padova e della Riviera del Brenta.

In barca a remi

Il percorso può essere effettuato anche con imbarcazioni a remi non tradizionali. Le più consigliate sono la canoa e il kayak, che per brevi tratti possono essere trasportate a mano dal solo vogatore consentendo quindi un agevole accesso al fiume e l'eventuale superamento via terra dei ponti girevoli e delle conche di navigazione evitando di richiederne l'apertura.

In barca a motore

Le imbarcazioni a motore non sono interdette, ma gli accessi al fiume per questo tipo di natanti sono limitati.

Le difficoltà

Prima di effettuare il percorso in barca è bene ispezionare gli accessi al fiume per constatare la loro effettiva idoneità all'imbarcazione che viene impiegata.

Inoltre, riguardo al primo tratto, è bene accertarsi che il Controstegno di San Gregorio sia aperto.

Si sconsiglia di sottopassare i ponti mobili anche se il tirante d'aria, cioè lo spazio fra il pelo dell'acqua e la base del ponte, potrebbe permetterlo magari accovacciandosi. Tali ponti sorgono in genere su restringimenti dell'alveo, quindi in punti in cui la corrente aumenta di velocità.

L'apertura delle conche di navigazione, dei ponti, delle ville

Il servizio di apertura delle conche e dei ponti è regolato dall'ente Sistemi Territoriali, che si consiglia di consultare soprattutto relativamente agli orari.

Non è richiesto nessun pedaggio né autorizzazione.

In caso di forti piene anche precedenti le giornate in cui si vuole compiere il percorso, o di accentuato maltempo, gli enti preposti possono interdire la navigazione per motivi di sicurezza o impraticabilità dei manufatti idraulici.

Altrettanto consigliato è informarsi presso le Ville che si desidera visitare circa gli orari e i prezzi.

Il giorno di chiusura delle conche, dei ponti, delle ville e di gran parte dei ristoranti e punti di ristoro è il lunedì.

In bicicletta

L'itinerario può essere effettuato con qualsiasi tipo di bici: non esistono asperità tali da consigliare soltanto mountain-bike.

Alle volte, dove indicato, sarà necessario abbandonare le rive del Naviglio Brenta per evitare il pesante traffico della Statale 11 che a tratti lo fiancheggia; l'itinerario alternativo che viene proposto è stato scelto per essere altrettanto piacevole e interessante.

GLI ACCESSI CITTÀ DI PADOVA, AL PORTELLO E AL FIUME

In auto, con barche a remi

Si giunge al Portello, da tutte le direzioni, attraverso l'uscita autostradale Padova Est. Si accede al fiume, il Piovego, dalla cinquecentesca Scalinata del Portello, di fronte all'omonima Porta, trasportando l'imbarcazione a mano.

In auto, con barche a motore

Le barche a motore possono accedere al fiume da Padova e dai Moranzani. A Padova l'accesso si trova subito a monte della Conca idraulica di Voltabarozzo. Superata la conca ci si immette nel Canale San Gregorio, il quale è lungo circa 3 Km e termina nella Riviera: a sin. si giunge al Portello, a ds. si prosegue invece verso Venezia.

Ai Moranzani, l'accesso si trova ad 1 Km dalla conca, sulla riva sin.

Le tappe

Si è suddiviso questo itinerario in 6 tappe, che coincidono con i tratti compresi fra una conca idraulica e la successiva. Alle conche corrispondono anche gli accessi al fiume.

- **Prima tappa: dal Portello alla Conca di Noventa Padovana**
- **Seconda tappa: dalla Conca di Noventa Padovana alla Conca di Stra**
- **Terza tappa: dalla Conca di Stra alla Conca Nuova di Dolo**
- **Quarta tappa: dalla Conca Nuova di Dolo alla Conca Nuova di Mira**
- **Quinta tappa: dalla Conca Nuova di Mira alla Conca dei Moranzani**
- **Sesta tappa: dalla Conca dei Moranzani alla Riva degli Schiavoni**