



Opportunità di turismo
alternativo nell'ambito del
Distretto turistico
delle Province di:
Venezia, Rovigo,
Treviso, Vicenza

INDICE

1. Presentazione del progetto
2. Area di intervento del progetto
3. Analisi imprenditoria
4. Analisi infrastrutture
5. Conclusioni

1. Presentazione del progetto

Il progetto, predisposto dall'agenzia di sviluppo GAL Venezia Orientale, che opera nell'area est della Provincia di Venezia, intende promuovere lo sviluppo imprenditoriale nei comuni "obiettivo 2" che rientrano nel Distretto Turistico delle Province di Venezia, Rovigo, Treviso e Vicenza, riconosciuto dalla Regione Veneto con DGR n. 1766/2004.

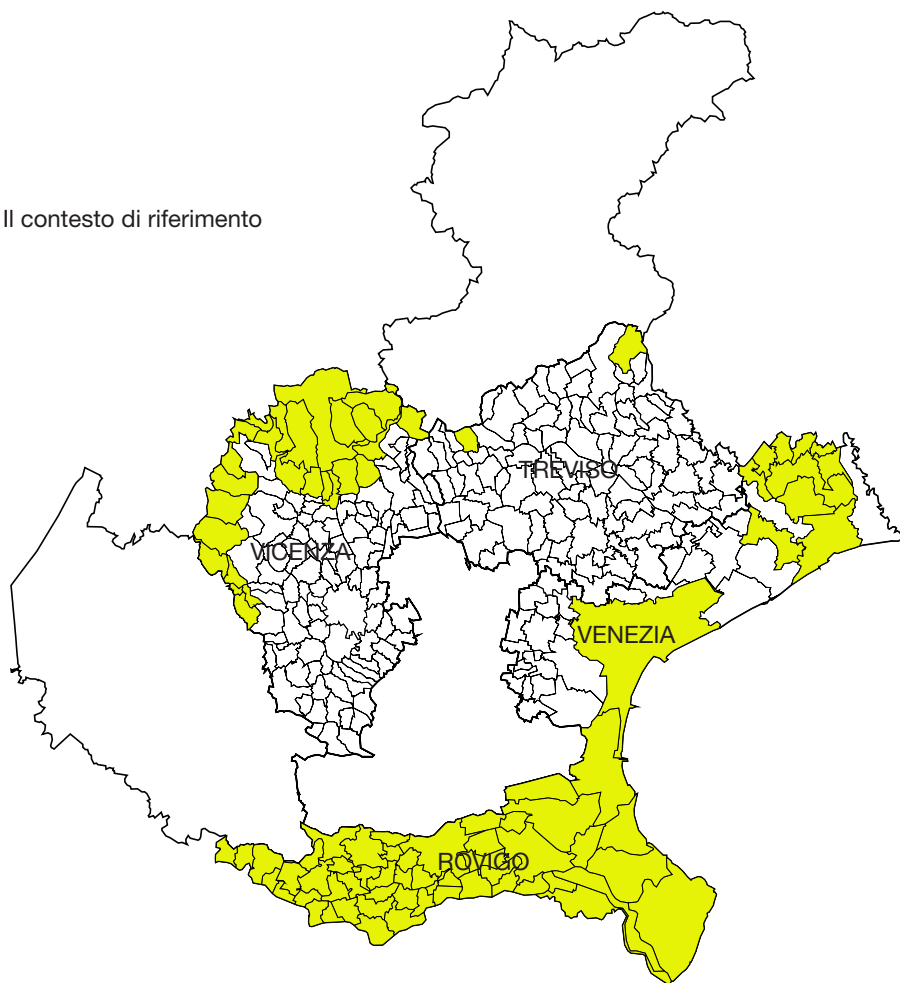
L'iniziativa scaturisce dalla consapevolezza che il territorio del Veneto presenta ancora significative possibilità di investimento nel settore del turismo. In particolare, mentre le aree litoranee e montane e le città d'arte possono contare su una tradizione di ospitalità pluridecennale, che ha originato un mercato turistico ormai maturo e consolidato e che risponde a tutte le possibili esigenze dei visitatori, sussistono ampie aree marginali che risultano per lo più estranee ai principali flussi turistici, nonostante il crescente interesse per le nuove forme di fruizione ricreativa del territorio e per il cosiddetto "turismo minore". Molte di tali aree sono comprese all'interno dei comuni "obiettivo 2" del Distretto.

Partendo da questi presupposti il progetto intende promuovere le aree target presso potenziali imprenditori del settore turistico, illustrando la gamma di opportunità che esistono a livello locale in grado di supportare iniziative di tipo imprenditoriale.

L'obiettivo generale è quello di stimolare la nascita di iniziative legate sia all'ospitalità (ristorazione e pernottamento) sia alla fornitura di servizi (noleggi e trasporti, guide, manutentori, ecc.).

L'"obiettivo 2" nella programmazione comunitaria 2000-2006 consisteva nel «favorire la riconversione economica e sociale delle zone con difficoltà strutturali» (Reg. CE 1260/99).

Il contesto di riferimento



Il progetto riguarda 5 aree della Regione Veneto: Venezia Orientale e Venezia Occidentale, Rovigo e delta Po, Pedemontana trevigiana, Prealpi vicentine.

91 i Comuni interessati:

Provincia di Venezia (13 comuni) Annone Veneto, Caorle (*), Cavarzere, Chioggia (*), Cinto Caomaggiore, Cona, Concordia Sagittaria (*), Fossalta di Portogruaro, Gruaro, Portogruaro (*), Pramaggiore, Teglio Veneto, Venezia (*)

Provincia di Rovigo (50 comuni) Adria, Ariano nel Polesine, Arquà Polesine, Badia Polesine,

Bagnolo di Po, Bergantino, Bosaro, Calto, Canaro, Canda, Castalguglielmo, Castelmassa, Castelnuovo Bariano, Ceneselli, Ceregnano, Anezze, Costa di Rovigo, Crespino, Ficarolo, Fiesso Anezzeo, Frassinelle Polesine, Fratta Polesine, Gaiba, Gavello, Giacciano con Baruchella, Guarda Veneta, Lendinara, Loreo, Lusina, Melara, Occhiobello, Papozze, Pettorazzagrimani, Pincara, Polesella, Pontecchio Polesine, Porto Tolle, Portoviro, Rosolina, Rovigo (*), Salara, San Bellino, San Martino di Anezze, Stienta, Taglio di Po, Trecenta, Villadose, Villamarzana, Villanova del Ghebbo, Villanova Marchesana

Provincia di Treviso (2 comuni) Cavaso del Tomba, Fregona

Provincia di Venezia (26 comuni) Altissimo, Asiago, Caltrano, Calvene, Chiampo (*), Cison di Montebelluna, Cogollesino, Conco, Crespadoro, Eneide, Fossalta di Piave, Gallio, Laghi, Lestice, Lido di Venezia, Lusiana, Nogarole Vicentino, Pedemonte, Posina, Recoaro Terme, Roana, Rotzo, San Pietro Mussolino, Valdastico, Valli del Pasubio, Valstagna

(*) I comuni indicati con (*) nella precedente tabella sono compresi parzialmente.

Gli obiettivi generali

- Creare meccanismi collaborativi con operatori dell'area target del progetto;
- censire gli elementi di pregio delle aree interessate;
- analizzare le potenzialità del territorio;
- creare almeno 10 nuove imprese nei 91 comuni Obiettivo 2 o nuove sedi per imprese già esistenti.

Obiettivi specifici

- conoscere i principali elementi di pregio dei 91 comuni rientranti nelle aree di interesse del progetto;
- analizzare l'evoluzione dell'impresa turistica locale attraverso un'analisi dei trend dei microsettori e dei principali fattori di successo o insuccesso;
- determinare le prospettive di sviluppo locale delle principali infrastrutture e dei principali gestori di servizi turistici nelle province del Distretto;

- diffondere strumenti informativi ai potenziali imprenditori, illustranti le opportunità nei territori interessati dal progetto;
- attivare contatti diretti con potenziali imprenditori per la promozione di nuove imprese o per l'apertura di nuove sedi;
- far conoscere il modello progettuale per la replica delle best practices, alle realtà attualmente fuori dal Distretto (province di Padova, Verona e Belluno).

Risultati previsti

Finalità del progetto è la costituzione di almeno 10 nuove imprese (o nuove sedi operative per imprese preesistenti), localizzate all'interno dei 91 comuni interessati dal progetto (aree obiettivo 2 del Distretto turistico delle Province di Venezia, Rovigo, Treviso e Vicenza).

Tali imprese dovranno essere:

- Rispondenti alla definizione di Piccole e Medie imprese (Racc. n° 2003/361/CE del 6.5.2003 Commissione Europea);
- Non appartenenti alla codifica A (agricoltura, caccia, silvicoltura), o B (pesca, piscicoltura e servizi connessi), secondo ISTAT ATECO 2002;
- Esclusivamente costituite a seguito delle attività del presente progetto.

I destinatari

Le imprese di cui si intende stimolare la costituzione fanno riferimento principalmente alle attività tradizionali o innovative, connesse all'ospitalità turistica.

Sono tuttavia comprese anche imprese che potranno dedicarsi ai servizi turistici che possono supportare la fruizione sostenibile del territorio, legata alle nuove tendenze del mercato turistico.

2. area di intervento del progetto

L'analisi presentata in questo capitolo, verifica le risultanze emerse dalla creazione di un database di elementi di pregio localizzati nei territori oggetto del progetto "Altrovento".

Il progetto sonda alcune aree del "Veneto minore", spesso limitrofo ad aree di grande tradizione turistica, dotate di un notevole potenziale di sviluppo ancora non adeguatamente valorizzato.

I trend recenti manifestano un crescente interesse verso nuove forme di fruizione del territorio, con una costante crescita del turismo cosiddetto "attivo", alternativo ai circuiti tradizionali; un turismo orientato ad esplorare itinerari di interesse naturalistico e di contatto con le tradizioni culturali ed enogastronomiche locali.

Molto spesso le iniziative di promozione locale non sono riuscite ad intercettare adeguatamente questi flussi crescenti di domanda, da un lato per la limitatezza delle risorse disponibili, dall'altro per la focalizzazione delle attività intraprese su target territoriali non ampi.

L'analisi identifica, come nelle altre sezioni, cinque ambiti territoriali, pur essendo focalizzata ed organizzata per singolo Comune:

- l'area del portogruarese;
- la fascia meridionale della provincia di Venezia;
- il rodigino;
- la fascia pedemontana e montana vicentina;
- due comuni in provincia di Treviso.

L'indagine è stata svolta con il supporto di un database informatico nel quale sono stati inseriti gli elementi di pregio individuati attraverso una ricerca capillare che ha riguardato tutti i 91 comuni di interesse per il progetto. Sebbene la consultazione del database (www.altrovento.net) permetta di trarre una serie molto ampia di spunti anche a livello comunale, in questo contesto si considera significativo concentrare le considerazioni su ambiti territoriali sovracomunali.

I siti di interesse turistico

Il Database creato, consultabile attraverso il sito dedicato all'iniziativa collocato nel portale del GAL Venezia Orientale (www.vegal.net) permette un veloce e facile sguardo alle risorse di valenza turistica presenti nei 91 Comuni oggetto dell'analisi, consentendo di identificare, consentendo di identificare le tipologie di beni culturali più frequenti, le iniziative più assidue, i prodotti enogastronomici di maggiore significato.

Dal database è possibile estrapolare una serie di statistiche che danno numerose chiavi di lettura per interpretare il territorio, i suoi punti di forza, le sue ricchezze.

Gli elementi di pregio censiti sono numerosi, attorno alle 1.500 unità; essi sono intuitivamente distribuiti in modo non omogeneo nei vari Comuni, essendo fortemente interrelati con la dimensione demografica del Comune, la sua storia, la sua posizione geografica.

Il database impostato ha una funzione informativa, dedicata a chiunque voglia intraprendere un'iniziativa turistica nei territori in questione, e fotografa il contesto di partenza, le potenzialità da sviluppare per ciascun Comune e territorio, in termini di elementi che potrebbero generare, in prospettiva, una domanda turistica.

Molti dei siti e delle manifestazioni censite non sono oggi oggetto di significative iniziative di promozione; in larga parte ciò è dovuto alla consistente presenza di elementi di pregio su tutto il territorio veneto, che rende difficile un'operazione di comunicazione di grande impatto sui siti cosiddetti minori, ma anche la frammentarietà delle iniziative avviate sinora, spesso a livello comunale, incide sulla scarsa visibilità complessiva.

L'identificazione di territori più ampi in cui operare risponde quindi a questa esigenza di "rete", che valorizza un insieme di beni ed eventi legati ad un territorio e li promuove come un'entità complessiva che assume, in questo modo, ben diverso significato e maggiori potenzialità.

Dalla lettura generale dei dati emergono una serie di considerazioni davvero rilevanti.

In primo luogo, lo straordinario peso della componente culturale; un terzo degli elementi di pregio censiti appartengono a questa categoria.

Il risultato costituisce un'ulteriore conferma della ricchezza di testimonianze storiche presenti nella Regione Veneto; ville e palazzi storici, musei, aree archeologiche, siti e manufatti rurali, monumenti, sono categorie presenti in modo straordinariamente significativo.

In tal senso appare di particolare rilievo l'analisi svolta nel rodigino, dove il patrimonio ar-

chitettonico delle ville e degli insediamenti rurali delle famiglie patrizie venete presenta una capillarità straordinaria, non essendoci praticamente Comune che non possa vantare un suo patrimonio, spesso di notevole spessore. Per quanto riguarda la rete museale, essa



appare sostanzialmente distribuita in modo omogeneo nei territori, mentre le aree archeologiche sono fisiologicamente concentrate in pochi siti di notevole importanza; più articolata e specifica la realtà riguardante i monumenti di rilievo, che pare legata alle comunità di maggiore importanza e storicità che sono state censite (Asiago, Rovigo, Chioggia, Portogruaro, a titolo di esempio).

Diverso il discorso che riguarda invece paesaggi e siti rurali di interesse; al di là delle logiche di censimento, che non permettono, come del resto per le altre voci, di dare un diverso valore "qualitativo" ai vari elementi, va in ogni caso sottolineato il notevole numero degli elementi di pregio e la loro presenza in tutti i territori; questo costituisce un fattore importante, visto che il turismo che si intende promuovere ha per definizione una connotazione fortemente rurale.

Il turismo del paesaggio appare quindi come un elemento di grande potenziale in tutte le aree coinvolte, da abbinare alle peculiarità in termini di punti di forza di ciascun territorio.

Del resto la morfologia ed il contesto territoriale di riferimento muta radicalmente a seconda degli ambiti territoriali geografici identificati, in particolare:

- nell'alto vicentino e nel trevigiano esso è legato alla ricchezza di scorci pedemontani e montani di grande fascino, a forme architettoniche rurali particolari e all'abbinamento con percorsi legati alla tematica della Grande Guerra e ad una fruizione turistica attiva;
- nel rodigino il paesaggio è dominato dal Po come elemento di straordinario interesse naturalistico;
- nel veneziano le lagune ed il sistema dei fiumi sono l'elemento caratterizzante, assieme ai paesaggi della bonifica;



Per quanto attiene il turismo religioso, le testimonianze presenti in Veneto sono enormi e diffuse in tutto il territorio senza eccezioni.

I beni "religiosi" censiti costituiscono oltre il 20% del patrimonio, con percentuali omogenee in tutti gli ambiti territoriali; tutti i Comuni presentano un sito di carattere religioso di una qualche rilevanza, aspetto che rende questa categoria praticamente unica nel panorama dei beni censiti.

Proprio per questa caratteristica, più che in altri casi, la promozione dei beni religiosi appare tuttavia difficile; innanzitutto per la disomogeneità architettonica dei beni, dovuta al fatto che la tradizione cattolica ha subito nella storia notevoli evoluzioni artistiche e lasciato testimonianze di periodi storici tra loro diversissimi, anche in ambiti territoriali contigui; in secondo luogo perché la ricchissima presenza di chiese e monumenti sacri nel territorio nazionale e regionale rende verosimilmente meno appetibili le forme minori dell'architettura religiosa, a fronte dei capolavori presenti nelle grandi città d'arte come Venezia o Padova.

Si può pensare quindi per i beni religiosi un ruolo di completamento dell'offerta culturale, partendo in ogni caso dal presupposto che, più che in altri ambiti, incide in questo caso la



qualità artistica del manufatto e delle opere in esso contenute, il suo significato storico inserito nella tradizione religiosa, in sintesi il suo valore come elemento "singolo", piuttosto che all'interno di una "rete" di offerta.

E' infatti indubitabile che alcuni dei siti censiti hanno una notevole rilevanza e possono divenire oggetto di visitazione interessante, movimentando flussi considerevoli, ma questo ruolo di "traino" pare oggettivamente prerogativa solo di alcuni siti specifici.

Un altro segmento in enorme crescita negli ultimi anni pare essere il turismo enogastronomico, grazie alla riscoperta dei prodotti tipici del territorio.

E' un trend straordinario, legato da un lato alla ricerca, che potremmo definire anche edonistica, di cibi e produzioni di alta qualità, dall'altro invece motivato dalla riscoperta delle produzioni biologiche e della genuinità dei prodotti.

In Italia questo trend ha portato alla creazione di un numero sempre crescente di agriturismo e fattorie didattiche, di manifestazioni di promozione e di valorizzazione di produzioni tradizionali e ricette tipiche.





Questo fenomeno ha oggettivi riscontri anche nei territori analizzati, ma forse non nella dimensione attesa, visto che incide per meno del 5% sul totale degli elementi censiti.

Nel territorio del vicentino alcune produzioni, come il formaggio Asiago e la soppressa vicentina, sono largamente promossi e altri prodotti sono oggetto di fiere e manifestazioni; però l'impressione è che ci siano notevoli margini di crescita vista la numerosità di prodotti tipici presenti in quest'area.

Ancora più marcata appare la percezione di grande potenziale inesplorato per il rodigino o l'area meridionale della provincia di Venezia, dove le iniziative di promozione dei prodotti tipici sono poche e tendenzialmente di impatto locale, soprattutto se messe a confronto con le proposte di altri territori. In tal senso una logica di maggiore coordinamento delle iniziative promozionali delle varie ed interessanti produzioni tipiche territoriali potrebbe conseguire risultati molto significativi.

Infine per quanto riguarda il portogruarese l'elemento dominante è oggi la produzione vitivinicola, tuttavia anche la produzione ittica e la relativa gastronomia possono costituire uno strumento di promozione turistica notevolissima, per il quale non andrebbero trascurate proposte ed iniziative di vasta scala, che potrebbero avere analoghi sviluppi anche nell'area di Chioggia.

Non si dimentichi infatti che qualsiasi forma di turismo si voglia promuovere, l'aspetto enogastronomico rappresenta uno straordinario motivo di interesse per il visitatore, ed oggi costituisce, per ampi segmenti della domanda turistica, una delle motivazioni di maggior peso e attrattiva al fine di determinare le destinazioni e gli itinerari.

L'enorme potenziale di cui tutte le regioni italiane sono dotate in questo ambito ha trovato sinora applicazioni differenziate in termini di impatto a seconda delle realtà territoriali, ma le possibilità di crescita sono estremamente significative nei territori monitorati.

Un segmento in fortissima crescita è il turismo "active", da molti anni diffuso in particolare nei paesi del Nord Europa.

I pacchetti turistici che propongono circuiti trekking, mountain bike, fluviali e ippoturistici o la pratica sportiva in senso lato, stanno avendo un'esplosione in tutti i paesi. L'Italia solo negli ultimi anni ha percepito l'importanza del fenomeno ed incominciato ad investire in infrastrutture dedicate a tali attività.

Le aree analizzate presentano da questo punto di vista realtà alquanto differenziate.

Il territorio pedemontano e montano ha infatti una tradizione molto consolidata in questo ambito e l'offerta appare ampia e qualificata; molto spesso un limite alla fruizione dei percorsi è dato dalla scarsa promozione di questi itinerari, che sono di straordinario interesse naturalistico e storico, in particolare quelli relativi alla Prima Guerra Mondiale.

Non si dimentichi inoltre che l'offerta legata al mondo active per le località montane è completata dalla proposta invernale, con gli impianti per la pratica dello sci alpino, i tracciati per il fondo, gli altri impianti sportivi. In tal senso esiste una vasta strutturazione dell'offerta, anche se la concorrenza internazionale tra le località sciistiche comporta l'esigenza di una sistematica opera di adeguamento del pacchetto di offerta.

Comunque complessivamente i beni censiti in queste aree, legate a forme di turismo "attivo", superano il 10% del totale, con punte anche significativamente più alte, a testimonianza della rilevanza di questa voce sul potenziale turistico nei contesti montani.

L'area del rodigino, almeno in termini di proposta turistica promossa, non pare essere altrettanto strutturata e la proposta in questione incide per quote molto più basse sul totale dei beni e servizi censiti.

In questo senso le iniziative che si possono intraprendere paiono comunque molto ampie; il parco del Delta del Po costituisce un'attrazione di grandissimo interesse, per il fascino proprio di una delle aree umide più importanti d'Europa. Anche coerentemente con gli obiettivi del progetto, che si propone di promuovere iniziative imprenditoriali legate al mondo rurale, non si può non sottolineare come si rilevi un grande potenziale di crescita.

Lo stesso dicasi per tutta la provincia di Venezia. Sino a qualche anno fa le dinamiche della domanda turistica non rendevano fondamentale la creazione di nuove proposte di fruizione del territorio in ambiti dominati dalle località balneari; oggi questa pare essere diventata una



necessità improrogabile, sia per allungare la stagionalità turistica sia per acquisire nuovi segmenti della domanda.

Il potenziale interesse dato dai territori di bonifica, dalle lagune, dai percorsi fluviali può garantire grandi prospettive di sviluppo, e l'integrazione litorale-terraferma costituire un pacchetto di proposte di grande attrazione, una volta che si è deciso di operare in una logica integrata. La realizzazione di servizi per nuove forme di turismo active appare quindi necessaria per garantire ulteriori possibilità di sviluppo anche a sistemi turistici di grande tradizione, ma che potenzialmente soffrono di una concorrenza internazionale sempre più aggressiva, ampia e diversificata.

Infine alcune considerazioni meritano il monitoraggio di sagre, fiere e manifestazioni di rilievo.

Innanzitutto una premessa metodologica. La suddivisione tra queste categorie delle varie iniziative censite non di rado è risultata difficile, perché in realtà gli eventi presentano contemporaneamente gli aspetti tipici di ognuna delle categorie in questione. Per questo motivo si nota in generale una forte concentrazione sulle "manifestazioni varie di rilievo".

In totale gli eventi censiti assommano quasi un terzo del totale delle voci presentate. Si tratta di una quantità enorme e, forse anche per questo, non sempre di notevole impatto turistico.



Esistono vari calendari che promuovono gli eventi ad un livello più ampio di quello comunale, ma il bacino di utenza resta comunque tendenzialmente caratterizzato a tale livello.

Vale probabilmente in questo ambito, *mutatis mutandis*, quanto citato nel paragrafo riguardante l'impatto dei beni religiosi sulla domanda turistica: un fattore notevole come elemento aggiuntivo, di corollario, ma difficilmente in grado di "fare la differenza" e motivare al viaggio. Ma soprattutto bisogna ricordare che, anche in questo ambito, sembra contare molto l'importanza della manifestazione singola, la sua storicità, la forza della tradizione. Alcuni eventi possono essere considerati fondamentali per pianificare le attività di promozione turistica di un territorio, ed il potenziale va quindi valutato singolarmente più che come complesso di iniziative.

Appare in ogni caso elemento determinante dell'efficacia delle iniziative una capacità di coordinamento della proposta in territori anche ampi, per evitare inutili sovrapposizioni e, dove necessario, congiungere gli sforzi per ottenere risultati di gran lunga più significativi.

In questo senso, tranne dovute eccezioni, il panorama appare abbastanza poco coordinato e prevale una logica localistica, comunale, che non sfrutta in modo adeguato la possibilità di crescita.

In particolare grande potenziale avrebbero calendari di iniziative o manifestazioni itineranti, con l'obiettivo di promuovere i prodotti e la cucina tipici del territorio, in una logica coordinata e soprattutto con una forte impostazione tematica.

Si pensi solo che gli itinerari enogastronomici (censiti accanto ai prodotti tipici) oggetto di reali iniziative di promozione nei territori oggetto di analisi sono praticamente inesistenti; così come non si ha notizia di *farmer's market* già avviati, una realtà in forte crescita nel panorama europeo.

Gli ambiti territoriali

A completamento dell'analisi svolta sulle varie voci censite, si delinea un quadro riassuntivo per quanto riguarda i territori oggetto di indagine.

Cominciando brevemente dal trevigiano, i due Comuni censiti (Cavaso del Tomba e Fregogna) non possono essere considerati una raffigurazione affidabile del territorio, anche per la loro collocazione geografica non contigua.

Presentano una buona concentrazione di ville e palazzi storici (tipica del resto di tutta la Marca), oltre ad una significativa presenza e promozione dei prodotti tipici.

Per collocazione geografica la loro realtà è assimilabile alla realtà del vicentino, che presenta caratteristiche morfologiche del territorio analoghe.

L'area vicentina è molto articolata, comprendendo sia zone di pianura, in fascia pedemontana, sia zone di altipiani con caratteristiche più tipiche delle aree rurali di montagna.

Queste zone sono decisamente meno interessate di altre, con le dovute eccezioni, dalla presenza di ville e palazzi di significativo pregio artistico, mentre notevole è la concentrazione di strutture per il turismo attivo e la presenza di percorsi ciclopedonali, legati sia alla morfologia dei territori, sia ad una domanda turistica vocata in tal senso, che può usufruire tra gli altri anche dei percorsi di notevole interesse storico legati alla Prima Guerra Mondiale.

Le manifestazioni e gli eventi sono ampi ed articolati, ma da valutare in termini di capacità di attrazione turistica ulteriore; i prodotti tipici sono numerosi e non sempre ancora adeguatamente conosciuti, tranne quelli che da tempo hanno superato i confini locali in termini di notorietà.

In un'analisi riguardante le singole località spiccano per ricchezza di proposta le due località turistiche più affermate, Asiago e Recoaro Terme, ma numerosi altri Comuni dell'Altopiano presentano un numero importante di beni ed eventi censiti.



Il territorio del rodigino presenta un numero estremamente elevato di Comuni, oltre 50, è omogeneo morfologicamente e gli elementi di pregio sono distribuiti, sebbene in numero non cospicuo, in tutti i Comuni.

Fanno eccezione in termini di importanza Rovigo, con una ricchezza di proposte ovviamente non paragonabile alle altre realtà, e luoghi degni di menzione come Adria, Porto Tolle e Rosolina.

Nell'area del rodigino è presente un'interessante rete museale e una notevole testimonianza di ville e palazzi, dovuta ai forti legami storici con la realtà veneziana della Serenissima. Molti beni censiti anche nell'ambito del paesaggio rurale hanno comunque la connotazione di corti agricole, di notevole pregio storico, per esempio nel territorio di Porto Tolle; nel contesto dell'architettura religiosa, Rovigo ha invece un ruolo decisamente predominante.

Come già detto precedentemente la ricchezza della proposta gastronomica territoriale non appare ancora sviluppata in tutto il suo potenziale, malgrado siano numerose le fiere, sagre e manifestazioni di rilievo. Un notevole impulso avranno sicuramente in futuro i percorsi legati al cicloturismo, fluviali o per l'ippoturismo, tutti ambiti in cui l'area del Polesine ha notevolissimi margini di crescita.

Il territori monitorati nella parte meridionale della Provincia di Venezia sono legati ai Comuni di



Cavarzere, Chioggia e Cona. Si tratta di un territorio contiguo alla Provincia di Rovigo, con cui potrebbe del resto costituire anche una “rete” in termini di sviluppo progettuale turistico.

Chioggia rappresenta una realtà di grande interesse culturale per le caratteristiche urbanistiche che la legano a Venezia e per l'enorme patrimonio storico, oltre alla presenza nel territorio comunale di una realtà balneare come Sottomarina.

I beni ed eventi censiti sono stati molto numerosi; per esempio il numero di chiese rilevanti da un punto di vista turistico è molto alto, così come la proposta di eventi sul territorio. Diverso invece il risultato delle proposte orientate a forme di turismo active, che non risulta fortemente sviluppata, soprattutto in relazione all'importanza della località.

Cavarzere e Cona presentano due realtà sostanzialmente omogenee, abbastanza articolate, ma che strategicamente sembrano necessitare di politiche di integrazione con altri sistemi turistici, per sviluppare significativi trend di crescita; ciò in considerazione anche della posizione geografica di collegamento tra rodigino e veneziano.

Il portogruarese ha sicuramente un notevole potenziale turistico, ancora da esplorare.

A parte Caorle, che è una delle località balneari di più lunga tradizione (come dimostra anche la lista di manifestazioni ed eventi che vi vengono organizzati), il territorio dell'entroterra presenta notevoli siti ed eventi censiti, in particolare Portogruaro e Concordia Sagittaria, ricche



di chiese e di beni storici e archeologici di notevole rilevanza.

L'offerta enogastronomica del territorio ruota per il momento attorno alla proposta vitivinicola, che potrebbe diventare in prospettiva anche una delle tematiche attorno a cui creare i percorsi orientati a forme di turismo "attivo", per i quali il territorio pare oggettivamente vocato. Attualmente questa voce appare debole nella proposta turistica, rispetto al potenziale.

Per quanto riguarda le proposte di eventi e manifestazioni sembrano alquanto articolate; anche in questo ambito un'opera di coordinamento, razionalizzazione e maggiore focalizzazione delle iniziative sembra poter garantire in prospettiva risultati sicuramente interessanti, in termini di coinvolgimento ed attrazione di flussi turistici aggiuntivi di non modesta dimensione.

Alla luce di quanto menzionato, si crede opportuno riportare alcune note di sintesi:

a) quasi tutti i Comuni oggetto di analisi hanno dimensioni sia territoriali sia in termini di popolazione contenute e un'iniziativa di proposta turistica autonoma di un qualche rilievo appare oggettivamente poco praticabile. Ciò si riflette del resto anche sulla dimensione quantitativa dei beni censiti in molte delle località, che, pur interessante, in molti casi non pare poter permettere una autonoma politica turistica di qualche significatività. Per questo motivo la creazione di politiche turistiche di valenza territoriale più ampia pare in prospettiva l'unica strada realisticamente percorribile.

b) La grande ricchezza di elementi di pregio che possano fungere da stimolo ad una visitazione turistica è dimostrata sia dalla quantità degli elementi censiti sia dalla loro varietà. E' ovvio che alcune categorie come le ville e i palazzi storici, o l'architettura religiosa, giocano un ruolo predominante, abbondantemente oltre i 200 beni censiti; ma anche altre categorie, come gli elementi di paesaggio rurale e le strutture per il turismo attivo, significativamente superiori alle 100 unità, dimostrano una presenza importante. Ovviamente meno incisivo in termini numerici il sistema museale o categorie più specialistiche (siti archeologici, monumenti di pregio)

c) Un discorso a parte meritano manifestazioni ed eventi, molto numerosi ma anche disomogenei per qualità ed impatto turistico. Politiche di promozione coordinata potrebbe-

ro garantire una maggiore coerenza con le strategie di sviluppo turistico complessivo.

d) La presenza di caratteristiche morfologiche in larga parte omogenee all'interno degli ambiti territoriali identificati, così come di alcune tematiche particolarmente sviluppate all'interno delle medesime, dovrebbero favorire politiche di aggregazione delle forze e di



networking. In tal senso la zona con un minore grado di omogeneità apparente sembra il vicentino, per la presenza di zone di montagna e di pianura, ma si tratta di realtà in ogni caso molto connesse;

e) il potenziale di sviluppo pare essere legato alla creazione di veri e propri itinerari turistici, che coprano i territori analizzati. In tal senso le tematiche sviluppabili sembrano essere diversificate a seconda delle aree analizzate:

1. in particolare, l'area del vicentino e del trevigiano pare essere vocata per una proposta turistica basata sul binomio "turismo attivo" e natura, avendo come tematica culturale di riferimento i percorsi della prima guerra mondiale, e sfruttando tutto il potenziale legato alle tipicità enogastronomiche locali, molto note, alle peculiarità culturali e ad una rete di eventi ed iniziative che, se fortemente coordinate, potrebbero garantire ulteriore visibilità;

2. il rodigino e la zona meridionale della provincia di Venezia potrebbero ipotizzare forme di significativa collaborazione per mettere "a rete" i rispettivi patrimoni. I temi fondamentali attorno a cui costruire una proposta turistica articolata paiono essere il patrimonio culturale ed architettonico veneziano (in ogni caso arricchito da molti altri riferimenti storici), ed ovviamente la tematica "natura" rappresentata dal Po e dalle aree lagunari. Un'iniziativa di forte collaborazione dovrebbe portare alla creazione di percorsi strutturati, legati al mondo "active" e di promozione del patrimonio enogastronomico del territorio;

3. Il portogruarese ha una realtà peculiare, fatta di notevoli spunti di interesse in tutti gli ambiti censiti. Il mix di beni culturali, architettonici e naturalistici è attualmente sfruttato in modo parziale per la mancanza di politiche di promozione d'area significative, e soprattutto fortemente coordinate; necessaria sembra poi un'iniziativa di infrastrutturazione degli itinerari di collegamento tra litorale ed entroterra, sia a livello cicloturistico sia fluviale, le cosiddette greenways e bluways. Una politica di coinvolgimento in iniziative comuni con altre aree per la creazione di percorsi (ad esempio con il trevigiano, per la tematica della Grande Guerra) potrebbe grandemente favorire l'area, così come ipotesi di valorizzazione enogastronomica che propongano la cucina territoriale, oltre alla produzione vitivinicola.

L'aspetto della promozione e comunicazione appare come una delle tematiche di maggiore importanza per lo sviluppo turistico di tutti i territori analizzati. I motivi di interesse per la visita sono infatti molto numerosi, soprattutto se considerati come "sistema", in tutte le aree analizzate. In tal senso un'iniziativa di supporto regionale nell'ambito della comunicazione di questi territori sembra essenziale, per dare adeguato risalto alle tematiche identificate ed incentivare la loro "messa in rete".

In conclusione, il patrimonio dei territori pare essere un'enorme opportunità sotto ogni punto di vista, ma necessita di iniziative di promozione, di coordinamento, di valorizzazione.

Il coinvolgimento di soggetti imprenditoriali privati, che intraprendono iniziative economiche nei territori in questione pare un elemento essenziale, anche come volano per ulteriori sviluppi delle infrastrutture e dei servizi.

L'insieme delle azioni in questione si propone di conseguire l'obiettivo di un miglioramento complessivo dell'offerta dei territori; da un lato, degli standard di servizio garantiti ai visitatori, dall'altro dell'incremento di opportunità che permettano la conoscenza e fruizione delle straordinarie ricchezze del Veneto Minore.

3. Analisi dell'imprenditoria

Il presente capitolo contiene nella prima parte i risultati dell'analisi sull'evoluzione dell'imprenditoria nel settore turistico, svolta sulla base dei dati appositamente forniti dalle CCIAA delle province interessate dal progetto e, nella seconda parte, il verbale delle interviste svolte a soggetti privilegiati con lo scopo di individuare eventuali iniziative di promozione dell'imprenditoria e mettere in luce i punti di forza di alcuni casi di successo relativi ad imprese nate nell'ambito di iniziative per la valorizzazione degli elementi di turismo "minore" nel Veneto.

La richiesta dei dati è stata svolta utilizzando la classificazione ATECO 2002* che fornisce un criterio univoco per la classificazione delle attività economiche adottato a livello nazionale dalle CCIAA. In particolare la richiesta ha riguardato il numero di imprese in attività negli ultimi 5 anni, dal 2002 al 2006, per ciascun comune oggetto di indagine, con riferimento alle seguenti 19 tipologie:

N.	Codice ATECO	Descrizione
1	55.10.00	Alberghi
2	55.21.01	Ostelli della gioventù
3	55.21.02	Rifugi di montagna
4	55.22.00	Campeggi ed aree attrezzate per roulotte
5	55.23.01	Villaggi turistici
6	55.23.02	Colonie marine e montane
7	55.23.04	Affittacamere per brevi soggiorni, case ed appartamenti per vacanze, B&B, residence
8	55.23.05	Agriturismo
9	61.20.00	Trasporti per vie d'acqua interne (compresi i trasporti lagunari)
10	63.30.01	Attività delle agenzie di viaggio e turismo e dei tour operator
11	63.30.02	Attività delle guide e degli accompagnatori turistici
12	71.21.00	Noleggio di mezzi di trasporto terrestri
13	71.22.00	Noleggio di mezzi di trasporto marittimi e fluviali
14	92.33.00	Attività dei parchi di divertimento
15	92.52.00	Gestione di musei e del patrimonio culturale
16	92.53.00	Gestione degli orti botanici, dei parchi naturali e del patrimonio naturale
17	92.72.10	Gestione di stabilimenti balneari: marittimi, lacuali e fluviali
18	93.04.01	Servizi di centri per il benessere fisico (esclusi gli stabilimenti termali)
19	93.04.02	Stabilimenti idropinici ed idrotermali

* ISTAT, 2002 – Classificazione delle attività economiche
Ateco 2002, Roma

Nella tabella seguente sono riassunti i dati complessivi sul numero di imprese attive nei comparti ritenuti di interesse, per ciascun ambito territoriale definito dal progetto, negli anni dal 2002 al 2006.

	2002	2003	2004	2005	2006
Venezia Orientale (9 comuni *)	186	171	174	175	166
Venezia Occidentale (3 comuni)	120	116	124	131	138
Rovigo e Delta del Po (50 comuni)	100	100	108	113	125
Prealpi vicentine (26 comuni)	107	107	101	117	110
Pedemontana trevigiana (3 comuni)	3	4	3	2	3
TOTALE	516	498	510	538	542

Complessivamente nel 2006 risultano registrate presso le CCIAA provinciali nei comparti turistici di interesse 542 imprese, di cui oltre la metà (304 imprese) localizzate in provincia di Venezia.

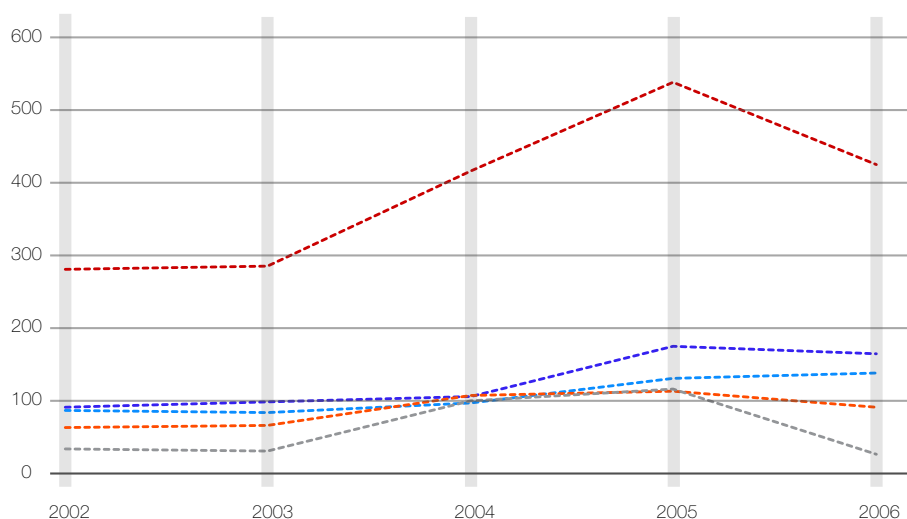
Rapportando il numero di aziende iscritte alla numerosità dei comuni risulta che la maggiore densità di imprese si registra nell'area della Venezia Occidentale, con una media di ben 46,0 unità per comune, e nella Venezia Orientale dove le imprese per ciascuna municipalità sono 18,4. Decisamente meno ricche di imprese le altre aree che in nessun caso superano il

* I dati sopra riportati non comprendono il comune di Venezia che pur rientrando parzialmente nell'area "obiettivo 2" della Regione Veneto (nel periodo di programmazione comunitaria 2000-2006) non è stato preso in considerazione a causa della sua particolare connotazione turistica rispetto alle altre aree in esame.

- Venezia Orientale
- Venezia Occidentale
- Rovigo e Delta del Po
- Prealpi vicentine
- Pedemontana trevigiana
- TOTALE

valore medio di 5 unità per comune.

L'andamento nel periodo di tempo considerato dal progetto è meglio evidenziato nel grafico seguente:



Complessivamente sul totale dell'area di studio l'andamento è positivo.

Nel periodo temporale preso in esame, dal 2002 al 2006, gli ambiti territoriali della Venezia Occidentale, Rovigo e Venezia fanno registrare un aumento del numero di imprese (rispettivamente +15% nella Venezia Occidentale, +25% nella provincia di Rovigo e +2,8% sulle Prealpi Vicentine), mentre nella Pedemontana trevigiana il numero di imprese resta costante e nella Venezia Orientale si registra un leggero calo (pari al 10,7%).

Le tabelle seguenti riportano il dettaglio del numero delle imprese in ciascuna area omogenea.

Venezia orientale (9 comuni)

Tipo di attività	2002	2003	2004	2005	2006
Alberghi	146	142	137	140	135
Ostelli	0	0	0	0	0
Rifugi	0	0	0	0	0
Campeggi	3	3	3	3	2
Villaggi	4	0	0	0	0
Colonie	8	0	0	0	0
Affittacamere	2	5	5	5	5
Agriturismo	0	0	0	1	1
Trasp. vie d'acqua	2	2	2	4	4
Agenzie viaggi	13	13	14	11	10
Guide	0	0	0	0	0
Noleggi	0	0	0	0	0
Noleggio barche	4	3	4	2	1
Parchi divertimento	1	1	1	1	2
Gestione musei	0	0	0	0	0
Gestione aree naturali	2	2	2	2	1
Gestione stabilimenti	1	1	6	6	5
Centri benessere	0	0	0	0	0
Stabilimenti termali	0	0	0	0	0
TOTALE	186	172	174	175	166

Per quanto riguarda la Venezia orientale complessivamente il numero di imprese risulta in diminuzione del 10,7% nel periodo di osservazione. Le flessioni più significative si registrano tra il 2002 e il 2003 (da 186 a 172 unità complessive) e tra il 2005 e il 2006 (da 175 a 166 unità complessive). Le categorie più rappresentate nel 2006 sono costituite da alberghi (135 unità), agenzie di viaggio e tour operator (10 unità), affittacamere/B&B e imprese per la gestione di stabilimenti balneari (5 unità per ciascuna categoria).

Rispetto a queste categorie, gli alberghi risultano in fase leggermente decrescente anche dopo una leggera ripresa tra il 2004 e il 2005, così come sembrano diminuire le altre strutture per il pernottamento. Anche le agenzie di viaggio e i tour operator risultano in calo dal 2004 ad oggi.

Un'attività caratterizzata da un certo dinamismo sembra essere quella della gestione di stabilimenti balneari marittimi, lacuali e fluviali, il cui numero di imprese è aumentato (da 1 a 5 unità) nel periodo di tempo considerato.

Venezia occidentale (3 comuni)

Tipo di attività	2002	2003	2004	2005	2006
Alberghi	59	58	56	58	54
Ostelli	0	0	0	0	0
Rifugi	0	0	0	0	0
Campeggi	14	13	12	13	15
Villaggi	0	0	1	0	0
Colonie	2	2	0	0	0
Affittacamere	5	5	8	10	17
Agriturismo	1	1	1	1	2
Trasp. vie d'acqua	14	15	14	17	17
Agenzie viaggi	9	9	12	14	13
Guide	0	0	0	0	0
Noleggi	0	0	0	0	0
Noleggio barche	3	4	2	2	2
Parchi divertimento	3	2	2	1	1
Gestione musei	0	0	0	0	0
Gestione aree naturali	1	0	0	0	0
Gestione stabilimenti	9	6	15	15	17
Centri benessere	0	1	1	1	0
Stabilimenti termali	0	0	0	0	0
TOTALE	120	116	124	131	138

Nei 3 comuni dell'area omogenea della Venezia occidentale il numero complessivo di imprese (138 unità) è costantemente aumentato nel quinquennio in esame, con un incremento pari al 15%, se si esclude una modesta flessione tra il 2002 e il 2003.

Nel 2006 gli alberghi costituiscono la categoria più rappresentata (54 unità). Tuttavia sono presenti altre 4 categorie con almeno 15 unità: i campeggi ed aree attrezzate per roulotte (15 unità), gli affittacamere/B&B (17 unità), i trasporti per vie d'acqua interne (17 unità) e iniziative per la gestione di centri balneari (17 unità). Tutte queste categorie evidenziano, con andamenti diversi, una dinamica di crescita nel quinquennio considerato.

Leggermente meno numerosa ma pur sempre significativa la presenza di agenzie di viaggio e tour operator (13 unità), anche in questo caso con incremento delle unità dal 2002.

Rovigo e Delta del Po (50 comuni)

Tipo di attività	2002	2003	2004	2005	2006
Alberghi	47	45	46	49	45
Ostelli	1	2	2	2	2
Rifugi	0	0	1	0	0
Campeggi	1	3	3	2	2
Villaggi	3	3	4	3	2
Colonie	1	1	0	0	0
Affittacamere	5	5	0	0	5
Agriturismo	1	1	3	3	3
Trasp. vie d'acqua	7	5	6	5	6
Agenzie viaggi	14	14	20	22	32
Guide	0	0	0	0	0
Noleggi	1	0	0	0	0
Noleggio barche	3	3	3	3	3
Parchi divertimento	2	2	4	6	6
Gestione musei	0	0	0	0	0
Gestione aree naturali	1	1	1	1	1
Gestione stabilimenti	4	4	5	5	6
Centri benessere	9	11	10	12	12
Stabilimenti termali	0	0	0	0	0
TOTALE	100	100	108	113	125

L'andamento del numero complessivo delle imprese dell'area rovigina evidenzia un incremento complessivo sull'intero periodo pari al 25%.

Le imprese più rappresentate nel 2006 sono gli alberghi (45 unità), le agenzie di viaggio ed i tour operator (32 unità).

Un'altra categoria molto rappresentata è costituita dai centri per il benessere fisico (12 unità), cresciuti di 3 unità nel periodo 2002-2006.

Da segnalare, infine, la presenza relativamente diffusa di imprese di trasporto per vie d'acqua interne, di gestione di parchi di divertimento e di gestione di stabilimenti balneari.

Prealpi vicentine (26 comuni)

Tipo di attività	2002	2003	2004	2005	2006
Alberghi	85	86	90	99	92
Ostelli	1	0	0	0	0
Rifugi	8	10	0	9	8
Campeggi	2	2	2	2	2
Villaggi	0	0	0	0	0
Colonie	1	0	0	0	0
Affittacamere	4	3	3	1	1
Agriturismo	1	1	1	0	0
Trasp. vie d'acqua	0	0	0	0	0
Agenzie viaggi	4	4	4	5	6
Guide	0	0	0	0	0
Noleggi	0	0	0	0	0
Noleggio barche	0	0	0	0	0
Parchi divertimento	0	0	0	0	0
Gestione musei	0	0	0	0	0
Gestione aree naturali	0	0	0	0	0
Gestione stabilimenti	0	0	0	0	0
Centri benessere	0	0	0	0	0
Stabilimenti termali	1	1	1	1	1
TOTALE	107	107	101	117	110

L'andamento complessivo delle imprese dei comparti di interesse nel periodo 2002-2006 è diverso da quello già evidenziato per le altre zone esaminate, con una variazione non costante del numero di unità.

Nel 2004 si registra una diminuzione di unità totali da 107 a 101 che salgono a 117 nel 2005 per poi ricadere a 110 nel 2006.

Tali variazioni sono dovute sostanzialmente alla categoria degli alberghi che ha avuto un andamento piuttosto fluttuante nell'intero periodo considerato.

Le altre attività significative riguardano la gestione di rifugi di montagna (8 unità) e le attività di agenzia viaggio e tour operator (6 unità).

Pedemontana trevigiana (2 comuni)

Tipo di attività	2002	2003	2004	2005	2006
Alberghi	1	1	1	1	2
Ostelli	0	0	0	0	0
Rifugi	0	1	1	0	0
Campeggi	0	0	0	0	0
Villaggi	0	0	0	0	0
Colonie	0	0	0	0	0
Affittacamere	1	1	0	0	0
Agriturismo	1	1	1	1	1
Trasp. vie d'acqua	0	0	0	0	0
Agenzie viaggi	0	0	0	0	0
Guide	0	0	0	0	0
Noleggi	0	0	0	0	0
Noleggio barche	0	0	0	0	0
Parchi divertimento	0	0	0	0	0
Gestione musei	0	0	0	0	0
Gestione aree naturali	0	0	0	0	0
Gestione stabilimenti	0	0	0	0	0
Centri benessere	0	0	0	0	0
Stabilimenti termali	0	0	0	0	0
TOTALE	3	4	3	2	3

L'esiguità del numero di comuni considerati e delle imprese insediate è tale da non consentire analisi.

Interviste a soggetti privilegiati

Al fine di determinare strategie di successo per la creazione di nuove imprese in aree svantaggiate del Veneto, sono stati individuati alcuni interlocutori privilegiati, in rappresentanza di iniziative già avviate e consolidate, all'interno dell'area di interesse del progetto e in contesti geografici analoghi.

Tali interlocutori sono stati intervistati con lo scopo di evidenziare gli elementi che più di altri hanno consentito la nascita e la crescita delle rispettive iniziative imprenditoriali e le loro prospettive di sviluppo, nell'ottica della valorizzazione delle attrattive "minori" esistenti in ambito locale.

Un primo elemento di successo comune a molte iniziative è l'esistenza di un percorso di "formazione professionale" che ha consentito ai giovani imprenditori di acquisire competenze e specializzazioni adeguate al ruolo da essi intrapreso.

In alcuni casi la partecipazione a corsi e *stage* non solo ha permesso di "imparare" un mestiere ma ha anche creato contatti con altri soggetti con i quali, successivamente, si sono condivise le diverse iniziative imprenditoriali.

In altri casi i contatti creati durante i momenti di formazione sono stati mantenuti attivi anche successivamente, nonostante i singoli soggetti avessero intrapreso iniziative diverse, consentendo comunque di rafforzare una rete di rapporti necessari al successo dei singoli progetti imprenditoriali.

Una fase importante, in parte collegata alla formazione professionale, seguita da diversi imprenditori impegnati nella creazione di servizi di guida e di visita al territorio è risultata essere costituita da percorsi di "accreditamento". Si tratta di accordi stipulati con uno o più soggetti gestori di elementi di pregio del territorio che hanno riconosciuto la competenza del giovane imprenditore, o gruppo di imprenditori, per proporre determinati servizi e lo hanno, appunto, "accreditato". Grazie a tale percorso è stato possibile avviare rapporti di collaborazione finalizzati a facilitare la fruizione sostenibile degli elementi di pregio.

La possibilità di accreditamento è una strategia che deve essere mantenuta, anche dopo l'avvio dell'attività, in quanto permette di allargare i propri mercati e diversificare l'offerta, consentendo di interloquire con molteplici tipologie di utenti.

Oltre alla possibilità di poter usufruire in tempi brevi di una "domanda" di servizi, anche nel

caso dell'accreditamento un vantaggio indotto è la possibilità di mettere in rete la propria iniziativa imprenditoriale rispetto ad altre iniziative, di nuova realizzazione oppure maggiormente consolidate, contribuendo al successo dell'attività.

Un elemento importante per aumentare le *chance* di buon esito delle iniziative è costituito dalla gamma di servizi coperti. È evidente che una gamma ampia di servizi, naturalmente senza scadimento della qualità, consente di avvicinarsi a molteplici tipologie di utenti ampliando di conseguenza i propri mercati. L'estensione della gamma di servizi può anche essere intesa in termini stagionali, andando a coprire momenti dell'anno meno frequentati dai visitatori. Si tratta di una strategia che ben si raccorda con la possibilità di valorizzare i centri del turismo "minore" che nei periodi dell'anno di ridotta frequentazione turistica potrebbero comunque essere oggetto di iniziative di valorizzazione e di messa in rete,

A fronte della garanzia della qualità dei servizi offerti, che può anche passare attraverso forme di "certificazione" secondo standard internazionali (ISO), un elemento da tenere in considerazione è costituito dalla necessità di valorizzare adeguatamente tale qualità. Si tratta di una strategia necessaria sia per promuovere i propri servizi sia per superare la concorrenza da parte di soggetti meno qualificati che non sono in grado di assicurare servizi di livello adeguato alle aspettative degli utenti. La valorizzazione della qualità dei servizi offerti può essere basata sia sulle certificazioni internazionali sopra citate, sia sulla possibilità di esibire titoli e qualifiche (come i sopra citati "accreditamenti") che effettivamente possano informare gli utenti su particolari capacità da parte dei soggetti che erogano i servizi.

La promozione dei servizi offerti deve necessariamente sfruttare una gamma di strumenti, alcuni più tradizionali ed altri maggiormente innovativi. Tra i primi vanno sicuramente segnalati la predisposizione di adeguato materiale informativo, la presa di contatto con *tour operator* e intermediari del settore turistico, la partecipazione a fiere ed eventi, magari con il supporto di agenzie pubbliche di norma di carattere regionale. Tra i nuovi strumenti appare di interesse l'utilizzo delle possibilità offerte da internet sia per quanto riguarda la prenotazione di servizi *on line* sia con riferimento allo sviluppo autonomo di servizi innovativi per agevolare la fruizione turistica, quali guide in *podcasting*, sistemi di visita basati su tecnologia GPS, allestimento di centri visita multimediali, ecc.

4. Analisi infrastrutturale

Il presente capitolo analizza gli sviluppi infrastrutturali nei territori interessati dal progetto “Altrovento”.

Il rapporto a seguire presenta una serie di analisi in relazione agli sviluppi infrastrutturali della Regione, che direttamente possono influenzare il potenziale turistico delle aree obiettivo 2. Si sono infatti volute sondare le potenziali evoluzioni infrastrutturali e nel comparto dei servizi, al fine di superare l'isolamento e promuovere l'integrazione territoriale, partendo dal PTRC vigente.

In tal senso sono state realizzate una serie di interviste e confronti con soggetti operanti in questo settore.

In particolare, sono stati contattati i seguenti soggetti:

- **Trenitalia**, per conoscere gli sviluppi del sistema ferroviario ed in particolare del progetto SFMR;
- **Sistemi Territoriali**, per sondare gli sviluppi dei sistemi delle acque interne e le reti ferroviarie gestite dalla società in questione;
- **Veneto Strade**, per verificare se c'erano novità in relazione al Piano dei Trasporti Regionale;
- **le Associazioni di categoria del Commercio**, per confrontarsi sui supporti in termini di servizi allo sviluppo imprenditoriale;
- **i responsabili del Distretto Turistico** su cui incidevano i Comuni oggetto dell'analisi, per capire le potenziali evoluzioni del Distretto stesso, elemento necessario a comprendere le possibilità di coordinare sul territorio iniziative di medio-lungo periodo.

Si sono inoltre valutati una serie di spunti su alcuni aspetti relativi a servizi che possono strategicamente incidere sulle future dinamiche, in particolare sono state eseguite varie interviste con:

- le principale società di trasporto nei territori coinvolti nell'analisi;
- i media locali e regionali, potenziali interlocutori promozionali;

- gli enti fieristici, che evidenziano le potenzialità di forme di turismo alternative;
- le catene alberghiere evolute, prefiguranti sviluppi veicolati da un offerta qualificata;
- le strutture creditizie e di fidi, che evidenziano possibili criticità sul lato del finanziamento di nuove strutture ed iniziative imprenditoriali;
- le reti elettriche ed energetiche come parametro delle utilities del territorio.

Nelle sezioni successive saranno oggetto di attenzione particolare gli aspetti di infrastrutturazione del territorio legati alla mobilità. Gli scenari strategici hanno avuto origine da una serie di analisi svolte all'inizio del processo, che verificavano la domanda e l'offerta logistica sul territorio.

Il sistema ferroviario

La rete ferroviaria veneta sarà oggetto nei prossimi anni di grossi investimenti infrastrutturali. Essi sono legati in primis al fatto che l'asse Milano – Venezia – Trieste è inserito nel corridoio 5 Lisbona – Kiev, un asse strategico di comunicazione europea che attraversa l'Italia settentrionale sulla direttrice proveniente da Lione in Francia, per poi dirigersi verso Lubiana e Budapest.



Le linee Tac e Tav

La realizzazione delle infrastrutture per i “treni ad alta capacità” e “ad alta velocità”, comunemente nascoste sotto gli acronimi TAC e TAV, è già stata avviata in Lombardia e Piemonte sull'asse Torino – Milano (la parte Torino – Malpensa è completata) ed il tracciato è già definito anche sulla tratta Milano – Verona, con un particolare stato di avanzamento per la Milano – Treviglio.

Più complessa appare la situazione in Veneto.

La tratta Verona – Padova è stata oggetto di alcune rivisitazioni per attenuare l'impatto ambientale, facendo lievitare notevolmente i costi, pari a 2,7 miliardi di Euro.

Il tracciato, in buona parte affiancato all'attuale asse ferroviario, presenta alcune criticità presso i centri abitati, in particolare a Vicenza, dove si immagina un pass in galleria ed una stazione sotterranea. Non sono da escludere ripensamenti per uno spostamento di alcuni tratti vicino all'asse autostradale ed un'esclusione di Vicenza come stazione intermedia. Nel frattempo gli affidamenti dei lavori sono stati revocati ed i tempi di realizzazione incerti.

I dati tecnici essenziali evidenziano un tracciato che interessa i territori di 20 Comuni, lungo 76,5 km, di cui 10 km in galleria, 9 km di ponti e viadotti e 5 km di interconnessioni.

L'approvazione del progetto definitivo era prevista per agosto 2008, l'inizio lavori per dicembre 2008 con apertura al traffico a fine 2013. Nessuno dei Comuni di interesse del presente progetto è direttamente coinvolto nella realizzazione.

Diversa appare la situazione per la Padova – Mestre, tratto di 28 km, lungo la linea storica. Il quadruplicamento e la linea ad alta velocità sono terminati ad Aprile 2007, prevedendo anche l'eliminazione dei passaggi a livello, il miglioramento delle stazioni (parcheggi, sottopassi), per un investimento di circa 700 milioni di euro. Con i due binari aggiuntivi, la Padova-Mestre raggiunge una capacità pari a 500 treni giornalieri.

L'aspetto di maggiore interesse della realizzazione della Padova - Mestre, in relazione agli scopi del progetto, è però legata alla riorganizzazione del nodo di Mestre con la separazione del traffico di lunga percorrenza da quello relativo al Sistema Ferroviario Regionale Metropolitano (SFRM), che verrà qui di seguito approfondito. A Mestre la situazione cambierà drasticamente, con l'introduzione di binari ad hoc per le linee da Trieste e da Udine, il passaggio da 470 ad un traffico sostenibile pari a 700 treni/giorno. Gli interventi sulla stazione sono

stimati a 110 milioni di euro e dovrebbero concludersi nel 2009.

Per quanto riguarda la linea Mestre – Trieste, che tra l'altro in questo caso incide direttamente su alcuni Comuni inseriti nel progetto, più specificatamente quelli del portogruarese, la situazione appare enormemente complessa.

L'ipotesi è quella di un quadruplicamento veloce dell'intera direttrice, malgrado significativi margini esistenti sull'attuale struttura, se si esclude il segmento Ronchi-Trieste, al di fuori del nostro contesto di analisi, per i livelli di saturazione maggiori e gli standard tecnici del tracciato meno soddisfacenti. La decisione di un simile sviluppo infrastrutturale è legata alla previsione di crescita esponenziale del traffico sul "Corridoio V" e all'obiettivo di un riequilibrio modale di tale traffico, attualmente in buona parte su gomma.

Per quanto riguarda il Veneto, è già stato finanziato il progetto preliminare relativo al tratto da Portogruaro al fiume Tagliamento, sull'asse per Palmanova-Ronchi.

Molto più intricata la situazione sul tratto Meolo – Portogruaro. E' stato redatto uno studio dettagliato nel 2005 per l'affiancamento all'autostrada A4 Venezia – Trieste, fino addirittura a Gonars, con una valutazione condivisa con Autovie Venete. Restano però forti dubbi sulla possibilità di investire l'intera area contemporaneamente di alta velocità e spazi per la terza corsia autostradale. Si stanno ipotizzando nel frattempo percorsi alternativi più a sud, di cui però non sono chiari gli impatti ambientali su territori di bonifica e vicino alle valli lagunari. La fase progettuale di questa variante è stata di recente finanziata dalla Regione.

Dal 2005 è inoltre finanziata la progettazione della tratta Mestre – Meolo, il cui tracciato però verrà fortemente influenzato dalle decisioni relative alla tratta successiva.

Notevole peso ha la decisione di fare dell'aeroporto di Tessera una stazione metropolitana, con l'ipotesi di creazione di una metropolitana sublagunare di collegamento anche con Mestre - Venezia e, forse, in futuro con Jesolo via Cavallino.

In conclusione, la carrellata sullo stato di avanzamento dei lavori sulla TAC/TAV, pur incidendo solo marginalmente sui territori oggetto di analisi (nella Venezia Orientale), permette comunque di evidenziare l'enorme mole di investimenti infrastrutturali che si sta sviluppando nella Regione Veneto. Essi avranno significative ricadute sulla possibilità di adeguare il sistema ferroviario di trasporti locale al modello "a rete" proprio della realtà veneta, che verrà meglio esplicitato nella sezione di seguito dedicata al Sistema SFMR.

Il Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale SFMR

Il Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale Veneto, in fase di realizzazione, è un progetto che mira ad un collegamento sistematico, di stampo metropolitano, tra le maggiori città venete tramite treni regionali, ed è volto anche ad alleggerire il traffico su gomma. E' previsto che il sistema entri in funzione in varie fasi.

La Fase 1 collega il cosiddetto Triangolo Veneto (o "Patreve") Venezia - Mestre, Padova, Treviso, oltre agli assi per Castelfranco Veneto, ai collegamenti Venezia – Mira e Venezia – Quarto d'Altino. La zona presenta infatti una notevole densità abitativa con circa 2,5 milioni di persone ed è demograficamente in crescita. Attualmente si può stimare che sia stato realizzato il 90% delle opere previste, anche in direzione S. Donà di Piave, con apertura prevista nel 2009.

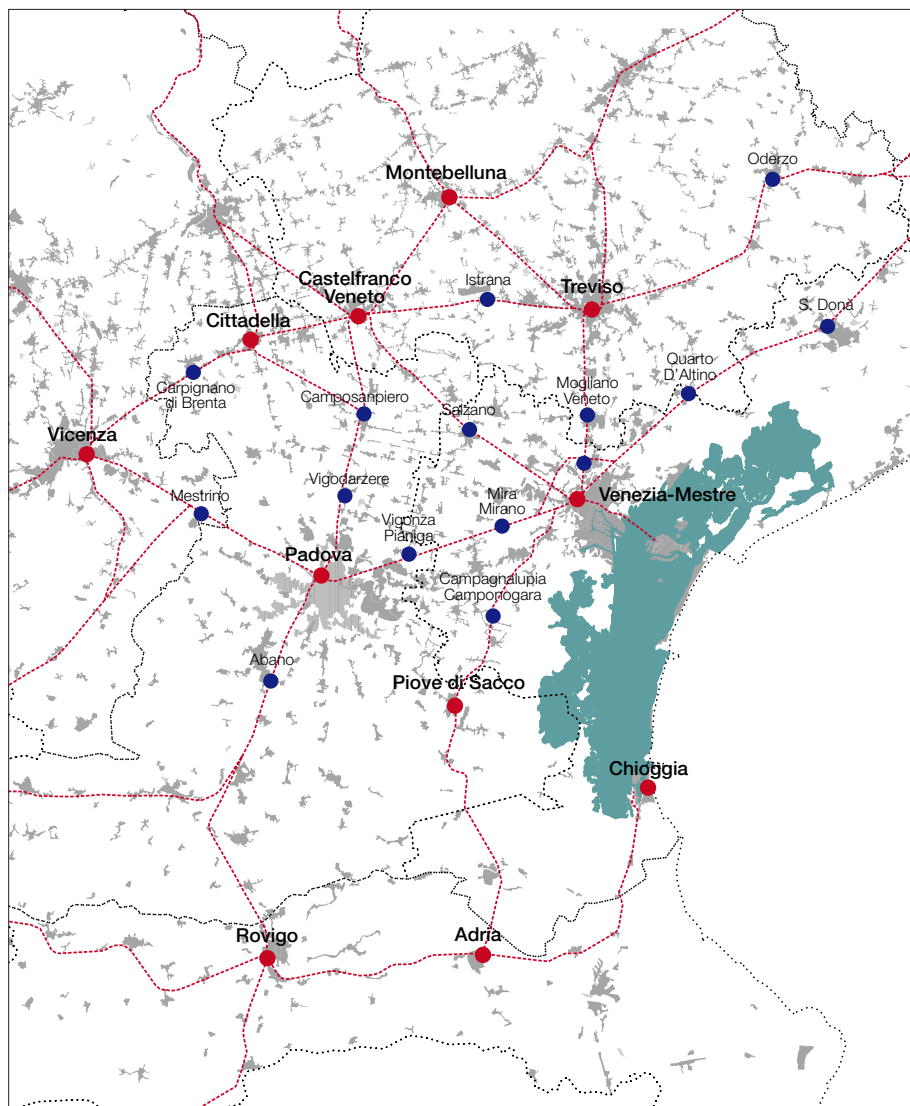
Oltre al rinforzo delle linee ferroviarie, sono stati rimpiazzati quasi totalmente i passaggi a livello (45) e sono state realizzate o in fase di realizzazione varie stazioni:

- a) sulla Venezia – Padova: S.Lazzaro e Busa di Vigonza
- b) sulla Venezia – Castelfranco: Spinea e Trebaseleghe (già in funzione)
- c) sulla Venezia – Treviso: Gazzera, Terraglio, Marocco, S. Trovaso
- d) sulla Venezia – Quarto: Via Olimpia – Fradeletto Carpenedo – Porta Est
- e) sulla Venezia – Mira Buse: Porta Ovest

In totale le stazioni coinvolte nei lavori sono 18 (in 8 di queste i lavori sono già terminati): 12 nuove (Trebaseleghe è già operativa), quattro sono in fase di apertura: Terraglio (Nuovo Ospedale di Mestre) e San Trovaso sulla linea per Treviso, Porta Ovest sulla Mestre - Mira Buse e Spinea sulla direttrice Castelfranco.

La mappa a seguire evidenzia la strutturazione del sistema SFMR al completamento della fase 1.

- Stazioni - Interscambio ferro-ferro
- Stazioni - Interscambio gomma-ferro



Nella fase 2 gli interventi principali riguarderanno la linea Vicenza – Treviso – Conegliano, la Quarto d'Altino – Portogruaro e la Padova – Monselice.

La terza fase opera su una serie di direttrici: Treviso – Portogruaro; Treviso – Montebelluna – Castelfranco Veneto – Bassano del Grappa – Cittadella – Camposampiero; Schio – Vicenza; Vicenza – Padova; varie linee di collegamento tra Mira - Piove di Sacco – Chioggia – Adria; la Monselice - Rovigo - Adria - Chioggia .

L'ultima fase opererà sugli assi Vicenza – Verona, Bassano del Grappa – Trento, Montebelluna – Ponte nelle Alpi e Conegliano – Calalzo. Sono infine ipotizzati interventi complementari tra Abano e S.Nicolò, Montagnana – Este, Dolcè – Legnago nel veronese e Villafranca – Verona.

A regime sono previsti treni con cadenza regolare ogni 15 minuti sulla Venezia - Padova e ogni 20 – 30 minuti sulle altre tratte, ma sempre ogni 15 minuti nelle ore di punta.

Il sistema prevede inoltre una complessiva organizzazione con il trasporto pubblico su gomma, progetto che coinvolge ben 8 società e che prevede l'adozione di un biglietto unico in tutta la zona interessata. L'integrazione tra i sistemi di mobilità prevede una serie di interventi complementari, con la realizzazione di punti di interscambio, come il nuovo svincolo autostradale di Borbigo (complementare alla nuova fermata di Porta Ovest)

Altri interventi ferroviari

Si reputa utile menzionare altri interventi sul sistema ferroviario che avranno diretta influenza sui territori oggetto di indagine.

L'area del rodigino è sostanzialmente collegata in Veneto con gli assi Verona e Padova. La linea Verona – Rovigo è una tratta di 72 km, che non pare oggetto di significativi investimenti in questa fase, pur essendo ancora monorotaia e solo parzialmente elettrificata. L'asse tuttavia è interessata anche dai lavori stradali (la superstrada Transpolesana) e dall'idrovia Fissero-Tartaro-Canal Bianco-Po di Levante, in un sistema plurimodale di collegamento molto interessante che da Verona innerva l'intero Polesine, giunge a Chioggia e di qui al mare, di notevole rilevanza logistica (Interporto di Rovigo, grandi aree attrezzate come Villamarzana, gli scali portuali di Porto Levante e Chioggia). L'influenza tuttavia in termini turistici di una maggiore infrastrutturazione ferroviaria non paiono al momento rilevanti, visto che oggettivamente

l'area del rodigino, da un punto di vista turistico, pare poco collegata al veronese e semmai più connessa al padovano e all'area di Chioggia.

Qualche approfondimento in più merita la tratta Rovigo – Chioggia, di 57 km, inserita nella fase 3 SFMR e oggetto di vari interventi logistici (collegamenti con Interporto di Rovigo e nuovo scalo di Val da Rio nel chioggiotto), con positivi influssi in termini di traffico merci. L'aspetto di maggior rilievo in questo contesto è legato al fatto che l'Interporto di Rovigo è sede di una nuova società di trasporto ferroviario "Sistemi Territoriali Spa", di proprietà della Regione del Veneto, il cui fine dichiarato è la valorizzazione del trasporto su rotaia, e di cui la direttrice Verona-Rovigo-Chioggia è la prima tratta di interesse. Anche in questo caso tuttavia gli interventi sembrano più favorire uno sviluppo logistico, piuttosto che impattare sul sistema turistico locale, sebbene le connessioni tra le due aree in termini di potenzialità di sviluppo paiano oggettive.

Molto più interessante in termini di possibili ricadute sul territorio pare la linea Padova – Monselice – Rovigo, attualmente troppo interessata da convogli sulla media percorrenza che andrà riorganizzata nel sistema SFMR, visti i problemi di sovraffollamento da un lato ed alcuni gravi vuoti d'orario dall'altro. Purtroppo gli interventi relativi a SFMR in quest'area riguardano in parte la fase 2 e in parte la fase 3 del progetto (in particolare la tratta Monselice – Rovigo), quindi in una prospettiva temporale piuttosto lunga.

Per quanto riguarda la **bassa veneziana** è da seguire con attenzione il potenziale sviluppo della nuova linea di collegamento tra Padova e Chioggia, nell'ambito del SFMR (primo lotto Padova - Piove di Sacco); ciò non tanto in una prospettiva logistica, in quanto i pochi flussi merci potrebbero essere gestiti via Rovigo, ma perché il prolungamento su Chioggia avrebbe notevole impatto sul flusso pendolare e soprattutto sul ruolo turistico di Chioggia e Delta del Po. I tempi di realizzazione al momento sono ancora incerti.

Infine si può completare l'analisi dei territori in questione con la Mestre – Adria, di proprietà della Regione Veneto e gestita da Sistemi Territoriali, con l'obiettivo di uno sviluppo nel trasporto regionale e di sviluppo terminal per le merci. L'opera è in qualche modo connessa alla Padova - Piove di Sacco - Chioggia e garantirebbe una migliore infrastrutturazione all'area compresa tra Chioggia, Adria e Rovigo con Mestre e Padova. L'apertura è prevista nel giro di circa un anno. In prospettiva futura, è anche la base di realizzazione della cosiddetta "Romea

ferroviaria” in collaborazione con la Regione Emilia Romagna, che prevede il prolungamento su Ariano Polesine verso Ravenna e Bologna.

L'insieme di queste opere evidenzia un futuro di notevole interesse per la bassa veneziana ed il rodigino. L'impatto sui flussi turistici potrà essere notevole perché mete turistiche di maggiore notorietà come Venezia e Padova potrebbero garantire, grazie alla migliorata accessibilità, una maggiore spinta alla conoscenza di territori di notevole valore, ma sinora penalizzati dalla loro posizione di marginalità.

Passando all'**area del vicentino**, le linee coinvolte sono la Vicenza - Schio e le direttrici che da Vicenza, Padova e Venezia hanno come snodo Bassano del Grappa, posto ai piedi dell'Altopiano di Asiago.

La linea per Schio, ottima base logistica per numerosi comuni oggetto dell'analisi, è inserita nel sistema SFMR fase 3, quindi con interventi previsti in un arco temporale non breve.

Le linee che hanno come fulcro Bassano sono state oggetto di alcuni interventi; la direttrice di Castelfranco - Mestre è già inserita nella fase 1 SFRM (ed inoltre rappresenta il primo tratto di un itinerario verso il Brennero, che necessita del potenziamento della Bassano-Trento): la prima fase prevede un nuovo accesso indipendente a Mestre ed il raddoppio fino a Maerne, in fase di completamento anche come sistema ferroviario di snodo. Questi interventi paiono tuttavia maggiormente orientati ad una logica metropolitana veneziana.

La linea è però interessata da un intenso traffico pendolari proveniente anche dall'area pedemontana (Bassano, Castelfranco), che fa ipotizzare in futuro un raddoppio dei binari almeno fino a Castelfranco, che rappresenta al tempo stesso un punto di snodo lungo la Vicenza - Treviso - Portogruaro per i traffici merci provenienti da est.

Di un potenziamento della direttrice Bassano – Brennero beneficerebbe in termini turistici non solo Bassano, ma l'intera area prealpina vicentina. Va evidenziata l'esigenza di creare un sistema di trasporti pubblici su gomma di adeguato peso ed integrato con il sistema ferroviario.

Le considerazioni summenzionate assumono ancora più rilievo per la tratta Padova – Bassano, linea interessata da un notevole traffico pendolari cui non si riesce a dare risposte adeguate. Ipotizzabile in futuro un mini sistema metropolitano semplificato con capisaldi a Bassano, Cittadella, Camposampiero. La linea Padova - Castelfranco è inserita nella fase 1

del SFMR.

I benefici per la fruizione turistica non saranno modesti; Padova rappresenta, anche se non allo stesso livello di Venezia, una delle città più attrattive a livello internazionale, ed è svincolata da un certo tipo di turismo più tradizionale e stanziale, legato al litorale. Potrebbe costituire quindi un ottimo punto di partenza alla scoperta della fascia prealpina.

Infine la Vicenza – Treviso; il tratto fino a Castelfranco è stato oggetto di notevoli interventi, anche legati al potenziamento della funzione trasporto merci; rientra nella fase 2 del progetto SFMR. L'impatto sul turismo nelle aree obiettivo dell'analisi può essere valutato con considerazioni analoghe al sistema di Padova: Vicenza infatti potrebbe tranquillamente fungere da base di partenza per la conoscenza del territorio delle prealpi, anche per la sua valenza artistica. L'infrastrutturazione appare tuttavia più legata a motivazioni logistiche di merci che non a sistemi di migliore mobilità passeggeri ed i tracciati ferroviari sono geograficamente legati all'area padovana più che vicentina.

I territori del trevigiano oggetto di analisi sono i Comuni di Cavaso del Tomba e Fregona. Per il primo, inserito nella tratta Castelfranco – Montebelluna – Calalzo, non sono previsti in questa fase particolari interventi, essendo parte del progetto SFMR 4; Cavaso è già dotato di una propria stazione ferroviaria. La linea è sottoutilizzata, pur avendo funzione di collegamento con il bellunese, anche per un'offerta non adeguata e non integrata con i trasporti pubblici locali. La linea possiede al contempo una notevole vocazione turistica, specie se prolungata verso Cortina e Dobbiaco e, di qui, al Brennero, con la creazione di un itinerario turistico Monaco-Venezia di enorme potenziale.

Fregona (comune della fascia di Vittorio Veneto) è in una situazione sostanzialmente analoga, perché la direttrice Treviso - Conegliano - Vittorio Veneto - Ponte nelle Alpi sarà oggetto di potenziali interventi nella medesima fase 4, l'ultima di potenziamento del Sistema Regionale. La linea è attualmente a scarso traffico, il potenziamento è legato a collegamenti veloci tra Belluno/Cadore e la pianura veneta, oltre che come seconda potenziale direttrice da Venezia a Calalzo in una riproposizione della Venezia - Monaco.

Infine il **portogruarese**. Oltre alla linea Mestre – Venezia, Portogruaro è toccata dalla linea che parte da Treviso. E' una tratta di 52 km, ripristinata nel settembre 2000, dopo una sospensione che durava dall'alluvione del 1966. Le nuove densità abitative del territorio ed il

fatto di essere inserita in una linea che permette di bypassare lo snodo di Mestre ne suggeriscono nuove potenzialità, tanto da rientrare nella fase 3 del SFMR, di particolare interesse sull'asse Motta di Livenza - Oderzo – Treviso.

Per i Comuni del portogruarese si tratta di un'occasione potenziale di sviluppo non indifferente. L'area si troverà infatti al centro di un sistema infrastrutturale davvero notevole, incrociando Treviso, Mestre, Trieste e, via Casarsa, Pordenone e Udine. Sono previsti del resto anche degli interventi sulle strutture logistiche, con investimenti per la realizzazione di un polo.

Anche da un punto di vista del numero di stazioni disponibili il territorio appare ben strutturato; ne sono presenti quattro: Annone Veneto, Pramaggiore, Lison e Portogruaro – Caorle. Appaiono tuttavia fondamentali degli investimenti di adeguamento di queste strutture, attualmente inadeguate ad una fruizione turistica e di immagine. Non è tuttavia da escludere la possibilità di creare dei centri di visitazione del territorio che gravitino come punto di partenza sulle stazioni in questione, anche perché trattasi di aree di notevole interesse paesaggistico ed enogastronomico.

La rete stradale

Il Pstr della Regione Veneto, che dovrebbe a breve essere innovato, aveva identificato notevoli necessità di rafforzamento sia sull'asse est-ovest (asse Verona – Venezia – Trieste) che nella direttrice nord-sud.

Tra gli interventi fondamentali per i territori oggetto di analisi si citano:



Area portogruarese

Il “passante” di Mestre, che permette un miglior collegamento con la zona orientale del Veneto, è attualmente in fase di realizzazione.

Gli interventi di miglioramento della SS14 Triestina, con le varianti progettate, tra cui si cita quella di Portogruaro, è in fase di realizzazione anch'essa.

E' previsto un potenziamento, con numerose varianti e tangenziali, del percorso più lento rappresentato dalla Vicenza – Castelfranco – Treviso – Oderzo - Portogruaro (Postumia), che interessa fortemente il territorio del portogruarese per una sua più stretta connessione con l'area del trevigiano. Questa serie di interventi non si è per il momento concretizzata, se si escludono i miglioramenti sulla tangenziale di Treviso.

Una serie di interventi di viabilità è in fase di realizzazione:

- una rotatoria in comune di Pramaggiore sulla SR 53 ed una lungo la SP 251 in comune di Cinto Caomaggiore;
- adeguamento della SP 251 tra lo svincolo della A 28 e la nuova SS 14 nel comune di Gruaro (euro 1 milione).

In iter progettuale invece:

- l'adeguamento della SP 251 tra svincolo dalla A 28 e confine regionale (compresa la 45 variante di Cinto Caomaggiore);
- adeguamento della SP 74 tra cavalcavia Bibione – Lignano e ponte a Bevazzana;
- adeguamento della SR 53 tra Pramaggiore, Annone e confine provinciale.

Anche se non direttamente incidente sull'area, va menzionato anche il sistema di collegamento tra l'A 4 Venezia-Trieste ed il litorale, forse in project financing, e il collegamento tra la SS 14 Triestina e il casello autostradale di San Stino di Livenza.

Area Pedemontana

L'intervento fondamentale è la pedemontana Thiene-Marostica-Bassano-Montebelluna-Ponte della Priula, di grande rilievo per l'area delle Prealpi Vicentine e l'alto trevigiano. L'intervento è inserito in Legge Obiettivo, con finanziamenti approvati per 2 mln di Euro e risorse interamente assegnate. Sono in corso le procedure di gara.

Sull'asse nord-sud era previsto il completamento della A31 verso Rovereto, altro intervento di grande impatto sul territorio la cui realizzazione pare però notevolmente incerta. Il costo previsto per l'intervento è di 1.350 M . La regione ha chiesto l'inserimento nella Legge Obiettivo.

Di notevole importanza è la direttrice Trento-Venezia, nell'ambito della quale sono stati realizzati significativi miglioramenti della superstrada 47 "Valsugana", mentre in notevole ritardo appaiono le ipotesi di miglioramento della SS 245 Castellana per il tronco Venezia-Castelfranco-Bassano.

Notevoli investimenti sono stati invece dedicati alla Padova – Bassano, in particolare nella zona di Limena e sull'asse Castelfranco – Resana – Padova, con la realizzazione di percorsi su doppia carreggiata, ancora però da completare nel tratto più vicino a Castelfranco Veneto; è la SS 307 "del Santo", classificata come "strada di grande comunicazione" .

Tra gli interventi di carattere più locale si citano:

- la variante di Thiene, per un importo di oltre 15 mln Euro;
- interventi di risistemazione e messa in sicurezza sulla Recoaro – Valdagno, per 4 mln Euro;
- la variante di Schio, ancora da avviare, oltre 6 mln Euro;
- la viabilità sulla SS 350 tra Arsiero e Lastebasse, oggetto di numerosi interventi;
- la viabilità sull'altopiano tra Treschè Conca e Asiago (SS 349), per oltre 6 mln Euro.

Fascia Meridionale

Il primo intervento strategico per il rodigino è la prosecuzione a sud dell'autostrada A31 Valdastico (che doveva originariamente unire Rovigo a Trento), cui è stato dato il via libera dall'ANAS nel 2004, per un costo complessivo pari a 965 milioni di euro di esborso della

società Autostrada Brescia-Padova; collega l'autostrada A4 Brescia-Padova da Vicenza con la SS434 Transpolesana che unisce Rovigo e Verona, all'altezza di Badia Polesine.

La Valdastico sud, a pedaggio, si svilupperà per 54 km (5 in galleria e trincea e 4,2 su ponti e viadotti) e avrà sei caselli oltre la barriera terminale. I cantieri sono stati inaugurati nel 2005.

Malgrado un ricorso al TAR a tutela del paesaggio dei Colli Berici e del patrimonio artistico costituito da 9 ville venete lungo il tracciato, dapprima approvato e poi respinto, i lavori procedono e si stima il completamento nel 2010. E' un'opera di fondamentale importanza per l'accesso al Polesine, e di sicuro impatto, anche per la contiguità con il territorio vicentino dei colli Berici, di notevole interesse turistico, creando i presupposti per lo sviluppo di itinerari storico-naturalistici.

Un altro asse su cui si prevedono grandi investimenti infrastrutturali è quello Verona - Rovigo: in primis la "Nogara – Mare", di 84 km, tracciato con caratteristiche autostradali sul corridoio della Mantova – Legnago – Rovigo – Adria, asse viario già esistente e secondo alcuni da potenziare e riqualificare. Previsto in project financing, con dichiarazione di pubblico interesse da parte della regione Veneto, comporta un investimento di 1.200 M. Si allaccerebbe alla Romea, incrocerebbe la Transpolesana per Verona e sarebbe completato da una trasversale medio-padana che parte da Legnago in direttrice Monselice-Padova- Venezia; prevede l'ammodernamento della SS 10 fra Legnago e Monselice e la sua prosecuzione verso la SS 309 Romea.

Si sottolinea tuttavia che questi interventi sono ancora da definire compiutamente per modalità e tempi, ed anche su alcune variabili fondamentali come le caratteristiche autostradali o meno dei percorsi. Esiste al tempo stesso una variante più bassa in territorio emiliano (project financing regionale) con tracciato Ferrara - Reggio sulla A22; i due tracciati paiono in concorrenza.

La direttrice su cui si intende intervenire maggiormente in futuro pare essere verosimilmente la Mestre-Adria-Ravenna, o "Romea Commerciale", sull'asse Mestre - Orte - Civitavecchia; la statale Romea, oggetto già in questi anni di alcuni interventi migliorativi, non pare poter superare le croniche difficoltà infrastrutturali intrinseche e di alcuni percorsi ad essa interrelati (ad esempio la Padova – Piove di Sacco). Il progetto prevede un percorso che tramite Alfonsine abbia come terminale Cesena, asse destinato prevalentemente ma non esclusivamente

al traffico merci; ne potrebbe beneficiare notevolmente anche tutto il territorio rodigino e della bassa veneziana per la migliorata accessibilità: solo in Veneto sono previste sei stazioni intermedie. E' stata inserita tra le priorità strategiche infrastrutturali nazionali (con la dizione Venezia-Cesena), ma modalità e tempi di realizzazione sono ancora incerti.

Alcuni interventi identificati in sede regionale da citare sono:

- "Altopolesana": variante al tratto tra Ceneselli e Castelmassa che interessa alcuni Comuni oggetto di analisi; il progetto esecutivo è in fase di approvazione;
- interventi ad Anguillara Veneta di ammodernamento del tratto fra la S.S. 443 "Rovigo-Adria" ed il ponte sull'Adige, con raccordo alla S.S. 16 "Adriatica", per un importo che supera i 12 mln Euro, già attivati.

Le vie d'acqua e altri interventi idrici (idraulici)

Le idrovie rappresentano una risorsa infrastrutturale su cui la Regione Veneto sta effettuando da anni una serie di valutazioni strategiche, inserite nel Piano dei Trasporti (PRT). Inserito nel sistema idroviario padano, gestito in intesa dalle Regioni padane, il tratto veneto non è in realtà terminale, perché i vertici del sistema sono ubicati a Monfalcone e Ravenna, includendo ovviamente l'intera asta del Po.

Il piano di potenziamento idroviario ha vantaggi generali, ed offre straordinarie prospettive di sviluppo per varie realtà oggetto di indagine; ad esempio il basso Polesine e le aree costiere della bassa veneziana, per il verosimile incremento del turismo nautico, sia sulla fascia litoranea sia sulle aste di penetrazione, che permette di estendere potenzialmente all'entroterra il bacino di influenza della portualità veneta.

Per quanto riguarda la fascia meridionale della Regione, il sistema idroviario veneto è innanzitutto collegato al Mincio dal canale portante Fissero - Tartaro - Canal Bianco - Po di Levante, di 170 km; è connesso a Po-Brondolo e di qui alla laguna veneta e all'Adriatico.

Al tempo stesso il tratto veneto del Po ha enorme valenza sia turistico - naturalistica sia come asse di comunicazione idroviaria in funzione sussidiaria al Fissero- Canal Bianco; l'obiettivo è un progressivo attrezzamento per finalità legate al tempo libero, con strutture compatibili con le norme ambientali e di sicurezza idraulica del progetto di bacino. Il terminale logistico

a Po di Levante (Porto Viro), punto di incrocio stradale, ferroviario e marittimo, ha rilevanza strategica come punto intermodale logistico.

Se l'idrovia Venezia-Padova non pare strettamente attinente alle aree oggetto di analisi, pur sottolineandone l'importanza, essa comunque si integra in un sistema che ha come terzo vertice Chioggia, per quanto concepito secondo una visione più logistica che turistica.

Si cita in termini di infrastrutture idriche anche il MOSAV, complesso di interventi in Legge Obiettivo, nell'ambito degli acquedotti, per l'alimentazione idrica del Veneto meridionale che soffre di notevoli problemi di rifornimento di acqua potabile. L'investimento è di 710 Mln Euro, interamente finanziato, in parte tramite interventi di finanza di progetto.

Sulla fascia nord-orientale è invece ipotizzabile una fase di sviluppo per l'Idrovia Litoranea Veneta, che partendo dalla laguna di Venezia lungo vie interne e lagune (Caorle, Grado) giunge a Monfalcone. Sono stati ipotizzati interventi di adeguamento strutturale per un utilizzo per fini di trasporto idroviario (due conche di accesso alla laguna veneta di standard europeo), e interventi di valorizzazione turistica, anche delle varie aste secondarie (Piave-Sile-Livenza).

Questa seconda ipotesi permetterebbe di dare enorme impulso al turismo legato alla navigazione interna, molto diffuso in altri paesi e che trova le prime applicazioni anche nel sistema locale, ad esempio sul fiume Sile, con le cosiddette house-boat; le vie navigabili del Veneto sono in fase di catalogazione ed alcuni interventi di superamento di nodi critici sono prossimi



alla realizzazione (come il Ponte Spano a Jesolo per la Litoranea Veneta); è fondamentale creare infrastrutture di supporto alla nautica.

La tematica si collega a quella della navigazione da diporto e della portualità minore, per le quali già da anni la Regione Veneto indica l'obiettivo della differenziazione dell'offerta turistica sulle coste, integrando percorsi su acque marittime o nell'entroterra, oltre alla promozione di attività turistiche legate alla riscoperta di ambienti naturali spesso straordinari e mai adeguatamente valorizzati.

Per quanto riguarda la parte relativa agli acquedotti sono previsti da parte dei Consorzi di Bonifica alcuni interventi di notevole rilievo, legati ai fenomeni siccitosi che hanno colpito anche questi territori negli ultimi anni; in particolare si ipotizzano alcune opere di collegamento di canali che dovrebbero garantire un buon approvvigionamento idrico all'area di produzione vitivinicola di Lison Pramaggiore.

Altri servizi

Le società di trasporto pubblico

Si è deciso di verificare con le società che operano nel settore dei trasporti, le strategie future di erogazione di servizi nei territori oggetto di analisi, per avere un quadro anche in tal senso. Si è quindi proceduto ad intervistare ATVO, FTV e Sita.

Nelle analisi svolte nell'ambito del Piano Regionale dei Trasporti del Veneto si evidenzia come l'evoluzione del trasporto pubblico locale, al pari del resto d'Italia, negli ultimi anni abbia avuto un trend di contrazione della domanda, in controtendenza rispetto alla domanda di mobilità complessiva; ciò avviene per motivi strutturali come la suburbanizzazione e la dispersione territoriale. Ne deriva una domanda - offerta limitata per poter garantire un minimo di economicità al servizio. In questo senso l'incisiva quota di mobilità di natura turistica, poco propensa all'utilizzo di mezzi pubblici di trasporto, tende a rendere ancora più complessa la situazione.

Nelle zone definite "a domanda debole", come quelle oggetto di indagine (bassa pianura, collina, montagna) non si ipotizza possibile un raggiungimento delle soglie di redditività minima e le ipotesi prevedono di intervenire sulla struttura di costo dell'offerta, introducendo varie sperimentazioni (come il car sharing o il car pooling) che tuttavia hanno impatto nullo

sulla mobilità turistica.

Fondamentali appaiono invece le politiche di integrazione gomma-rotaia legate al sistema SFMR, che potrebbero incidere notevolmente sulla qualità e sostenibilità economica del servizio oltre che sulla sua organizzazione, anche perché si prevedono significativi impatti sulle tendenze localizzative delle abitazioni.

La riforma regionale del TPL (traffico pubblico locale) ha avuto come punto di partenza le cosiddette “unità di rete” esistenti (porzioni di territorio servite da società di trasporto locali). Nelle zone oggetto di analisi i soggetti operatori di rilievo erano storicamente numerosi: ACTV (per Venezia – Chioggia), ATVO (Veneto orientale) e Sita (Rovigo); molto più frazionata la situazione nel vicentino, dove gli operatori coinvolti sono molteplici. Il trevigiano ha come attori LA MARCA (montebellunese) e ATM (Conegliano e Vittorio Veneto).

I piani di bacino sono stati delegati alle province e risalgono normalmente ai primi anni 2000.

Quello di Venezia prevede la definizione di due direttrici: Venezia (fino a Chioggia e il miranese) e Venezia Est, in qualche modo sovrapponibili ai vecchi bacini di utenza ATVO e ACTV. ACTV gestisce il servizio verso l'area di Chioggia, molto significativo dato il numero di utenti pendolari verso il capoluogo lagunare. Il servizio in questione andrà radicalmente ripensato con i nuovi sviluppi di servizi SFMR e la linea ferroviaria Venezia – Adria – Chioggia.

In questi anni è inoltre emersa l'ipotesi di una concessione unica dei servizi, che dovrebbe andare in gara e che conglobi i servizi su gomma, rotaia e vie d'acqua, coprendo il territorio oggetto di interventi nella fase 1 del SFMR, la cosiddetta area Patreuve (Padova- Treviso – Venezia), modificando radicalmente gli assetti attuali.

Per quanto riguarda l'area del portogruarese, oltre allo spostamento dell'attuale stazione vicina a quella ferroviaria di Portogruaro, è in valutazione un potenziamento delle linee tra Portogruaro, Caorle e Bibione, in particolare nel periodo estivo, mentre sulle altre direttrici del comprensorio sono state sinora svolte attività di sperimentazione, in previsione di eventuali potenziamenti legati alla realizzazione del sistema SFMR. In questo senso è in fase di valutazione un servizio urbano e periurbano le cui modalità sono da definire, e che potrebbe incidere anche sui comuni limitrofi con potenzialità turistiche (Concordia ed eventualmente le zone dei vini di Lison Pramaggiore). La direttrice friulana appare di più difficile lettura, comun-

que i servizi verso il pordenonese sono sufficientemente strutturati.

Vicenza punta su un interlocutore privilegiato a livello complessivo, FTV, pur considerando l'importanza degli altri soggetti, operanti a livello locale; sono previste delle integrazioni con l'area del bellunese (Dolomiti Bus), per una ipotizzata gestione integrata delle due aree. Le aree oggetto di analisi hanno servizi articolati sia in direzione di Valdagno e Schio, sia verso l'asiaghese. Non sono previsti in tal senso significativi potenziamenti del servizio nel futuro prossimo.

Rovigo ha identificato tre unità di rete distinte: Rovigo Ovest, Est (la più articolata) e Sud. La garanzia del servizio a fini di utilità sociale pare predominante su altre considerazioni vista la conformazione del Polesine. I servizi di collegamento con la bassa veneziana non sono particolarmente sviluppati, pur avendo un discreto incremento con le località balneari nel periodo estivo.

A conclusione del paragrafo, si può sostenere che i piani di bacino fanno scarso riferimento, nella loro programmazione dei servizi, alla gestione dei flussi turistici, per il modesto impatto dei medesimi sul traffico locale complessivo; non si esclude aprioristicamente in futuro qualche revisione, in relazione all'importanza rivestita dal trasporto pubblico su gomma nell'accessibilità alle principali località litoranee. Questi mutamenti paiono in ogni caso legati ad uno sviluppo della domanda su determinate direttrici, più che essere un elemento di propulsione spontanea della domanda, viste le caratteristiche di scarsa economicità del servizio per molte delle aree oggetto dell'analisi.

I media locali

Il "sistema media locale" non sembra attrezzato per poter proporre strategie di comunicazione di impatto turistico significativo, sebbene documentari sul territorio e trasmissioni in occasioni di eventi e manifestazioni non siano del tutto esclusi dai palinsesti.

In breve, l'unica rete televisiva di un certo rilievo ubicata nei territori oggetto di analisi è stata storicamente ATR Rovigo, poi confluita in Canale Italia (Rete la 9), gestita in Emilia. Altre reti ubicate nel vicentino potrebbero fungere da partner, come le vicentine Televeneto, TVA e Bassano TV (Rete Veneta) e, per il portogruarese, l'unica emittente veneziana, Televenezia.

In una logica di visibilità estesa all'intera regione l'emittente di maggiore diffusione veneta è

attualmente Telepadova, seguita con performance di share simili da Antenna Tre, con sede a S.Biagio di Callalta, in provincia di Treviso, e dalla veronese Telenuovo (che ha tuttavia una sede anche a Padova).

A completare il quadro si citano anche le emittenti radiofoniche che operano sul territorio (si ricorda che le due emittenti radio con dati ascolto più alti in Veneto sono la padovana Radio Company e Radio Birikina di Castelfranco Veneto):

- in provincia di Rovigo sono quattro, di cui la più nota è Delta Radio, a Porto Tolle; si citano comunque anche Voce Radio Kolbe di Rovigo e due emittenti di Porto Viro, Radio One e Radio Diva;
- nel portogruarese non esistono emittenti radio censite, la più vicina è Radio S.Donà; operano comunque anche emittenti del pordenonese;
- nella veneziana bassa esiste un certo numero di emittenti: Baby Radio e New Radio Clodia a Chioggia, Radio B.C.S a Sottomarina, Radio International a Cavarzere;
- nelle zone del vicentino censite opera direttamente solo Radio RVB ad Asiago.

Si sottolinea che una politica di comunicazione mirata alla promozione degli elementi di pregio richiede oggi strumenti decisamente targetizzati. Internet pare uno strumento di sicuro interesse, in questo senso il database del progetto e la sua messa in rete costituiscono potenzialmente uno strumento di comunicazione il cui impatto potrebbe essere significativo.

Gli enti fieristici

Per quanto riguarda gli Enti fieristici, l'impatto sul sistema turistico può essere trainato solo da strutture fieristiche di notevoli dimensioni, che sono tuttavia ubicate nell'ambito dei grandi poli urbani ed in questo contesto manifestano la loro capacità attrattiva. In Veneto i centri fieristici di peso sono sostanzialmente quattro: Verona, Padova, Vicenza e Venezia, cui aggiungere per alcuni aspetti Longarone; nessuno incide direttamente sul territorio oggetto di analisi, sebbene Vicenza e Venezia siano province coinvolte, ma in relazione ad aree geografiche decentrate rispetto agli Enti Fieristici.

Discorso un po' diverso si potrebbe fare per Rovigo, che ha un suo ente fieristico dal 1991,

presso l'Ex-Zuccherificio, impegnato in varie iniziative di sviluppo.

Dal 1991 gestita da Censer Spa, ha a disposizione un'area di 6.000 mq di esposizione interna e 12.000 mq esterni, sala congressi da 480 posti ed è anche sede universitaria. La posizione logistica è sicuramente vantaggiosa sia rispetto alle uscite autostradali che alla stazione ferroviaria.

La stessa Regione Veneto crede sugli sviluppi potenziali del polo fieristico rodigino; le possibilità sembrano essere notevoli soprattutto se la Fiera verrà inserita in vari calendari di manifestazioni, come quelli promozionati dalla Regione.

Le principali manifestazioni 2008 sono la Campionaria, la "Fiera dell'elettronica" ad Aprile e quella "della Parola" ad ottobre.

Le strutture alberghiere di riferimento

Il sistema alberghiero territoriale complessivo non è oggetto di analisi in questo ambito, che vuole solo comprendere se alcuni insediamenti alberghieri di grande rilievo possano in qualche modo incidere sull'attrattività dell'offerta turistica complessiva, grazie alla componente promozionale intrinseca nelle strutture di grande notorietà.

Il monitoraggio effettuato ha evidenziato come le grandi catene internazionali siano presenti in Veneto solo nelle due-tre città principali (Venezia, Padova, Verona) ed una loro strategia di espansione a livello di centri minori pare fortemente improbabile.

Si è deciso di operare un confronto con la più grande realtà dell'hotellerie veneta, la Boscolo Group; nell'ambito dell'intervista effettuata è emerso che le strategie del gruppo di origine veneta, prevedono in futuro un allargamento ad altri capoluoghi di provincia veneti attualmente non coperti, come Padova, in fase di realizzazione; resterebbero quindi scoperte in prospettiva tra le province del veneto solo due realtà, Rovigo e Belluno.

Nel primo caso, di nostro interesse, la motivazione è legata all'esistenza di una struttura storica del gruppo "relativamente vicina", a Sottomarina di Chioggia. Le province di Vicenza e di Treviso sono già coperte da strutture nei pressi dei centri storici, lo stesso dicasi per la Provincia di Venezia, dove la strategia è precipuamente rivolta alla città lagunare e non prevede espansioni in altri territori.

Le strutture di finanziamento

Il sistema bancario italiano è oggi notevolmente capillare, tale da non costituire un possibile ostacolo allo sviluppo imprenditoriale. Dopo un'iniziale ipotesi di confronto con gli enti bancari sulle possibilità di finanziamento delle nuove iniziative imprenditoriali, si è deciso di puntare direttamente alle collaborazioni instaurate nell'ambito del progetto con le Ascom-Fidi locali, predisponendo anche adeguati strumenti di valutazione del business plan, tali da non dover verificare l'esistenza di vincoli in questo ambito.

Reti elettriche ed energetiche

Una veloce citazione meritano le reti elettriche, per capire eventuali punti di criticità prospettica. Le province di Venezia e Rovigo contribuiscono per il 43% e 40% al totale della produzione elettrica lorda regionale (Vicenza solo il 2%).

In relazione ai consumi, Rovigo produce oltre 12.000 GW/h quasi 10 volte la quantità di energia consumata, Venezia un po' di più ma corrisponde a poco più del doppio dei consumi. Critica apparirebbe la situazione di Vicenza (consumi 10 volte superiori alla produzione) e Treviso (circa 5 volte). Complessivamente tra il 1998 e il 2003 la produzione lorda di energia elettrica in Veneto è diminuita da 33.600 a 27.600 GW/h. e la Regione sta diventando importatrice non solo dall'estero, ma anche dalle altre regioni. La problematica appare tuttavia talmente vasta e strategica a livello nazionale da non poter essere oggetto di trattazione specifica in questo ambito.

In generale le reti energetiche, che possono essere definite come l'insieme degli impianti e condutture interconnesse per vettori energetici in senso lato comprendendovi, oltre all'energia elettrica, le reti per il gas, greggio, prodotti petroliferi e teleriscaldamento, sembrano in Veneto notevolmente strutturate, grazie ai poli di Rovigo e Porto Marghera (la parte più debole spetta tuttavia al teleriscaldamento). E' in fase di sviluppo il gassificatore a Rovigo, che dovrebbe essere il primo dei sei pianificati in Italia a divenire operativo forse addirittura già nel 2008.

5. Conclusioni

Alla luce del lavoro svolto, si possono trarre le seguenti considerazioni:

a) molti di questi territori soffrono attualmente di notevoli carenze infrastrutturali, di viabilità e ferroviarie, ma gli interventi previsti nei prossimi anni dovrebbero garantire un notevole miglioramento del sistema logistico, con straordinari benefici per il sistema turistico;

b) tra le caratteristiche precipue preme sottolineare la presenza, in alcune zone censite, di corsi d'acqua di straordinaria importanza, che possono avere un peso decisivo anche per gli sviluppi turistici (portogruarese, chioggiotto, polesine);

c) l'ambiente naturale, le dimore storiche e le testimonianze dei legami con Venezia sono elementi di grande potenzialità, comuni a tutte le aree: facilmente potrebbero costituire elementi per mettere "in rete" il Veneto minore, e giustificare la creazione di itinerari di grande fascino;

d) l'unica realtà con potenziale di sviluppo fieristico pare oggi Rovigo, che potrebbe superare la soglia minima di capacità d'attrazione; il lavoro da fare per un definitivo lancio è comunque notevole;

e) difficile immaginare nei prossimi anni uno sviluppo turistico legato alla promozione dei grandi gruppi alberghieri, attualmente non insediati nei territori analizzati e le cui strategie sono poco coerenti con questo scenario;

f) il portogruarese, le zone del trevigiano ed il vicentino sono accomunate anche dal fatto di essere stati teatro ed epicentro di uno degli eventi storici di maggiore importanza, la Prima Guerra Mondiale; la potenzialità di condivisione di iniziative è davvero molto ampia;

g) altri vincoli non sembrano poter incidere sul potenziale turistico futuro; il sistema dei trasporti pubblici locale, oggi fisiologicamente tarato sulle esigenze dei residenti e poco idoneo invece alle esigenze turistiche, non sembra poter incidere negativamente in futuro. Ciò in primo luogo per la infrastrutturazione ferroviaria che ne ridisegnerà il contenuto in termini di servizi; in secondo luogo, perché la gestione di tour ed itinerari per la visita dei territori avrà molto più verosimilmente, come partner, società di trasporto su



gomma private;

h) si è preferito non dilungarsi troppo sulle tematiche finanziarie come possibile vincolo, viste le partnership create nel corso del progetto;

i) qualche notazione merita il sistema dei media locali, che sono stati monitorati e possono certamente svolgere un ruolo di promozione territoriale; l'impatto appare tuttavia difficilmente decisivo; il rischio, tipico di molte realtà italiane, è infatti quello di procedere su progetti di promozione locali che non riescono a raggiungere, in termini di comunicazione, le soglie minime di investimento per garantire adeguata visibilità. In questo ambito più che mai è necessaria la creazione di una rete di iniziative coordinate;

j) una strategia di coordinamento regionale della comunicazione è oggi l'unica soluzione percorribile per una massiccia promozione del Veneto minore, che va necessariamente integrata in proposte turistiche con fulcro presso i grandi poli del turismo regionale: il balneare, la montagna, le grandi città d'arte, il lago di Garda ed il distretto termale. E al centro, come polo di riferimento assoluto per l'intero sistema, Venezia.

In questo senso appare coerente e fondamentale per le esigenze dei territori analizzati la creazione di un metadistretto del Turismo veneto, che coordini analisi di mercato, iniziative promozionali, itinerari regionali sempre più articolati.

Molta parte del Veneto può essere concepita come paesaggio “della mente” e “del cuore”, fonte d'ispirazione nei secoli di artisti e letterati; un “Veneto slow” (da compenetrare con il “Veneto fast” delle grandi infrastrutture) fatto di itinerari unici d'arte e natura, di memorie storiche e di tradizioni ancora vive, di vie d'acqua, di colline e montagne uniche.