Università
Ca'Foscari
Venezia

Corso di Laurea magistrale (*ordinamento ex D.M. 270/2004*)
in Sviluppo Interculturale dei Sistemi Turistici

Tesi di Laurea

Il turismo fluviale nel Veneto tra potenzialità, crisi e rilancio. Il caso della Riviera del Brenta.

Relatore
Prof.ssa Federica Letizia Cavallo
Correlatore
Prof. Francesco Vallerani

Laureando
Andrea Bruson
Matricola 821286

Anno Accademico
2012/ 2013

Il turismo fluviale nel Veneto tra potenzialità, crisi e rilancio.
Il caso della Riviera del Brenta.

INTRODUZIONE p. 5

I. ANDAR PER FIUMI p. 7

I.1. Il turismo fluviale in Italia e nel Veneto p. 7

I.2. Il territorio della Riviera del Brenta: elementi d'attrattiva e caratteristiche p. 13

I.2.1. La Riviera del Brenta oggi p. 16

I.3. I flussi turistici nella Riviera del Brenta p. 19

II. POTENZIALITÀ E OSTACOLI ALLA VALORIZZAZIONE DEL TURISMO FLUVIALE LUNGO LA RIVIERA DEL BRENTA p. 37

II.1. Sostenibilità turistica e turismi alternativi a quello di massa p. 37

II.1.1. Mestieri e produzioni tradizionali p. 41

II.1.2. L'enogastronomia, i mercati e le feste paesane p. 44

II.1.3. La Riviera del Brenta e i suoi distretti industriali: un humus territoriale favorevole? p. 46

II.1.3.1. La Mira Lanza p. 48

II.1.3.2. L'industria della calzatura p. 49

II.1.4. Buone pratiche di valorizzazione e sviluppo del turismo fluviale p. 51

II.1.4.1. Il sistema dei canali navigabili inglesi p. 52

II.1.4.2. Il sistema dei canali navigabili francesi p. 56

II.1.4.3. Una realtà in crescita: il sistema delle idrovie spagnole p. 59

II.2. Confronto con il sistema delle idrovie italiane p. 61

II.2.1. Punti di debolezza del sistema idroviario italiano e ostacoli alla valorizzazione turistica della Riviera del Brenta p. 63

II.2.1.1. La costruzione di Veneto City: un ulteriore ostacolo alla valorizzazione di un turismo legato all'ambiente in Riviera? p. 66

III. LE CONSEGUENZE DELLA CRISI ECONOMICA SUL TURISMO DELLA RIVIERA DEL BRENTA p. 69

III.1. Le precedenti crisi economiche e i loro effetti sul turismo p. 69

III.2. La crisi economica nella Riviera del Brenta: conseguenze sulle ville venete, e sui progetti per la fruizione delle vie d'acqua p. 76

IV. PER UN RILANCIO TURISTICO p. 81

IV.1. Il futuro del turismo fluviale in Veneto

IV.1.1. Consolidamento dell'immagine del turismo fluviale p. 83

IV.2. Le iniziative più recenti per un rilancio turistico p. 85

IV.3. Progetti futuri: gli enti locali e il loro piano d'azione p. 92

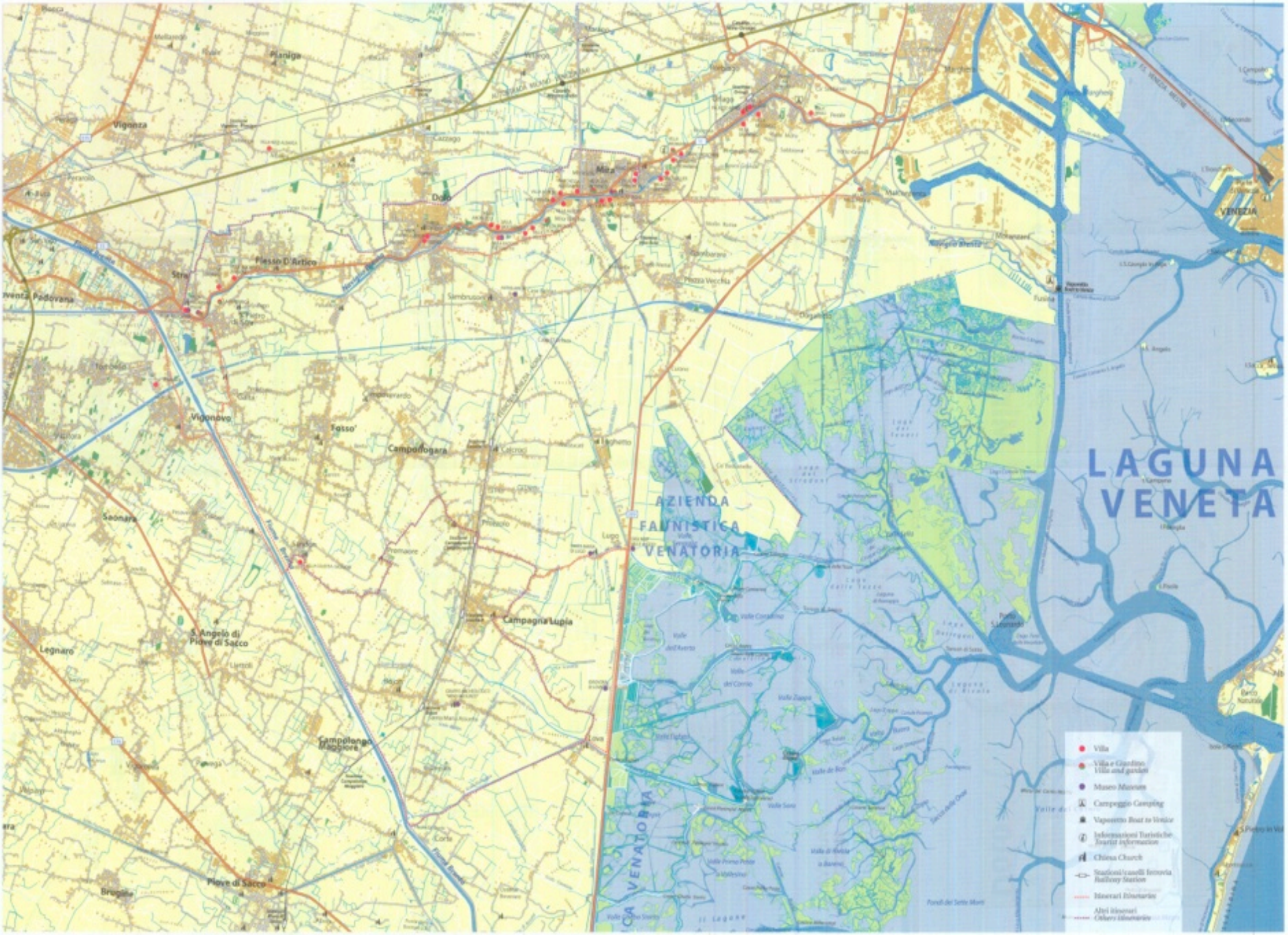
IV.4. Nuove proposte p. 94

IV.5. Il marketing del turismo e il destination marketing per il rilancio della Riviera del Brenta p. 102

CONCLUSIONI p. 104

BIBLIOGRAFIA p. 109

RIFERIMENTI INTERNET p. 112


LAGUNA
VENETA
AZIENDA
FAUNISTICA
VENATORIA
VENEZIA
Mira
Dolo
Stra
Fiesso D'Artico
Vigonovo
Fosso'
Campodogara
Campagna Lupia
Saonara
Legnaro
S. Angelo di Piove di Sacco
Campolongo Maggiore
Piove di Sacco
Brugine
Vigonza
Villa
Villa e Giardino
Villa and gardens
Museo
Museum
Campeggio
Camping
Vaporetto
Boat to Venice
Informazioni Turistiche
Tourist information
Chiesa
Church
Stazioni/caselli ferrovia
Railway Station
Itinerari
Itineraries
Altri itinerari
Others itineraries

INTRODUZIONE

In Veneto, nonostante il notevole potenziale dato dalla presenza di grandi assi fluviali e di una fitta rete di idrovie, il recupero e il conseguente utilizzo a fini turistici delle vie d'acqua, appare ancora in una fase embrionale, sicuramente ben distante da realtà come quella francese o quella inglese dove questo tipo di turismo viene valorizzato già da molti anni.

Anche lungo la Riviera del Brenta, un'area dove il corso d'acqua costituisce da secoli un elemento fondamentale del paesaggio e della cultura popolare, le difficoltà nella valorizzazione del turismo fluviale sembrano aver compromesso l'attrattività turistica dell'area.

Lo scopo di questo lavoro è proprio quello di identificare quali sono le cause che ostacolano la valorizzazione del turismo fluviale lungo la Riviera del Brenta.

Attraverso lo studio della letteratura sul tema, e con l'analisi sul campo, si cercherà di identificare le potenzialità che il comprensorio della Riviera del Brenta possiede ma che ancora non vengono valorizzate, i vantaggi che la valorizzazione del turismo fluviale porterebbe sia a livello economico, sia a livello territoriale e gli ostacoli che impediscono un'attuazione concreta dei piani di riqualificazione territoriale e turistica. Verrà fatto un confronto con le *best practices* di tutti quei Paesi in cui il turismo fluviale viene valorizzato già da molti anni: in particolar modo verrà confrontato il sistema idroviario italiano con i sistemi francesi, inglesi e spagnoli. Da questo confronto si cercherà di capire quali sono i punti di debolezza del sistema idroviario italiano, e, nel caso della Riviera del Brenta, quali sono gli ostacoli che impediscono la valorizzazione del turismo fluviale in tale area.

Particolare attenzione sarà data alla crisi economica che ha colpito l'Europa negli ultimi anni: in particolare, si cercherà di capire come essa abbia influito sul turismo, andando a modificare il comportamento d'acquisto, e le preferenze in termini di vacanza dei turisti. Andando a osservare i dati di arrivi e presenze di turisti europei ed extra-europei degli ultimi anni, si cercherà di capire quali sono stati gli effetti che la crisi economica ha avuto nella Riviera del Brenta: si

spiegherà, in particolar modo, se e in che modo la crisi economica abbia influito sulle ville venete, uno dei principali fattori d'attrattiva della Riviera, e sui progetti per la fruizione delle vie d'acqua.

Successivamente si andrà ad analizzare quale potrà essere il futuro del turismo fluviale in Veneto: si cercherà di capire se i piani che prevedono la valorizzazione turistica delle vie d'acqua interne sono concretamente realizzabili, e quali sono gli attori che devono collaborare per la riqualificazione dei corsi d'acqua. Attraverso alcune interviste agli operatori locali del settore turistico, verranno inidicate quali sono le iniziative più recenti che si stanno attuando per rilanciare la Riviera del Brenta dal punto di vista turistico e se sono stati messi in atto dei piani per lo sviluppo del turismo fluviale lungo la Riviera. Importante sarà capire quali sono i progetti futuri degli enti locali: in particolar modo si cercherà di capire se gli enti locali intendano investire sulla promozione turistica della Riviera e se il turismo fluviale rientri in tali progetti.

L'aver analizzato la situazione attuale del turismo fluviale in Veneto, con particolare attenzione al caso della Riviera del Brenta, porterà alla formulazione di alcune nuove proposte: esse saranno dirette agli enti locali che operano nel campo turistico e in quello della riqualificazione territoriale, e consisteranno in alcuni interventi pratici che consentirebbero di migliorare l'immagine e l'attrattività della Riviera del Brenta e, allo stesso tempo, di valorizzare il turismo fluviale lungo le acque del Naviglio. Nella stesura delle nuove proposte verranno prese in considerazione anche le prospettive del marketing del turismo e del destination marketing: in particolar modo, si cercherà di capire in che modo queste discipline potrebbero aiutare gli enti locali, pubblici e privati, a migliorare l'offerta turistica della Riviera e, successivamente a promuoverla in modo efficiente.

I. ANDAR PER FIUMI

I.1. Il turismo fluviale in Italia e nel Veneto

Fin dai tempi antichi, i fiumi sono stati utilizzati per il trasporto sia di merci sia di persone: il trasporto fluviale era considerato, infatti, comodo e sicuro rispetto alle strade, spesso impraticabili a causa delle piogge, del gelo o del brigantaggio. La storia d'Italia e d'Europa è ricca di esempi di imperi che basavano la propria potenza economica e militare sulla capacità di sfruttare le proprie vie d'acqua sia per il commercio, sia per prevalere sui nemici in battaglia. L'Impero Romano si affermò come potenza senza eguali proprio grazie alla sua capacità di costruire imbarcazioni che consentissero di commerciare con tutte le potenze vicine sfruttando sia i grandi mari sia le vie d'acqua interne. Un altro esempio potrebbero essere le Repubbliche Marinare, che fecero della navigazione il loro punto di forza. Tra queste ultime, sicuramente la Repubblica di Venezia era la più importante: la città lagunare riuscì a dominare la scena dei traffici marittimi per circa cinque secoli, grazie alla sua grande capacità di utilizzare e dominare le vie d'acqua fluvio-lagunari e marittime con un regime di leggi severe, che sono in parte tuttora valide.

Il sistema fluviale italiano è stato poi migliorato e arricchito di numerose canalizzazioni interne, fino alla seconda guerra mondiale. Da questo momento in poi esso venne progressivamente abbandonato per in favore delle vie di comunicazione terrestri.

Oggi le migliaia di chilometri di vie d'acqua navigabili che caratterizzano il territorio europeo sono un vanto per numerosi paesi come Francia, Olanda e Gran Bretagna, che sono state in grado di sfruttare i propri fiumi anche per proporre forme di turismo alternative a quello di massa.

Per descrivere al meglio tutte le attività che il turismo fluviale racchiude, si può prendere a riferimento una definizione istituzionale di questa tipologia di turismo, data da Voies Navigables de France (VNF) in "Le tourisme fluvial". Il turismo fluviale è definito dal VNF come "l'insieme delle attività di svago realizzate sul

territorio fluviale francese". In particolare si afferma che questa forma di svago "concerne l'insieme delle attività nautiche sotto le quali si comprendono tutte le forme di navigazione su fiumi, torrenti e canali a bordo di imbarcazioni individuali private o in affitto, imbarcazioni per passeggeri, péniches-hotel, navi fluviali. Concerne anche le pratiche di nautica condotte lungo le rive come la pesca in barca, il canottaggio, la gita di un giorno con picnic, o anche più sportive come la barca a remi, la canoa/kayak, la vela o lo sci nautico". La definizione continua in tal modo: "Consideriamo altresì come facenti parte del turismo fluviale l'escursione a piedi o in bicicletta lungo le alzaie, la visita alle costruzioni fluviali (chiuse, tunnel, acensori per battelli, ponti) e, più largamente, tutte le attività di svago che traggono vantaggio dalla presenza della via d'acqua" (Conseil National du Tourisme, 1997, pp.9-10). In questa definizione, il turismo fluviale emerge come un settore caratterizzato prima di tutto dalla presenza della navigazione fluviale, e quindi dall'utilizzazione di mezzi di navigazione lungo le vie d'acqua, e, in secondo luogo, dalla fruizione turistica dell'ambiente e del territorio adiacenti la via d'acqua.

Il turismo fluviale è oggi praticato da circa un milione di turisti l'anno in Europa con un trend in forte crescita. Si tratta di turisti sempre più colti e raffinati, che desiderano conoscere in modo approfondito gli usi e i costumi dei vari paesi e dei loro abitanti (Vicini S., 2004). Questa tipologia di turismo ha preso avvio sul finire degli anni Settanta (Vallerani F., 1994), ma in Italia non ha mai avuto un grande seguito in quanto manca una vera e propria cultura del turismo fluviale.

Le acque interne, per essere adatte al diportismo, devono avere determinate caratteristiche come: favorevoli condizioni dei fondali, delle rive, e delle sponde, una profondità minima di sicurezza e, inoltre, devono essere presenti attracchi con servizi accessori adeguati. Tutte queste caratteristiche spesso vengono a mancare del tutto o in parte per quanto concerne le acque interne italiane. La maggior parte dei corsi d'acqua italiani è, inoltre, accessibile soltanto a imbarcazioni con basso pescaggio, dotate di serbatoi non sufficientemente capienti e quindi adatte a svolgere tragitti relativamente brevi (poiché manca anche la possibilità di fare rifornimento lungo il tragitto). Altri ostacoli allo sviluppo

del turismo fluviale, vanno identificati con la situazione dei nostri corsi d'acqua: spesso essi sono molto inquinati o cementificati, vi è una totale assenza di segnaletica e ci sono problemi nella gestione di ponti e chiuse.

La domanda di visitare il territorio attraverso i corsi d'acqua che lo caratterizzano, e il crescente interesse per le acque interne, sono un fenomeno turistico piuttosto recente e, altrettanto recente è l'interesse degli amministratori locali nel porre in atto riforme in grado di valorizzare, rendere accessibile e pubblicizzare il patrimonio fluviale. Fino ad oggi questo tipo di risorse turistiche sono state messe in secondo piano per lasciare spazio alle mete turistiche tradizionali: lo dimostra per esempio il fatto che ancora oggi non esista un censimento recente dei tratti navigabili delle vie d'acqua nazionali. Gli ultimi dati ufficiali sono stati infatti elaborati dal Ministero dei Lavori Pubblici, e risalgono al 1938 (Arduini C., Carlesi P., Scialpi R., 2001). Mancano tuttora informazioni su eventuali itinerari lungo i corsi d'acqua nazionali, vengono stampati pochi depliant informativi che aiutino i turisti a scoprire i luoghi di maggior interesse che possono essere scoperti attraverso la navigazione fluviale.

Ma vediamo nello specifico quali sono le principali offerte di turismo fluviale in Italia: sul Po, uno dei principali corsi d'acqua italiani, tre navi svolgono servizio di crociera collegando Venezia a diverse città tra cui Mantova, Ferrara e Cremona . Anche la città di Torino organizza escursioni alla città, seguendo il corso del Po, attraverso l'utilizzo di due imbarcazioni.

La città di Mantova invece, organizza escursioni sul fiume Mincio, sul Po e sulla Laguna Veneta: stanno riscuotendo ottimi risultati con un numero di visitatori crescente e un trend in costante crescita (Arduini, Carlesi, Scialpi, 2001).

Nel 2002 anche la città di Roma ha incluso nella sua offerta turistica il turismo fluviale: in quest'anno, infatti, venne inaugurata la prima crociera sul Tevere, che permette di conoscere la Città Eterna da un punto di vista del tutto nuovo. Durante la crociera viene data al turista la possibilità di degustare piatti tipici della tradizione romana, vini locali e viene data anche la possibilità di noleggiare l'intera nave per feste e celebrazioni di ogni tipo.

In Toscana invece, da giugno fino a settembre, è possibile navigare l'Arno sugli antichi barchetti dei renaioli, imbarcazioni a remi che accompagnano il turista in un'escursione ai principali luoghi d'interesse della città.
Per quanto riguarda il Veneto, numerose sono le alternative di turismo fluviale proposte: negli ultimi anni la Regione ha infatti dimostrato un crescente interesse nell'andare a recuperare le tradizioni locali legate ai corsi d'acqua interni, in modo tale da valorizzare sia le attrazioni classiche che in questo modo possono essere visitate da un punto di vista diverso, ma anche di valorizzare alcune zone della regione quasi del tutto sconosciute ai turisti. A partire dal 2000, la città di Padova offre la possibilità di svolgere un tour, sulla motonave Tiepolo, che parte dalle Porte Contarine e termina a Venezia. Il tour, che prende il nome di "Padova d'acque", accompagna il turista alla riscoperta delle origini romane della città di Padova, andando a scoprire i resti romani che si fondono nelle nuove costruzioni della città, gli antichi accessi al fiume, le ville settecentesche e molto altro.
La crociera fluviale per eccellenza in territorio Veneto rimane tuttavia quella effettuata a bordo del Burchiello. La crociera parte da Padova ed arriva a Venezia seguendo il corso del Naviglio del Brenta attraversando la famosa Riviera del Brenta. Il Burchiello era una tipica imbarcazione veneziana per trasporto passeggeri, dotata di una grande cabina in legno, con tre o quattro balconi, finemente lavorata e decorata. Questa imbarcazione, veniva utilizzata dai ceti veneziani più facoltosi per raggiungere dalla città le loro ville in campagna. La crociera permette di ammirare più di 50 ville venete, un tempo dimore estive dei nobili veneziani, effettuando delle soste per permettere la visita delle tre ville principali: Villa Pisani a Stra, la Barchessa Valmarana a Mira e Villa Foscari a Malcontenta.
Dal 2004 è stata introdotta la possibilità di svolgere un tour di mezza giornata (a differenza di quello classico il quale occupava una giornata intera) adatto ai gruppi di turisti che, nonostante abbiano poche ore a disposizione, non vogliono rinunciare a scoprire la Riviera del Brenta e le sue ville.
Per promuovere il Burchiello e i suoi tour, l'azienda che lo gestisce, la SITA s.p.a utilizza i metodi più tradizionali tra i quali: pubblicità su riviste specializzate,

depliant e opuscoli diffusi in ambito locale e partecipazione a fiere dedicate al turismo sia in Italia sia all'estero.

Un altro esempio di promozione del turismo fluviale in Veneto, che dimostra il crescente interesse delle amministrazioni locali nel voler far conoscere il territorio Veneto attraverso le vie d'acqua che lo caratterizzano, viene dalla città di Pordenone. In questa città, a partire dal 1981, è stata fondata l'AGP (Associazione Gommonauti Pordenonesi) la quale si pone una serie di obbiettivi volti alla valorizzazione e alla tutela dei corsi d'acqua del Veneto, tra i quali: alimentare la passione per la navigazione, approfondire e diffondere la cultura nautica, far conoscere l'ambiente naturale e paesaggistico delle aree fluviali, sollecitare interventi diretti alla manutenzione e alla salvaguardia dei corsi d'acqua. Tra le principali iniziative create dall'AGP va riportato il tour, organizzato nei fine settimana di settembre, tramite il quale vengono illustrate le principali caratteristiche del litorale e dell'entroterra del Veneto e del Friuli Venezia Giulia da un punto di vista alternativo: quello dei fiumi. Il tour, infatti, ripercorre i principali tratti navigabili dei fiumi di queste due regioni per far conoscere ai turisti zone lontane dal turismo di massa, ma con un grande patrimonio sia naturale sia di tradizioni popolari e folkloristiche. In Veneto sono presenti anche alcuni musei interamente dedicati alle vie d'acqua: nella città di Rovigo è presente il *museo dei grandi fiumi,* che ha il fine di promuovere e valorizzare il territorio rodigino, caratterizzato dalla presenza dei due maggiori fiumi italiani, il Po e l'Adige. A Battaglia Terme, in provincia di Padova, si trova il *museo della navigazione fluviale,* che si propone di far conoscere la storia e la cultura della civiltà dei barcàri: è grazie alla loro passione e alla loro disponibilità che, fin dal 1979, vennero raccolti numerosi reperti e preziosi documenti che ci permettono di conoscere una parte di storia del veneto finora inesplorata. In diversi corsi d'acqua del Veneto l'abbandono della navigazione è cominciato in seguito alla costruzione delle reti ferroviarie ottocentesche, e il declino è continuato nell'ultimo dopoguerra a causa della concorrenza esercitata dal trasporto su gomma, che ha reso inutili ed ingombranti le tradizionali imbarcazioni di legno, numerosissime fino agli anni '50. Il museo di battaglia vuole offrire un percorso in

questo mondo “perduto” del trasporto fluviale e lagunare, mettendo in luce le sue diverse sfaccettature: dall’attività cantieristica, alla varietà di tipi di imbarcazioni dedicate alla navigazione fluviale, dai vari mezzi di propulsione, alla suggestiva vita di bordo. Infine, a San Donà di Piave, si trova il *museo della bonifica,* articolato in cinque sezioni che descrivono sotto diversi aspetti il territorio ed il paesaggio della bonifica nel contesto del basso Piave.

L’Italia dunque non avrebbe nulla da invidiare agli altri paesi europei dove il turismo fluviale, adeguatamente valorizzato e promosso dagli enti locali, si sta sviluppando velocemente e con successo: basti pensare che solamente il Veneto e il Friuli Venezia Giulia sono dotate di una fitta rete di corsi d’acqua che si estende per circa 500 chilometri. Queste vie d’acqua sono caratterizzate da elementi naturali e archeologici che creano paesaggi unici, senza eguali nel Mediterraneo. Le potenzialità che il turismo fluviale ha nel nord-est d’Italia sono tantissime e i vantaggi che il territorio e le economie locali ne trarrebbero sono enormi: collegare le principali località balneari o la laguna di Venezia con l’entroterra sfruttando gli innumerevoli corsi d’acqua interni, favorirebbe la creazione di una forte sinergia con il territorio, la quale rappresenterebbe un valore aggiunto rispetto agli elementi d’attrattiva già presenti. Verrebbero valorizzate tutte quelle tradizioni locali che stanno via via scomparendo, verrebbero coinvolte le popolazioni locali e, soprattutto, incentiverebbe i turisti a visitare anche l’entroterra Veneto diminuendo il sovraffollamento nella città di Venezia e nelle altre destinazioni turistiche principali. Incentivare il turismo fluviale non significherebbe, inoltre, costruire grandi infrastrutture che potrebbero arrecare danni all’ambiente o al paesaggio, ma, al contrario, comporterebbe attuare una riqualificazione ambientale facendo rispettare le vigenti norme sulla tutela delle acque interne, sul controllo della edificabilità rivierasca e sulla privatizzazione di parte degli argini che spesso ne impedisce la percorribilità. Infine, è importante ricordare che il turismo fluviale non consiste solo nella navigazione attraverso le acque interne, ma raggruppa in sé tutta una serie di attività ricreative e sportive che possono essere praticate negli ambienti rivieraschi come ciclismo fuori strada, equitazione, canottaggio e molte altre.

I.2. Il territorio della Riviera del Brenta: elementi d'attrattiva e caratteristiche

"Le rive sono adorne di giardini e di ville; piccoli paesi si allineano sulla sponda, lungo la quale corre tal volta la via maestra. Scendendo per il fiume con il sistema delle cateratte, ogni tanto c'è una breve fermata, di cui si approfitta per dare una capatina a terra e per gustare delle frutta che vi offrono in gran quantità. Si risale quindi a bordo per rimettersi in cammino, attraverso un piccolo mondo tutto animazione e fertilità". Con queste parole Goethe, descrive la Riviera del Brenta, visitata a bordo del Burchiello durante il suo viaggio in Italia effettuato tra il 1786 e il 1788 (Goethe, 1948 I, pp 69-70).

Il fiume Brenta, uno dei principali corsi d'acqua italiani, nasce dai laghi di Levico e Caldonazzo, raccoglie le acque di fiumi e torrenti che discendono dalle valli del versante meridionale dei massicci alpini delle Alpi Retiche e attraversa la Valsugana, ricevendo 18 affluenti. Storicamente il Brenta non ebbe un corso stabile: originariamente, all'altezza di Noventa, il fiume si biforcava in due rami. Il primo ramo, il "Medoacus[1] Minor" si dirigeva verso Villatora dove si divideva in altre due biforcazioni. Il secondo ramo, il "Medoacus Maior", continuava il suo percorso verso Stra e Fiesso, dove avveniva una nuova biforcazione: un ramo volgeva verso l'entroterra attraversando paesi come Palluello e San Bruson, l'altro continuava per Dolo, Mira, Oriago e Fusina, ma era un fiume di insignificante portata e aveva acqua soltanto durante le piene. Nel 1130 i Padovani, per bonificare il territorio del Piovado, chiusero completamente il Medoacus Minor e, attorno all'anno 1143, proseguirono gli interventi idraulici tagliando il Brenta, ormai sovraccarico d'acqua, immettendolo nel ramo che continuava per Dolo, Mira e Oriago. Le motivazioni che spinsero i Padovani a effettuare il taglio erano principalmente economiche: il Medoacus Minor era considerato inadatto ai commerci fluviali a causa del suo percorso lungo e tortuoso; inoltre ai Padovani serviva uno sbocco al mare, dopo che il porto di Mathamaucus (corrispondente all'odierno Malamocco) venne distrutto assieme

[1] L'origine del nome Medoacus non è chiara: in molti pensano sia una derivazione di

ad altre cittadine marittime da una serie di mareggiate[2], e lo sbocco al mare del Medoacus Minor era sorvegliato dai Veneziani. I padovani decisero dunque di tagliare[3] l'argine sinistro del Brenta per aprirsi una nuova via di comunicazione col mare. Questa grande modifica del corso naturale del Brenta causò non pochi problemi: di fatto un fiume con una notevole portata d'acqua venne immesso nei piccoli fiumi che caratterizzavano la zona di Sant'Ilario, causando la distruzione di interi villaggi e la formazione di laghi e stagni dove prima c'erano boschi e campi coltivati.

La Riviera del Brenta fa riferimento proprio al corso del Naviglio di Brenta e non al corso naturale del Brenta.

Nel secolo XV, una volta conquistata Padova, i Veneziani avviarono una vasta rete di interventi di regolamentazione del naviglio per garantirne la navigabilità e ridurre i fenomeni di interramento della Laguna: tra gli interventi principali vi è sicuramente la correzione del corso del fiume, il quale venne modificato tramite la costruzione di una serie di conche che rallentavano il flusso d'acqua e ne aumentavano la portata. Con la conquista di Padova inizia anche la costruzione delle ville lungo le rive del Naviglio, destinate alla nobiltà veneziana che otteneva i terreni desiderati spesso espropriando i beni padovani. Tra il 1500 e il 1700 la concentrazione di ville era così elevata da mutare radicalmente l'aspetto della riviera, prima caratterizzata prevalentemente da radi insediamenti, pochi coltivi, qualche fortificazione e numerosi boschi e aree paludose e, successivamente, divenuta una sorta di naturale continuazione del Canal Grande (Touring Club Italiano, 2004). Le analogie con i palazzi veneziani erano molteplici: le ville

[2] Alcuni autori, tra cui Alessandro Baldan, attribuiscono la causa della scomparsa del porto di Mathamaucus e delle cittadine marittime adiacenti a un cataclisma naturale di non precisata natura. Va ricordato che, risalendo a queste informazioni, spesso la storia si mescola a tutta una serie di detti popolari e tradizioni tramandate oralmente (Baldan, 1988)

[3] Anche il luogo esatto dove fu attuato il taglio dell'argine è fonte di numerosi racconti popolari. L'opinione più diffusa è quella secondo la quale il Brenta venne tagliato a Fiesso. Molte sono le prove a sostegno di questa ipotesi: la più caratteristica di queste riguarda I Mulini, un tempo costruzioni caratteristiche dell'entroterra Veneto, oggi quasi del tutto scomparsi. Come atto di riparazione per i danni causati al loro territorio, i monaci di Sant'Ilario ebbero il permesso di costruire dei mulini in territorio appartenente ai Padovani. Questi mulini vennero costruiti proprio a Fiesso dove potevano utilizzare l'acqua del fiume Tergola per il loro funzionamento. I monaci di Sant'Ilario scelsero Fiesso per costruire i propri mulini poiché la sistemazione idraulica avvenuta dopo il taglio del Brenta era già efficiente e permetteva di azionare i mulini subito dopo la loro costruzione. (Baldan, 1988)

avevano le stesse tipologie e distribuzioni degli ambienti dei palazzi cittadini, ed erano arricchite, nel contempo, da strutture necessarie alla produzione agraria; la facciata principale era rivolta al canale, dove passava tutto il traffico commerciale e di diporto.

All'inizio le motivazioni che spinsero i nobili veneziani a costruire le proprie ville nella Riviera del Brenta erano principalmente economiche: essi decisero di investire sulle grandi proprietà terriere e sull'agricoltura; con il passare del tempo la villa divenne sempre più una sorta di *status symbol*, un luogo dove i nobili potevano fuggire dal caos cittadino e dedicarsi alle attività all'aria aperta. Questo mutò anche gli spazi che caratterizzavano le ville: le aree funzionali utilizzate per l'agricoltura lasciarono spazio a parchi e giardini e, nelle ville più ricche, a laghetti, uccellerie, recinti per animali esotici, grotte incrostate di conchiglie. Alla fine del '700 l'economia della Riviera si fondava quasi esclusivamente sul soggiorno in villa (concentrato solitamente da metà giugno a fine luglio, e dai primi di ottobre a metà novembre) che assunse valenza sociale e mondana per la nobiltà e la ricca borghesia veneziana[4]. Sul Naviglio il Burchiello assicurava collegamenti giornalieri tra Padova e Venezia: era un barcone munito di ogni genere di comodità, che veniva mosso a remi o a rimorchio di altre barche o trainato da cavalli che procedevano sulle alzaie[5]. Il viaggio offriva dei paesaggi incantevoli e la possibilità di effettuare numerose e gradevoli soste. Le rive del Naviglio erano, infatti, caratterizzate dalla presenza di numerose botteghe artigiane, locande e trattorie che allietavano i nobili durante le loro soste.

In seguito alla caduta della Repubblica, le ville e la loro civiltà declinarono rapidamente: durante il XIX secolo le ville caddero in uno stato di abbandono, o vennero completamente trasformate per usi impropri o addirittura demolite dai proprietari non disposti a pagare la tassa sulle case di lusso introdotta dal governo italiano dopo il 1866. La Riviera del Brenta subì dunque un ulteriore

---

[4] Gli usi e i costumi della nobiltà e della ricca borghesia veneziana durante i soggiorni nella Riviera del Brenta vengono ben rappresentati da Carlo Goldoni ne *La trilogia della villeggiatura* (1761) e, in particolare, in *Smanie per la villeggiatura* dove vengono ridicolizzati i comportamenti di queste classi sociali e viene evidenziato il desiderio dei borghesi di apparire più altolocati nella società di quanto non fossero nella realtà.

[5] Strade di servizio situate lungo le rive di fiumi o canali.

mutamento: cambiarono sia l'edilizia sia il modo di spostarsi. Il trasporto attraverso le vie d'acqua lasciò spazio al trasporto su terra grazie anche all'apertura della ferrovia tra Marghera e Padova che andò di fatto a sostituire il Burchiello.
Nel secolo successivo vennero attuati ulteriori cambiamenti che mutarono irreparabilmente il paesaggio della riviera: l'esempio più evidente è il caso di porto Marghera che stravolse il corso del Naviglio tra Fusina e Malcontenta.

I.2.1. La Riviera del Brenta oggi

Oggi la Riviera è percorsa da Padova a Venezia da un nuovo Burchiello, attivato nel 1960 su iniziativa dell'ex Ente Provinciale per il Turismo di Padova. Ed è proprio seguendo l'antico percorso del Burchiello che si possono identificare i principali punti di attrattiva turistica della Riviera.
La navigazione parte dall'approdo tradizionale, ovvero il pontile Bassanello di Padova che ha sostituito il vecchio porto al Portello, si percorre il canale Scaricatore per poi immettersi nel Piovego. Quest'ultimo fu scavato dai padovani nel 1209 per collegare il Bacchiglione al Brenta e agevolare le comunicazioni fluviali con la Laguna. Una volta superata Noventa Padovana, dove si può scorgere villa Giovannelli, ha inizio il Naviglio di Brenta, o Brenta Vecchia e si giunge subito a Stra: centro calzaturiero attraversato in età romana dalla Via Emilia Altinate e fortificato nel Medioevo. Il toponimo sembra essere, secondo l'opinione più diffusa, l'abbreviazione del termine strada. A Stra sorge una delle ville più famose della Riviera del Brenta: villa Pisani ora Nazionale.

Fig.I.1. *Villa Pisani si specchia nelle acque del Naviglio. (Fonte www.guidepadova.it)*

La villa, un complesso di vari edifici unificati dal grande parco, fu commissionata da Almorò Pisani a Girolamo Frigimelica il quale, attorno al 1720, iniziò i lavori che furono poi completati da Francesco Maria Preti in occasione della nomina a doge di Alvise Pisani. Nel 1807 villa Pisani fu acquistata da Napoleone Bonaparte, che la donò al viceré d'Italia Eugenio Beauharnais; successivamente, nel 1814 passò all'imperatore d'Austria e, infine, nel 1866 ai Savoia. Nel 1882 fu ceduta al demanio che la affittò al Centro di ricerche idrotecniche il quale realizzò la grande vasca al centro del parco. Il 14 luglio 1934 all'interno della villa avvenne il primo incontro tra Mussolini e Hitler. Attualmente la villa è di proprietà dello Stato. I principali punti di interesse della villa sono sicuramente l'affresco "Gloria di casa Pisani" di Giambattista Tiepolo, all'interno del maestoso salone da ballo. L'affresco, eseguito nel 1761-62, rappresenta Venezia che accompagna la famiglia Pisani alla sua apoteosi, mentre la Fama diffonde con la sua tromba la notizia per il mondo. Un altro punto di interesse della villa è sicuramente il parco, di circa 11 ettari, che, nonostante sia stato rimaneggiato nell'800 e impoverito dal taglio di piante pregiate nel secondo dopoguerra, conserva ancora i caratteri principali dell'impostazione settecentesca. Il parco accoglie alcuni edifici del XVIII

secolo, la grande vasca della pescheria che si allunga fino alle scuderie, e il famoso labirinto[6], composto da siepi di bosso che conducono, dopo un intricato percorso, alla torretta centrale.

Il percorso prosegue e, superata villa Lazara Pisani, detta anche *la Barbariga,* un imponente complesso a sviluppo orizzontale che fu dimora di Chiara Barbarigo Pisani da cui prese il nome, il Naviglio giunge a Dolo. Nel '700 Dolo, il cui nome deriva probabilmente dalla famiglia padovana dei Dauli, che in questa zona aveva vari possedimenti, era il principale centro della riviera, ed è un grosso borgo che si estende su entrambi la rive del Naviglio, in una conca ottenuta con la deviazione del fiume. Qui vennero costruiti alcuni mulini (di cui uno ancora funzionante) e l'unico squero[7] di tutto il naviglio, tuttora esistente.

Proseguendo la navigazione si raggiunge la località di Mira Taglio, che prende il nome dal taglio del canale detto di Mirano operato nel 1595 per collegare il Brenta con Mirano. Il toponimo "Mira" deriva, secondo l'opinione più diffusa, dal culto di San Nicolò, vescovo di Myra, antica città della Licia, diffusosi in questa zona grazie a una famiglia di possidenti locali, che avrebbe partecipato al trasporto delle reliquie del santo a Bari. Sull'area dove un tempo sorgeva villa Contarini delle Torri, oggi si sviluppa l'enorme complesso industriale della Mira Lanza, uno dei principali produttori in Italia di saponi e detersivi, il cui nucleo iniziale fu una fabbrica di candele, creata attorno al 1838 demolendo la seicentesca villa Contarini delle Torri. Sulla riva opposta allo stabilimento, si trova Villa Contarini dei Leoni. La villa fu fatta costruire nel 1558 dal procuratore Federico Conatrini, ed era decorata con numerosi affreschi di Giambattista Tiepolo, ora custoditi al Museo Jacquemart-André di Parigi. Ora la villa è di proprietà comunale. Uscendo da Mira Taglio il Naviglio si biforca lasciando a sinistra l'antico corso che attraversa la località di Mira Porte, dove si trovavano le

---

[6] Descritto anche da Gabriele D'Annunzio ne *Il Fuoco* (1900).

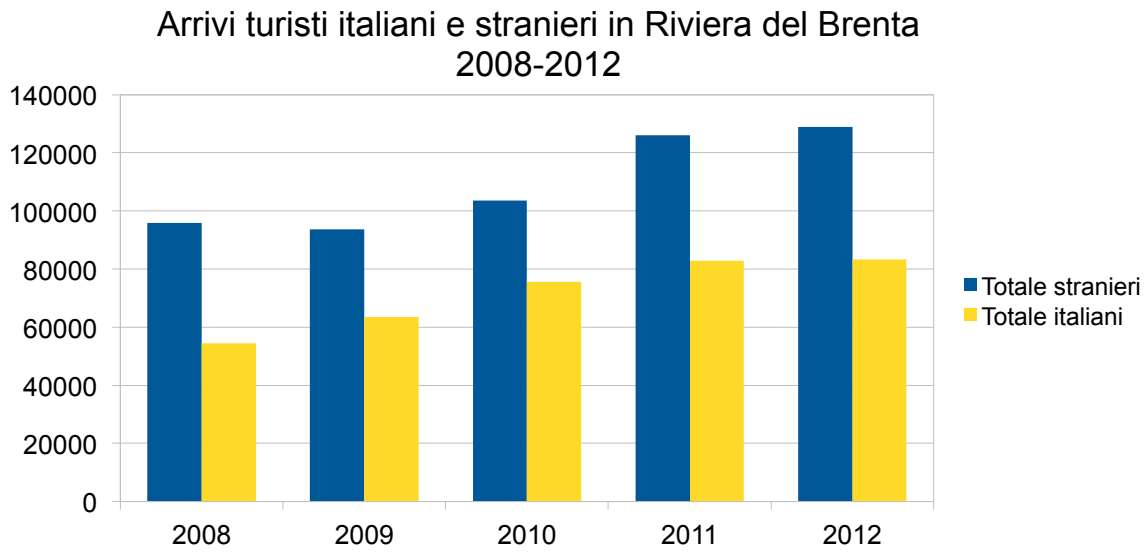
[7] Lo squero era il luogo dove venivano costruite e riparate le imbarcazioni veneziane. Ai tempi della repubblica di Venezia gli squeri erano diffusi su tutto il territorio urbano, poi, col passare del tempo, e a causa sia della riduzione dell'impiego delle imbarcazioni a remi, limitato oggi al solo utilizzo turistico o sportivo, sia per l'avvento di nuovi materiali di costruzione come il legno compensato, le attività degli squeri si sono fortemente ridotte provocandone una drastica diminuzione del numero (Tenenti, Tucci, 1991).

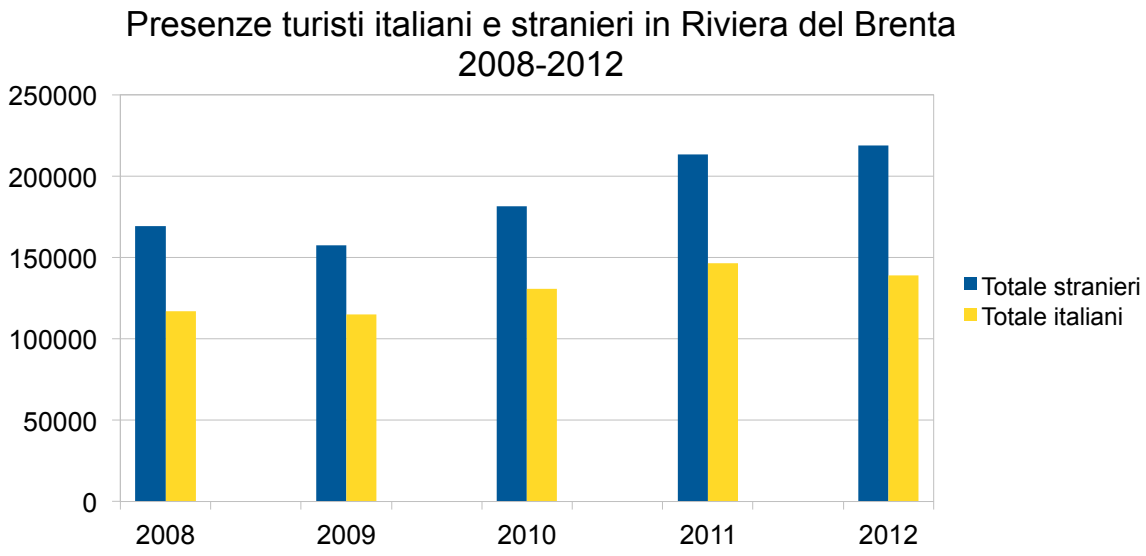
chiuse, poi interrate nel 1936.
Il Naviglio prosegue poi il suo corso verso Oriago, noto già in età romana, fino al 1405, come confine tra Padova e Venezia.
Uscendo da Oriago le ville iniziano a diradarsi: in un'ansa del fiume, si può scorgere villa Foscari detta anche la Malcontenta[8]. La villa, costruita da Andrea Palladio attorno al 1555 per Nicola e Alvise Foscari, suggella il percorso del Burchiello che si avvicina alla laguna. Dopo la frazione Malcontenta, il cui toponimo deriverebbe dai disagi patiti dalla popolazione a causa delle inondazioni provocate dalla deviazione del fiume operata dai Padovani, a dominare il paesaggio sono gli imponenti complessi industriali di Porto Marghera.
La navigazione prosegue e passa per l'ultima chiusa, dove si trovava la "palada", la stazione dove si pagava il dazio così nominata per i numerosi pali d'attracco presenti. Qui terminava anche la Seriola, l'acquedotto cinquecentesco di Venezia che raccoglieva l'acqua a monte del naviglio, e la depurava con il suo lungo corso che terminava con una serie di vasche di decantazione.
L'ultima località prima della laguna è Fusina, il cui nome deriva dalla presenza in questo territorio in età medievale di numerose "fucine", termine con cui venivano indicate le tintorie. Nell'800, qui terminava la tramvia per Padova e vi attraccava il vaporetto per Venezia. Degli antichi insediamenti che sorgevano in questa zona, rimangono soltanto l'antica cappellina e l'osteria di origine cinquecentesca. Il panorama al quale si è giunti è ormai quello della laguna di Venezia che, ampio e suggestivo, lascia intravvedere le sagome degli edifici della città verso la quale ci si dirige.

I.3. I flussi turistici della Riviera del Brenta

Andando ad analizzare i dati forniti dall'Azienda di Promozione Turistica della Provincia di Venezia, si può notare come i flussi turistici, in termini di arrivi e presenze, nel comprensorio della Riviera del Brenta, siano in costante evoluzione.

[8] Per una leggenda secondo la quale la villa ospitò una dama Foscari, esule a causa di infedeltà coniugali.

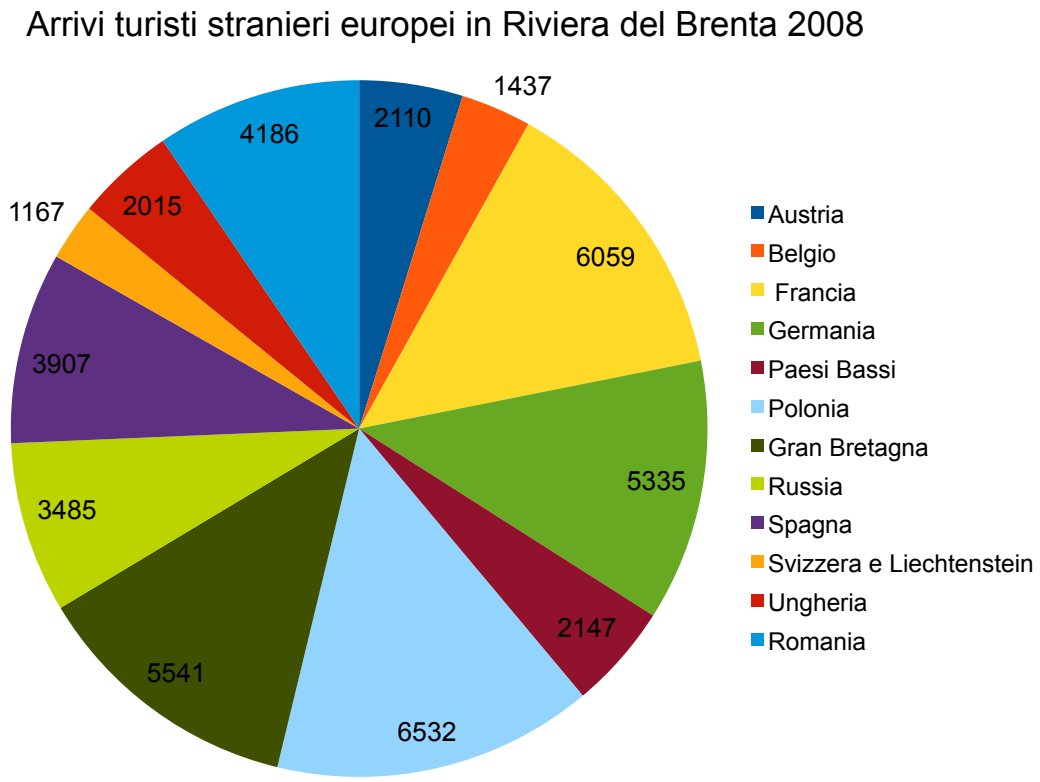


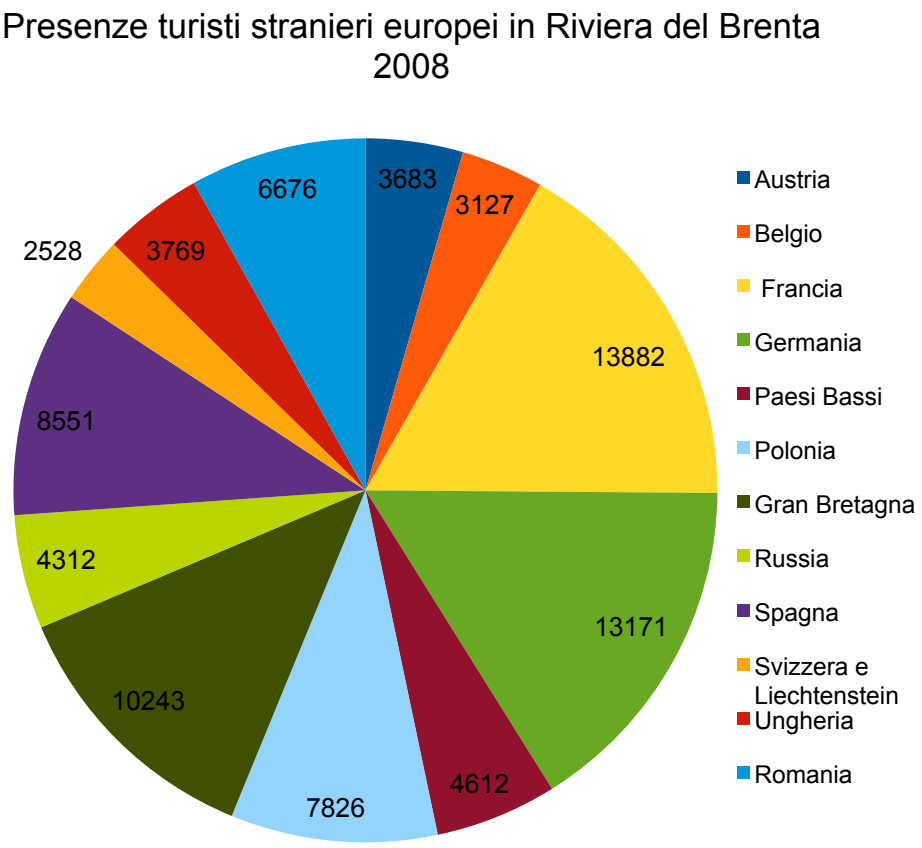


Nel quinquennio 2008-2012, come evidenziato dai grafici[9], si può notare un progressivo aumento dei turisti stranieri sia a livello di arrivi, sia a livello di presenze. Anche il numero dei turisti italiani che si recano in Riviera è aumentato, anche se con numeri molto più contenuti rispetto a quelli dei turisti stranieri. È interessante notare il fatto che il numero di turisti italiani e stranieri è

[9] Tutti i grafici contenuti nel capitolo sono ad opera dell'autore.

progressivamente aumentato nel triennio 2010-2012, mentre, dal 2008 al 2009 è diminuito. La causa di questa diminuzione risiede molto probabilmente negli effetti della crisi economica, la quale, soprattutto nel 2009, ha avuto forti ripercussioni nelle economie di tutti i Paesi europei. Il crollo dei mercati finanziari, il drastico incremento dei prezzi dei beni di consumo e del petrolio, e le oscillazioni dei tassi di cambio, hanno concorso a determinare, a partire dal luglio 2008, un declino dell'1% nel settore del turismo internazionale, una tendenza proseguita anche nel 2009 (www.unric.org). Tutti questi effetti sono stati avvertiti anche nell'economia e nel turismo italiani e, anche se in scala minore, anche nel comprensorio della Riviera del Brenta, facendo registrare una flessione degli arrivi e delle presenze, come riportato dai grafici.
Andando poi ad analizzare la provenienza dei turisti, anche questa ha subito delle notevoli variazioni nel periodo 2008-2012.

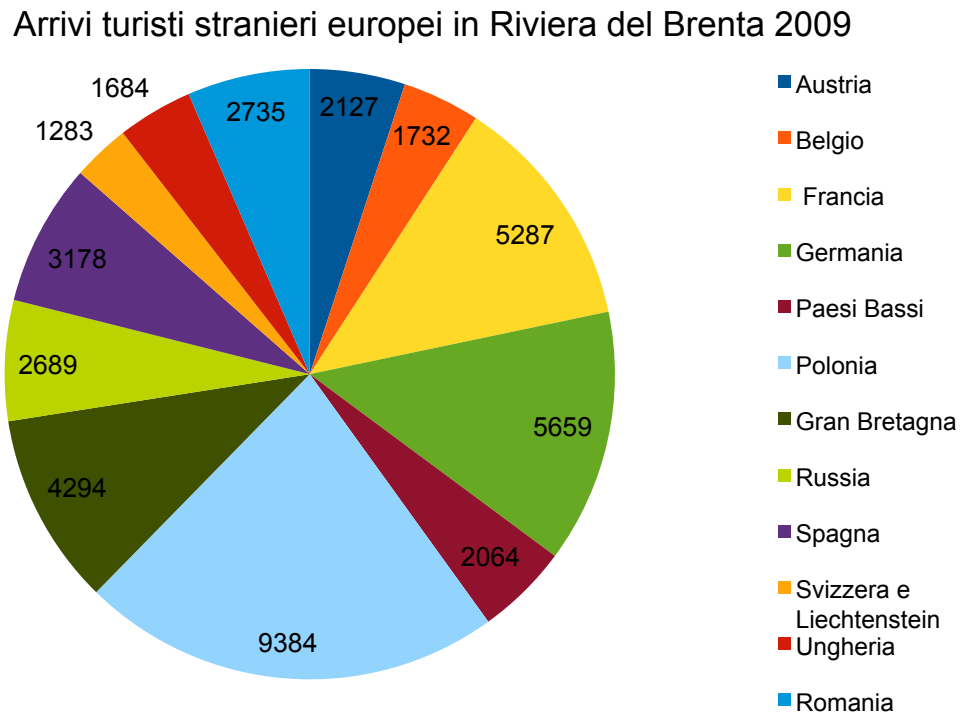


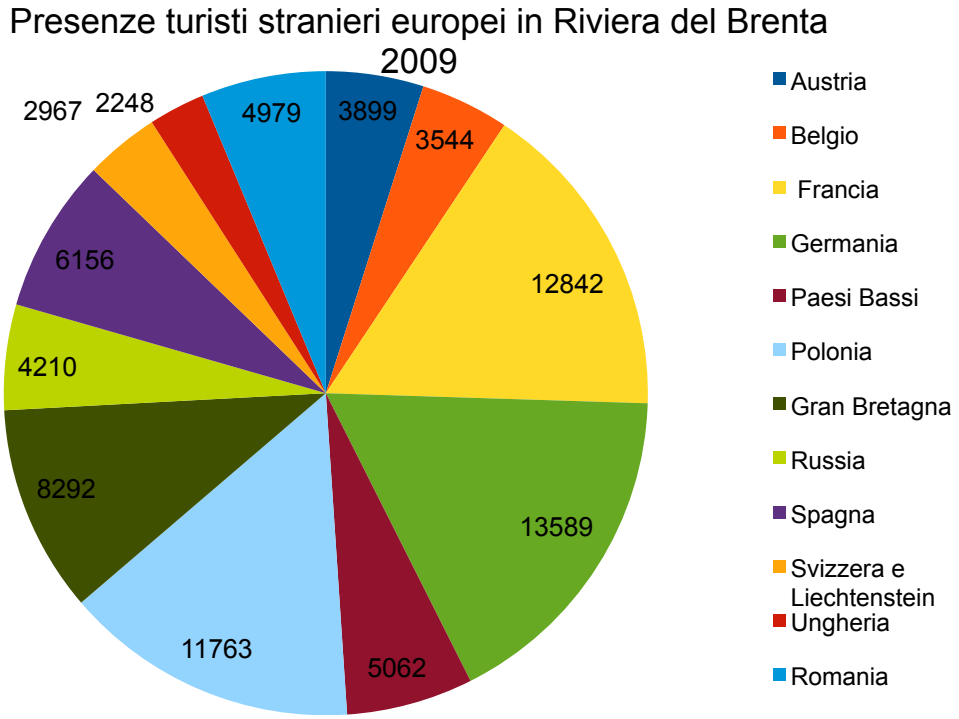


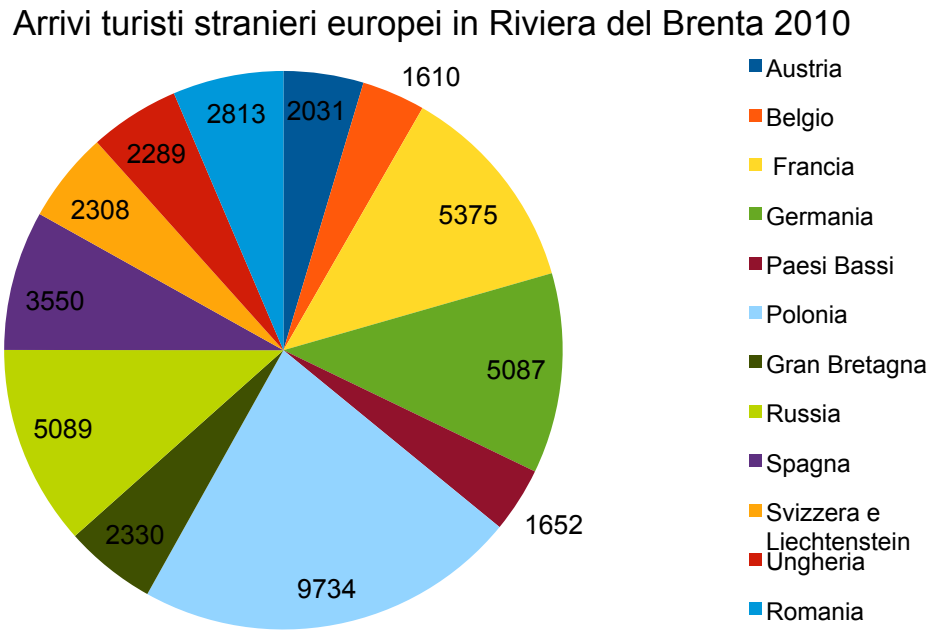
Per quanto riguarda il 2008, la maggior parte dei turisti europei che hanno visitato la Riviera del Brenta provenivano da Francia, Germania, Gran Bretagna. Questi Paesi costituiscono i Paesi d'origine della maggior parte dei turisti che trascorrono le proprie vacanze in Veneto, dunque non c'è da stupirsi se essi rappresentano anche la maggioranza dei turisti che si recano nella Riviera del Brenta. I dati più interessanti riguardano invece gli arrivi: i turisti Polacchi occupano il 15% degli arrivi totali, mentre, con 4186 arrivi, i turisti rumeni occupano il 10% degli arrivi totali superando anche la Spagna che, con 3907 arrivi, occupa il 9% degli arrivi totali. Questi dati indicano come l'Italia sia una delle mete predilette dai paesi dell'Est Europa che stanno attraversando una fase di forte espansione economica: negli ultimi anni essi hanno dimostrato un forte interesse nei confronti della cultura e delle tradizioni enogastronomiche e manifatturiere italiane, preferendo alle destinazioni del turismo di massa, tutte quelle che permettono di scoprire il territorio. L'elevato numero di turisti

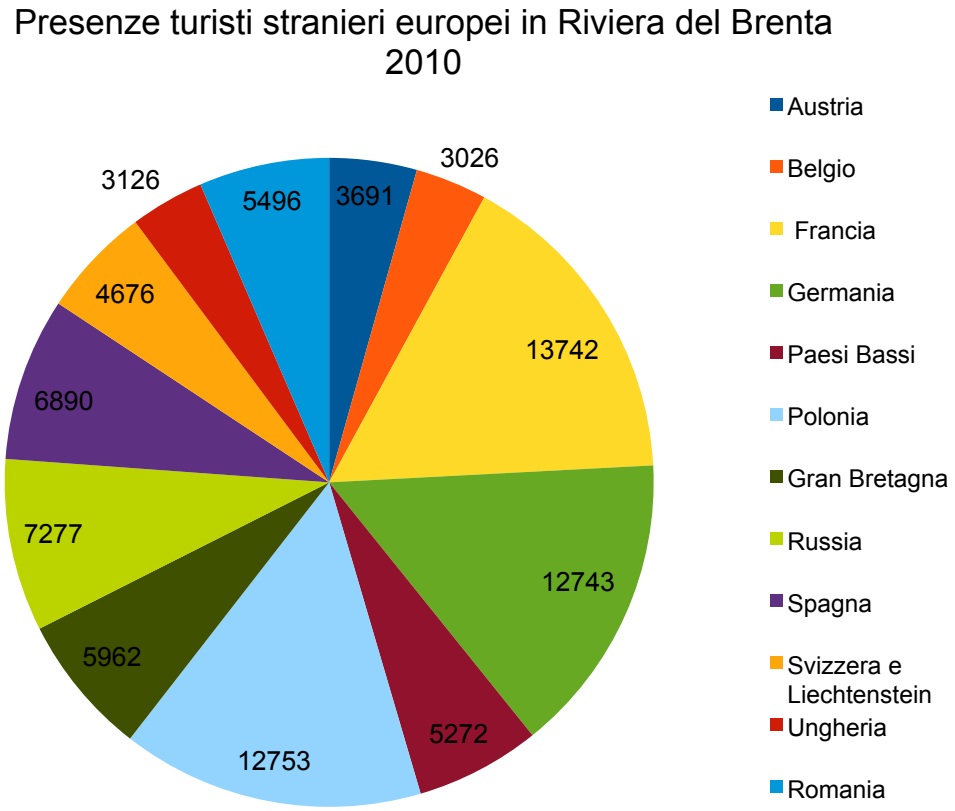
provenienti dalla Romania può dipendere anche dal forte tasso di immigrazione rumena presente in Veneto: i cittadini stranieri residenti in questa regione, risultano, secondo i dati rilasciati dall'Istat, oltre mezzo milione, e, in particolare, i cittadini provenienti da Bulgaria e Romania rappresentano circa un quarto della popolazione straniera complessiva residente in Veneto (www.istat.it).

I grafici che seguono evidenziano il numero dei turisti, provenienti da paesi europei, che hanno visitato la Riviera del Brenta dal 2009 al 2012.

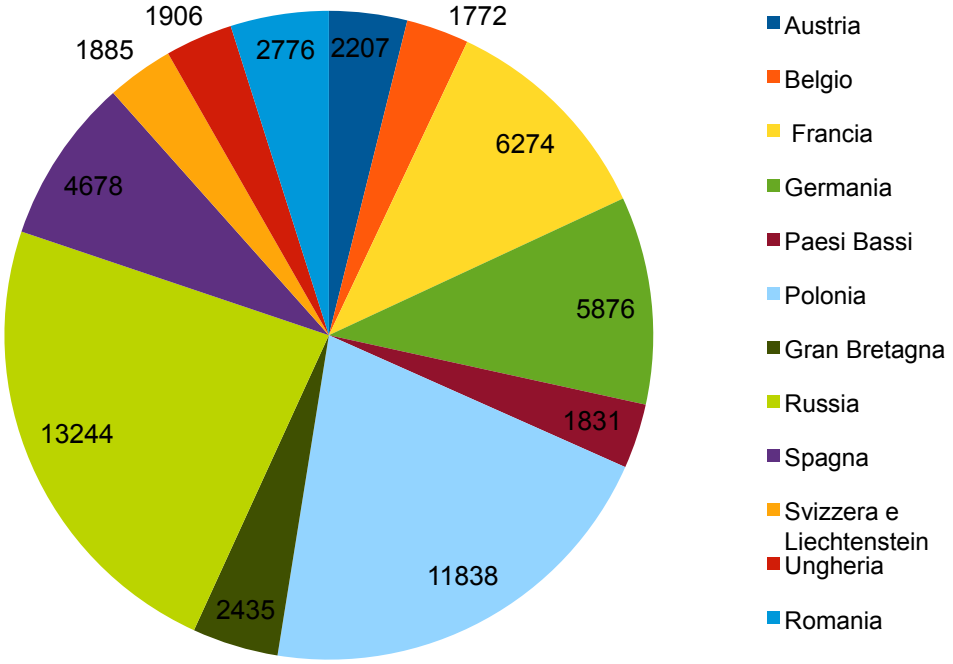



Presenze turisti stranieri europei in Riviera del Brenta 2009
3899
3544
12842
13589
5062
11763
8292
4210
6156
2967
2248
4979
Austria
Belgio
Francia
Germania
Paesi Bassi
Polonia
Gran Bretagna
Russia
Spagna
Svizzera e Liechtenstein
Ungheria
Romania

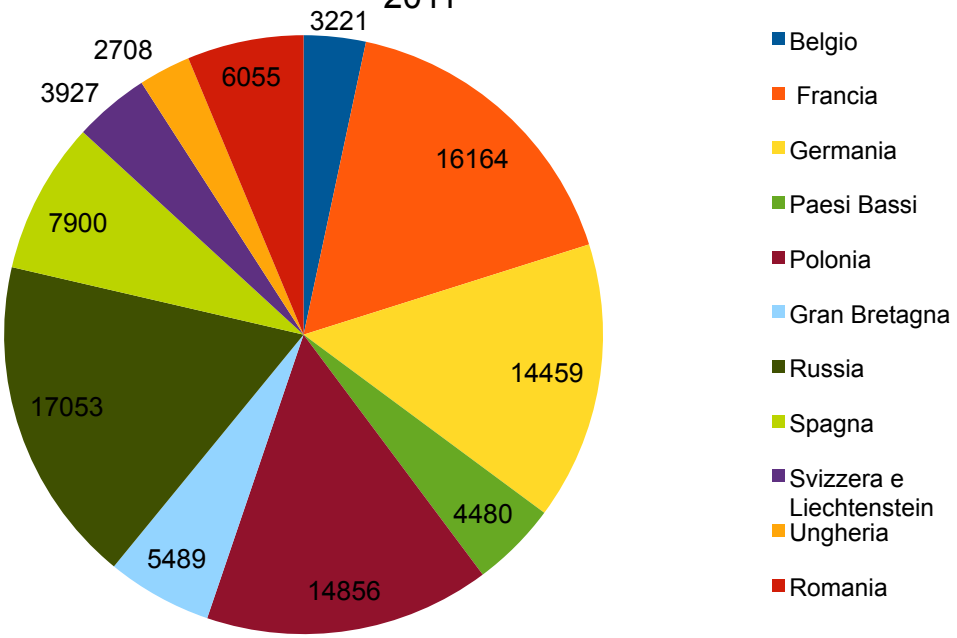

Arrivi turisti stranieri europei in Riviera del Brenta 2010
2031
1610
5375
5087
1652
9734
2330
5089
3550
2308
2289
2813
Austria
Belgio
Francia
Germania
Paesi Bassi
Polonia
Gran Bretagna
Russia
Spagna
Svizzera e Liechtenstein
Ungheria
Romania

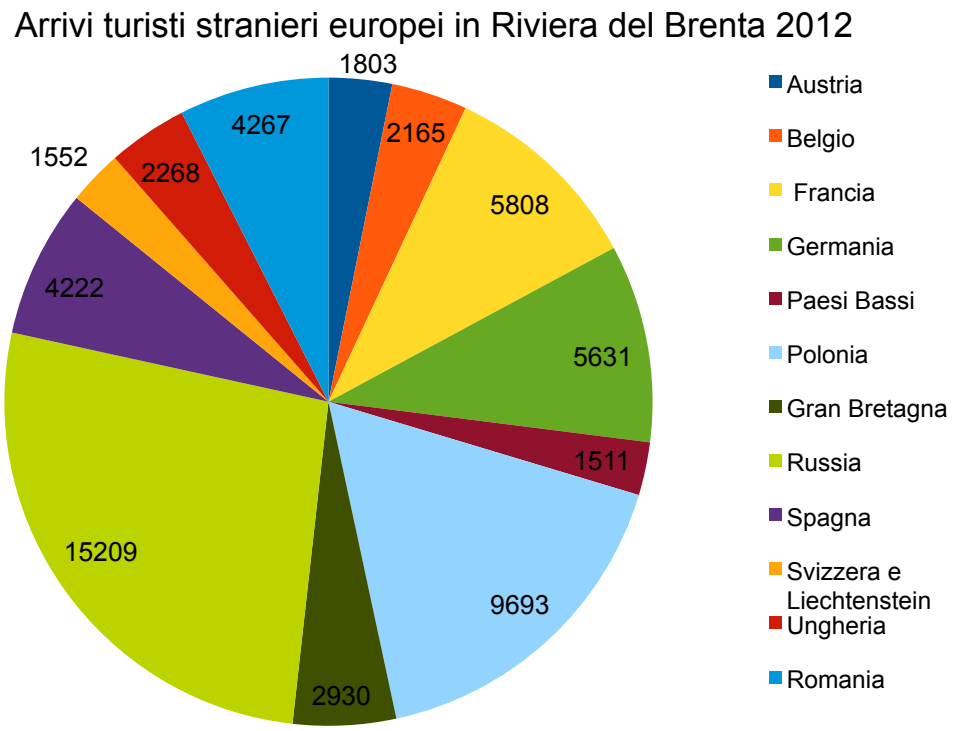

Presenze turisti stranieri europei in Riviera del Brenta 2010
3691
3026
13742
12743
5272
12753
5962
7277
6890
4676
3126
5496
Austria
Belgio
Francia
Germania
Paesi Bassi
Polonia
Gran Bretagna
Russia
Spagna
Svizzera e Liechtenstein
Ungheria
Romania

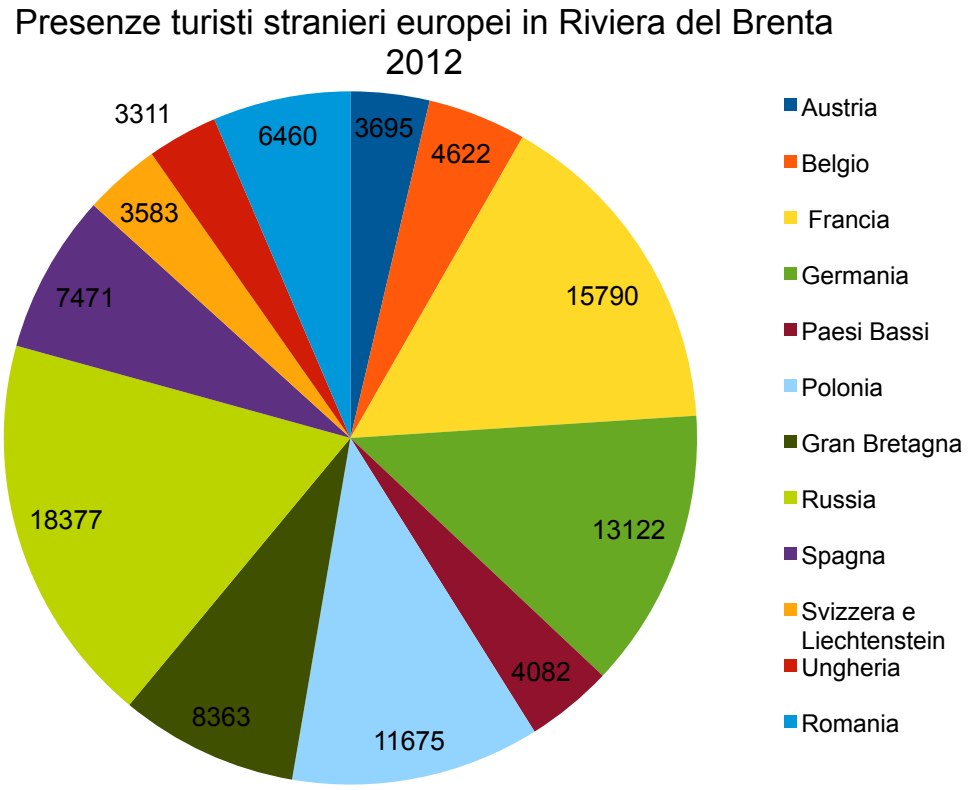
Arrivi turisti stranieri europei in Riviera del Brenta 2011



Presenze turisti stranieri europei in Riviera del Brenta 2011




Arrivi turisti stranieri europei in Riviera del Brenta 2012
1803
2165
5808
5631
1511
9693
2930
15209
4222
1552
2268
4267
Austria
Belgio
Francia
Germania
Paesi Bassi
Polonia
Gran Bretagna
Russia
Spagna
Svizzera e Liechtenstein
Ungheria
Romania

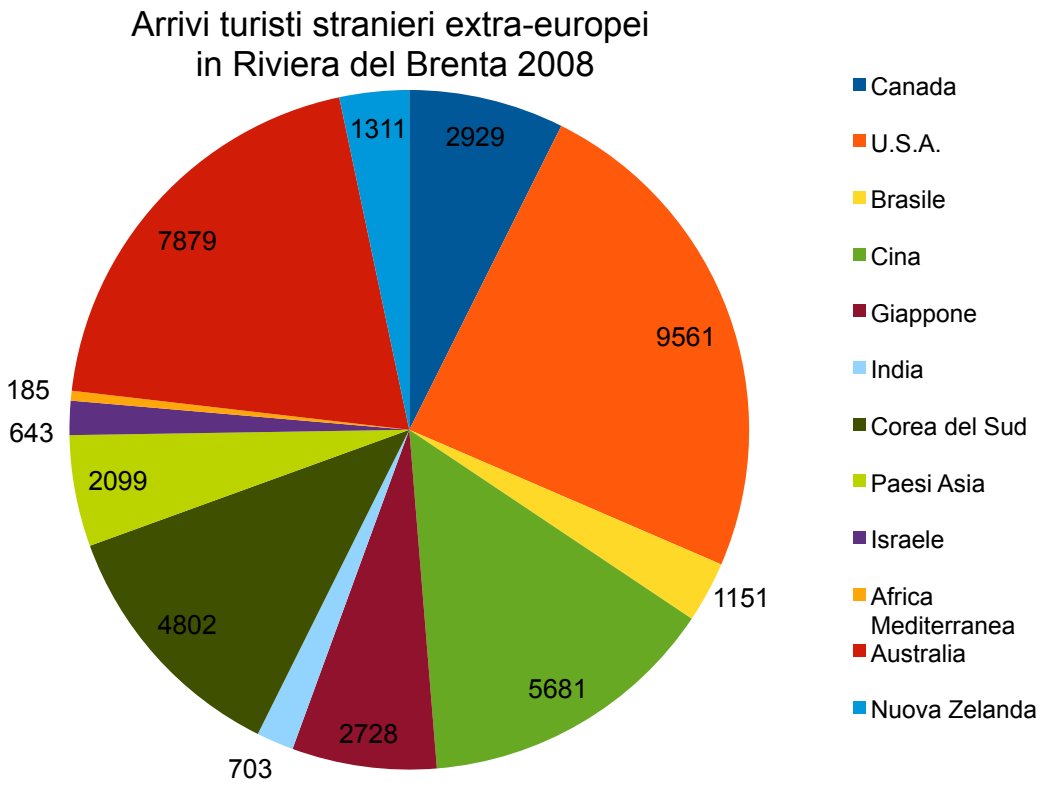

Presenze turisti stranieri europei in Riviera del Brenta 2012
3695
4622
15790
13122
4082
11675
8363
18377
7471
3583
3311
6460
Austria
Belgio
Francia
Germania
Paesi Bassi
Polonia
Gran Bretagna
Russia
Spagna
Svizzera e Liechtenstein
Ungheria
Romania

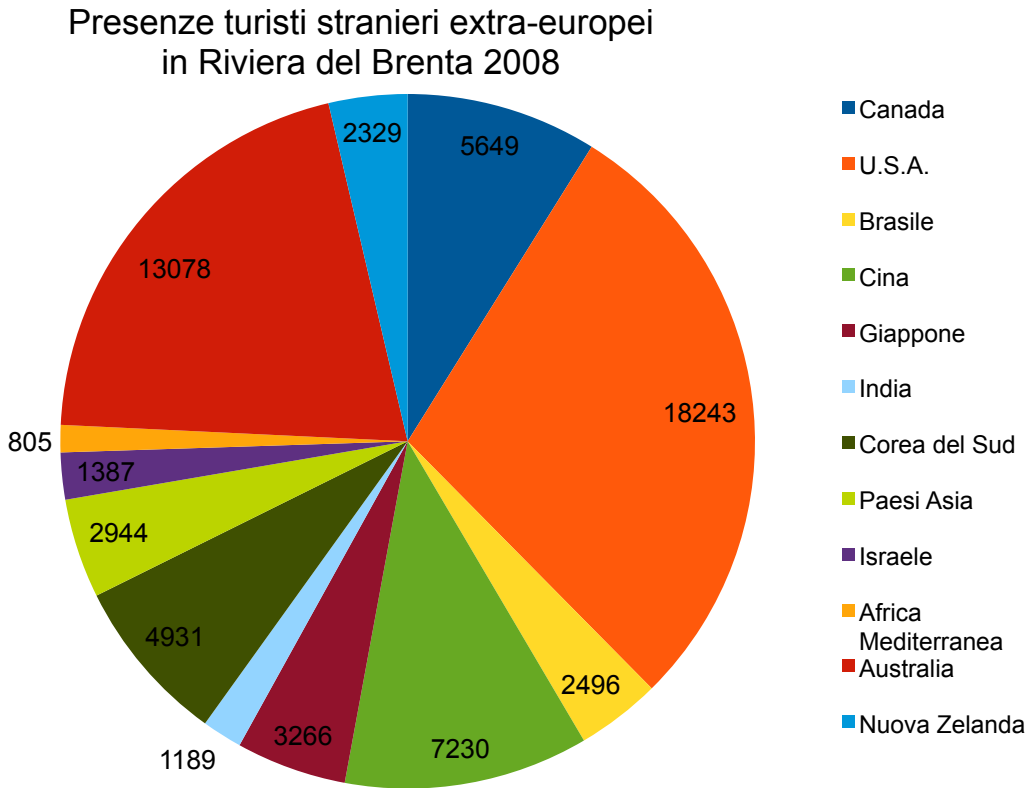
Andando a confrontare i dati del 2008 e del 2012, un dato in particolare è subito evidente: i turisti russi sono passati da un totale di 3485, a 15209 negli arrivi andando a superare i turisti polacchi (9693), i turisti francesi (5808) e tedeschi (5631). Anche per quanto riguarda le presenze, il numero dei turisti russi è cresciuto notevolmente, passando da un totale di 4312 nel 2008, a un totale di 18377 nel 2012, superando il numero dei turisti francesi (15790), dei turisti tedeschi (13122) e di quelli polacchi (11675). Un dato essenziale per gli operatori turistici che devono far fronte a una domanda sempre più proveniente da Paesi dell'Est Europa, e devono addattare l'offerta per rispondere alle nuove esigenze di questi turisti.

Diverso è l'andamento dei turisti inglesi: per quanto riguarda gli arrivi, la Gran Bretagna è passata da un totale di 5541 nel 2008, a un totale di 2930 nel 2012. Anche le presenze sono in calo, con il passaggio da 10243 nel 2008, a un totale di 8363 nel 2012. Un calo molto significativo, dovuto in parte alla crisi economica degli ultimi anni, ma, probabilmente anche per il tipo di offerta turistica che la Riviera del Brenta offre. Se, infatti, il turismo fluviale in Riviera non viene ancora valorizzato, lasciando spazio ai turismi e alle destinazioni più note, il turismo fluviale inglese è sviluppato già da molti anni, ed è uno dei più fiorenti in Europa. È probabile quindi che i turisti inglesi, in principio attratti dalla Riviera del Brenta, non siano invogliati a tornarci proprio a causa della mancata valorizzazione turistica del comprensorio. Essi inoltre potrebbero aver generato un passaparola negativo, il quale avrebbe indotto altri turisti inglesi a non scegliere la Riviera del Brenta come destinazione delle loro vacanze.

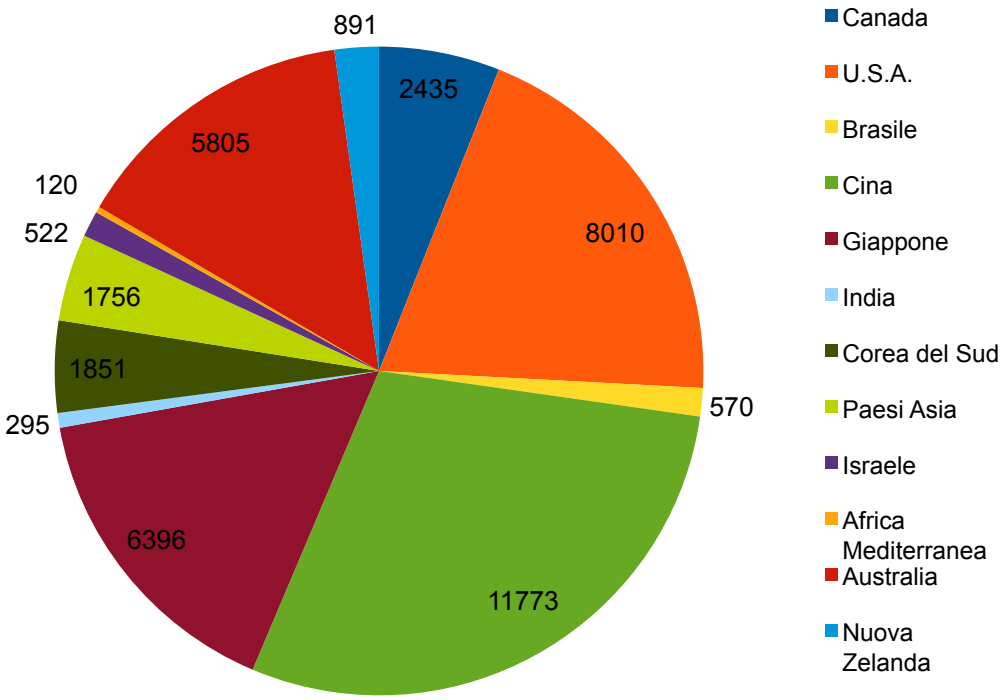
Mentre il numero dei turisti francesi e di quelli tedeschi non riporta variazioni degne di nota, mantenendosi stabile nel corso degli anni, è interessante notare, come il numero dei turisti polacchi che hanno visitato la Riviera del Brenta, sia in costante crescita: per quanto riguarda gli arrivi, i turisti sono passati da un totale di 6532 nel 2008, a un totale di 9693 nel 2012. Anche le presenze sono in crescita: si è passati da un totale di 7826 nel 2008, a un totale di 11675 nel 2012.

Andiamo ad osservare ora l'evoluzione di arrivi e presenze dei turisti extra-europei.

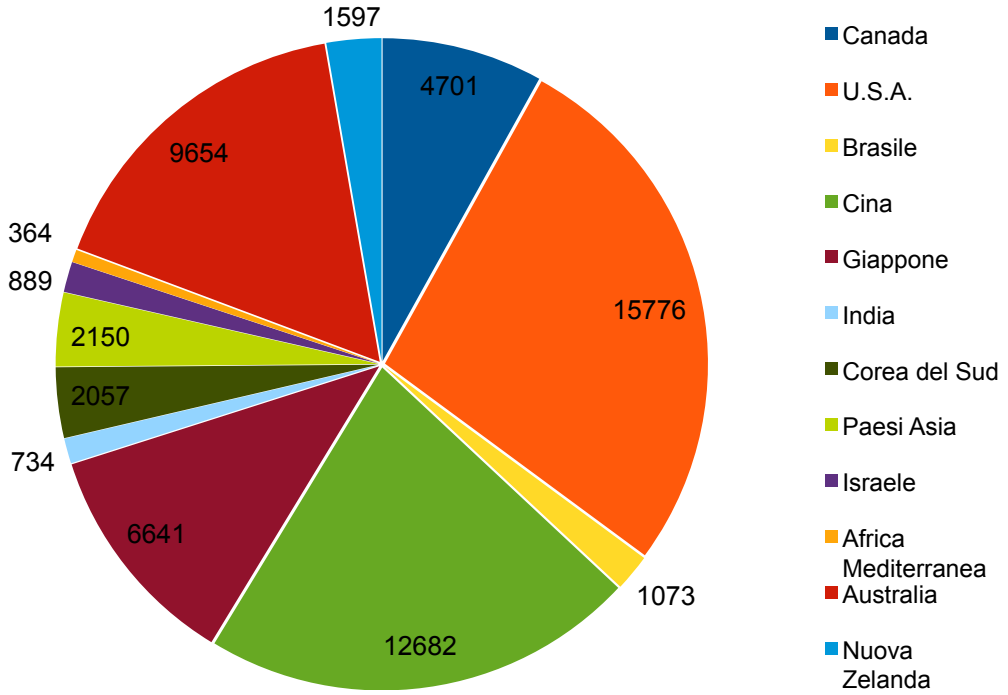

Arrivi turisti stranieri extra-europei
in Riviera del Brenta 2008
2929
9561
1151
5681
2728
703
4802
2099
643
185
7879
1311
Canada
U.S.A.
Brasile
Cina
Giappone
India
Corea del Sud
Paesi Asia
Israele
Africa Mediterranea
Australia
Nuova Zelanda

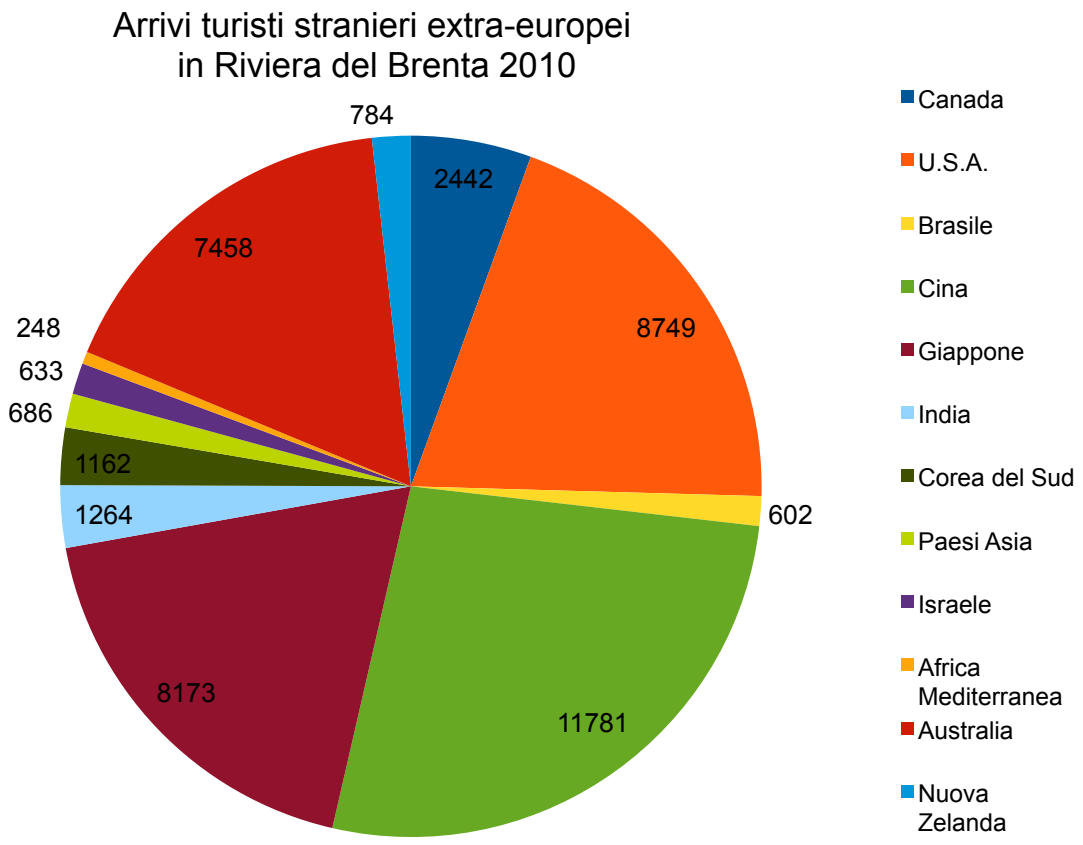

Presenze turisti stranieri extra-europei
in Riviera del Brenta 2008
5649
18243
2496
7230
3266
1189
4931
2944
1387
805
13078
2329
Canada
U.S.A.
Brasile
Cina
Giappone
India
Corea del Sud
Paesi Asia
Israele
Africa Mediterranea
Australia
Nuova Zelanda

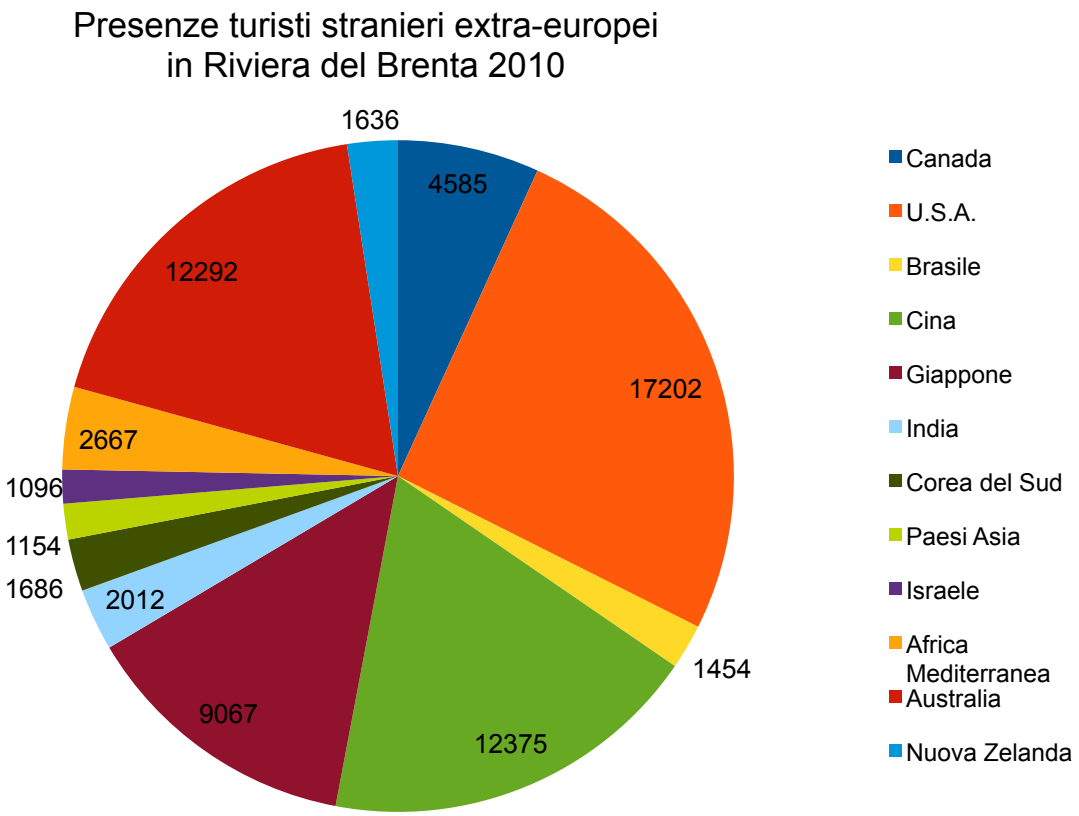
Arrivi turisti stranieri extra-europei
in Riviera del Brenta 2009

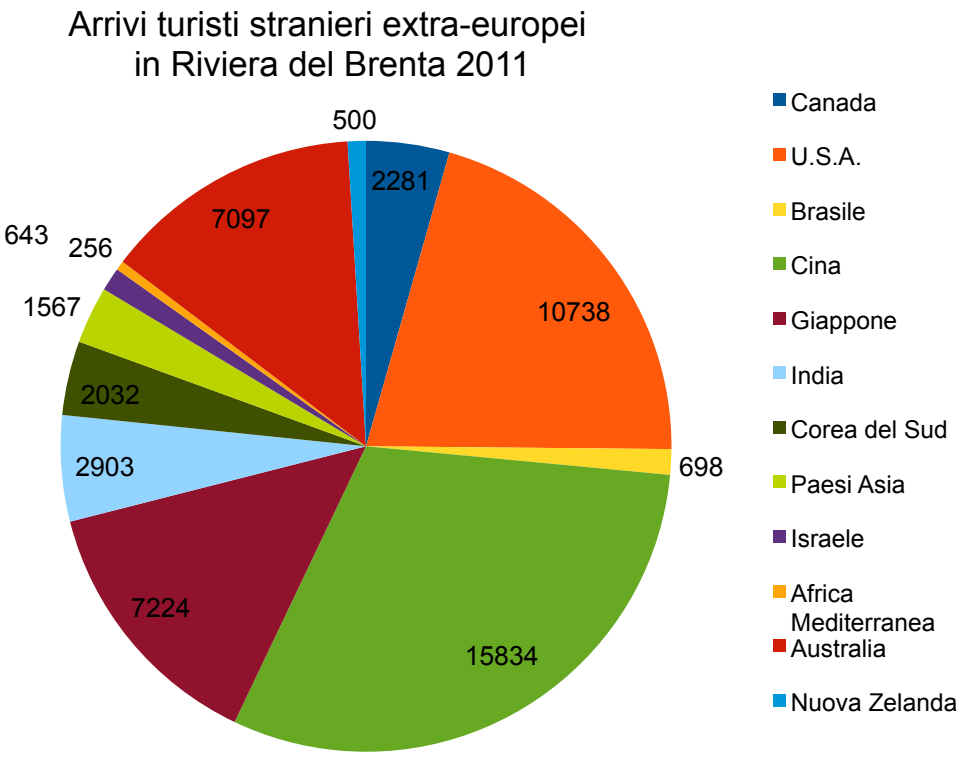


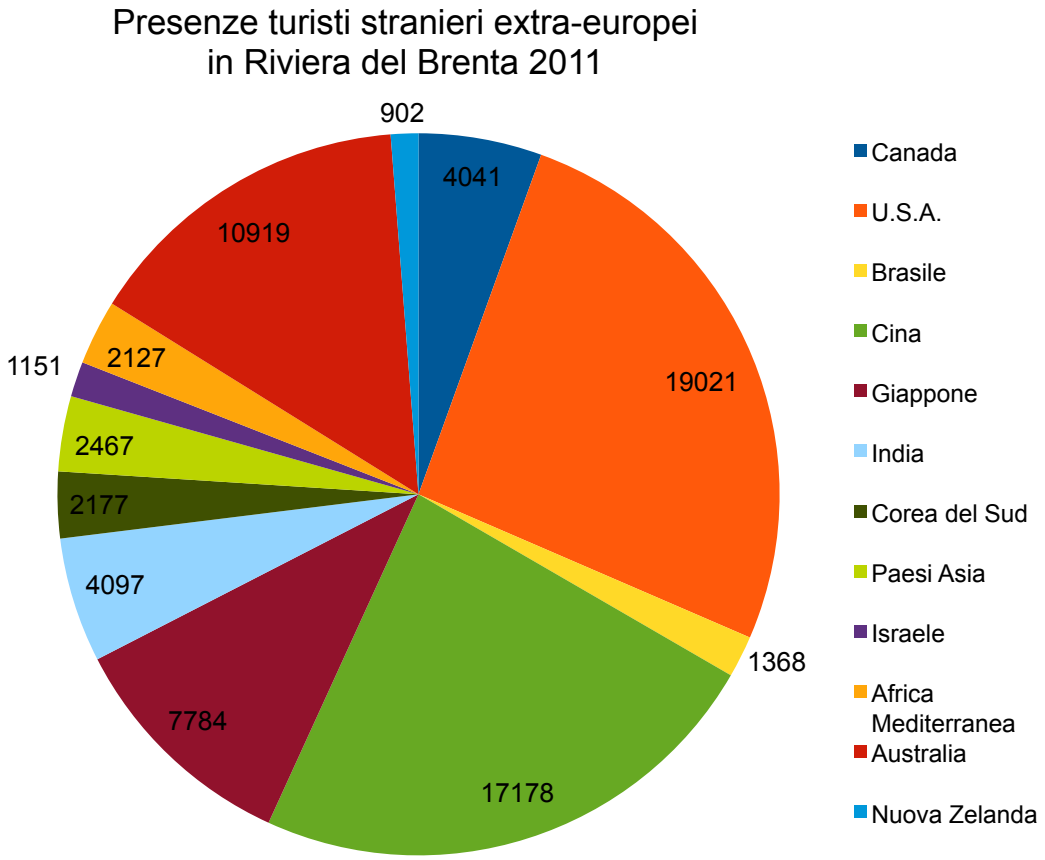
Presenze turisti stranieri extra-europei
in Riviera del Brenta 2009

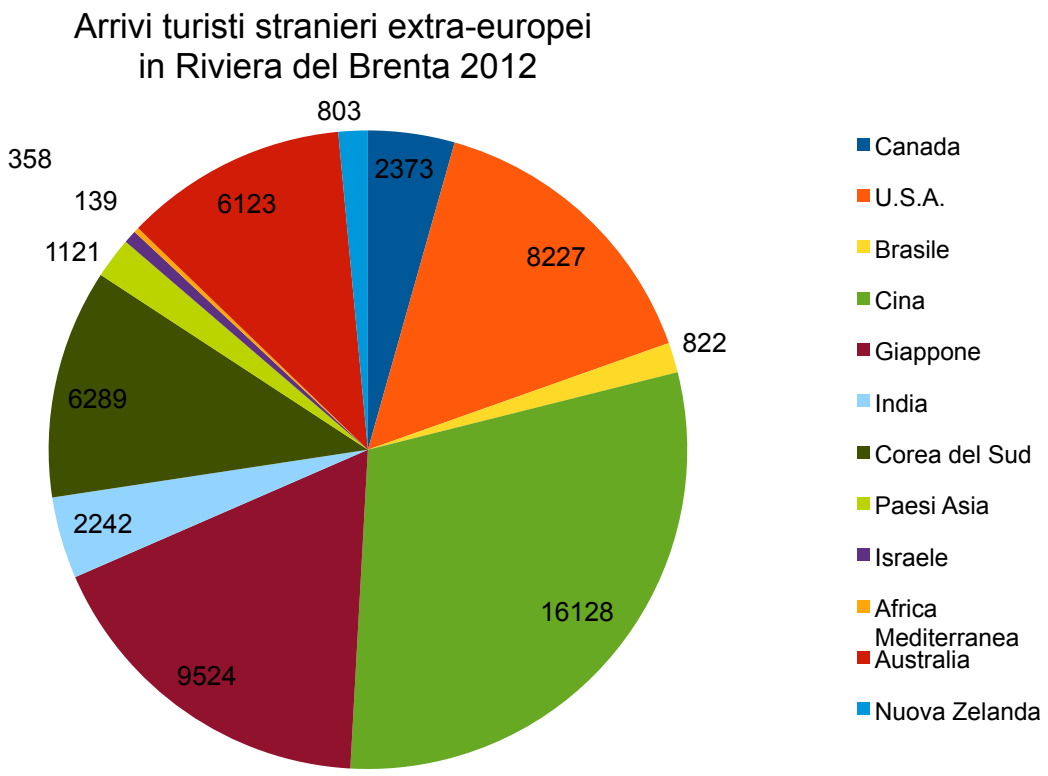


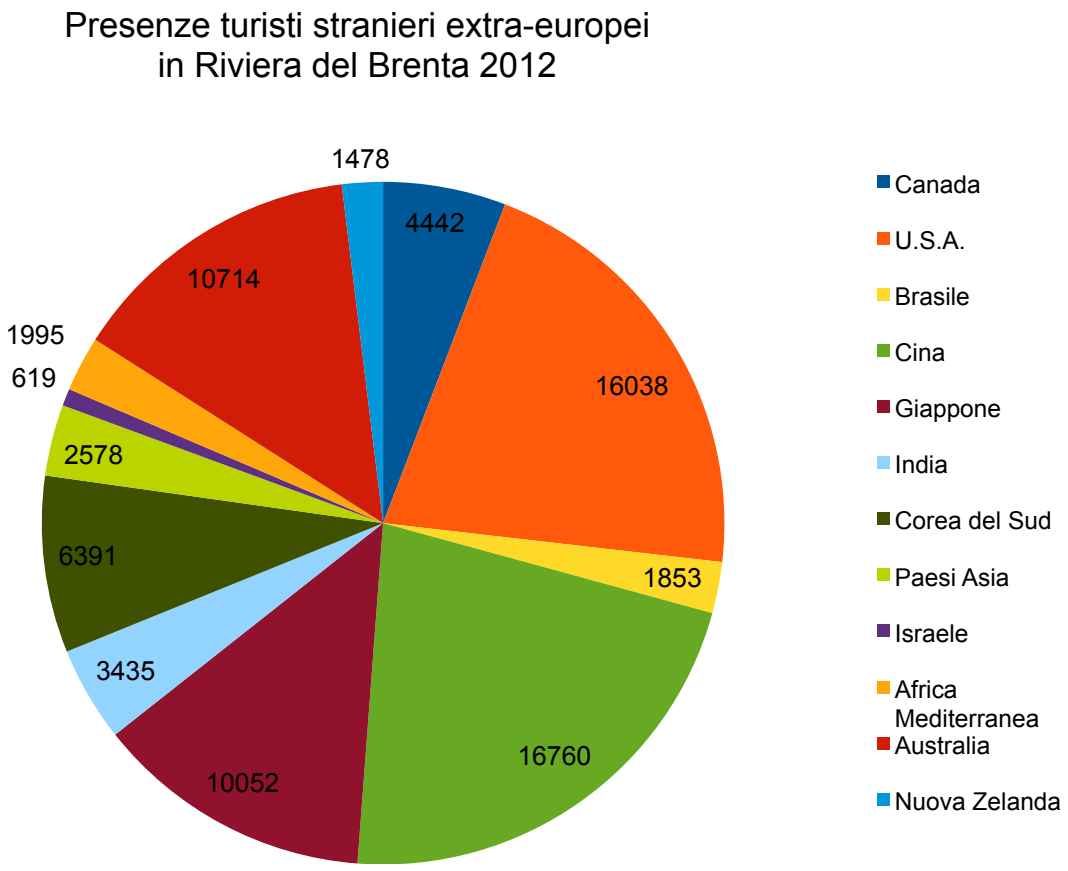

Arrivi turisti stranieri extra-europei
in Riviera del Brenta 2010
784
2442
7458
8749
248
633
686
1162
1264
602
8173
11781
Canada
U.S.A.
Brasile
Cina
Giappone
India
Corea del Sud
Paesi Asia
Israele
Africa Mediterranea
Australia
Nuova Zelanda


Presenze turisti stranieri extra-europei
in Riviera del Brenta 2010
1636
4585
12292
17202
2667
1096
1154
1686
2012
1454
9067
12375
Canada
U.S.A.
Brasile
Cina
Giappone
India
Corea del Sud
Paesi Asia
Israele
Africa Mediterranea
Australia
Nuova Zelanda

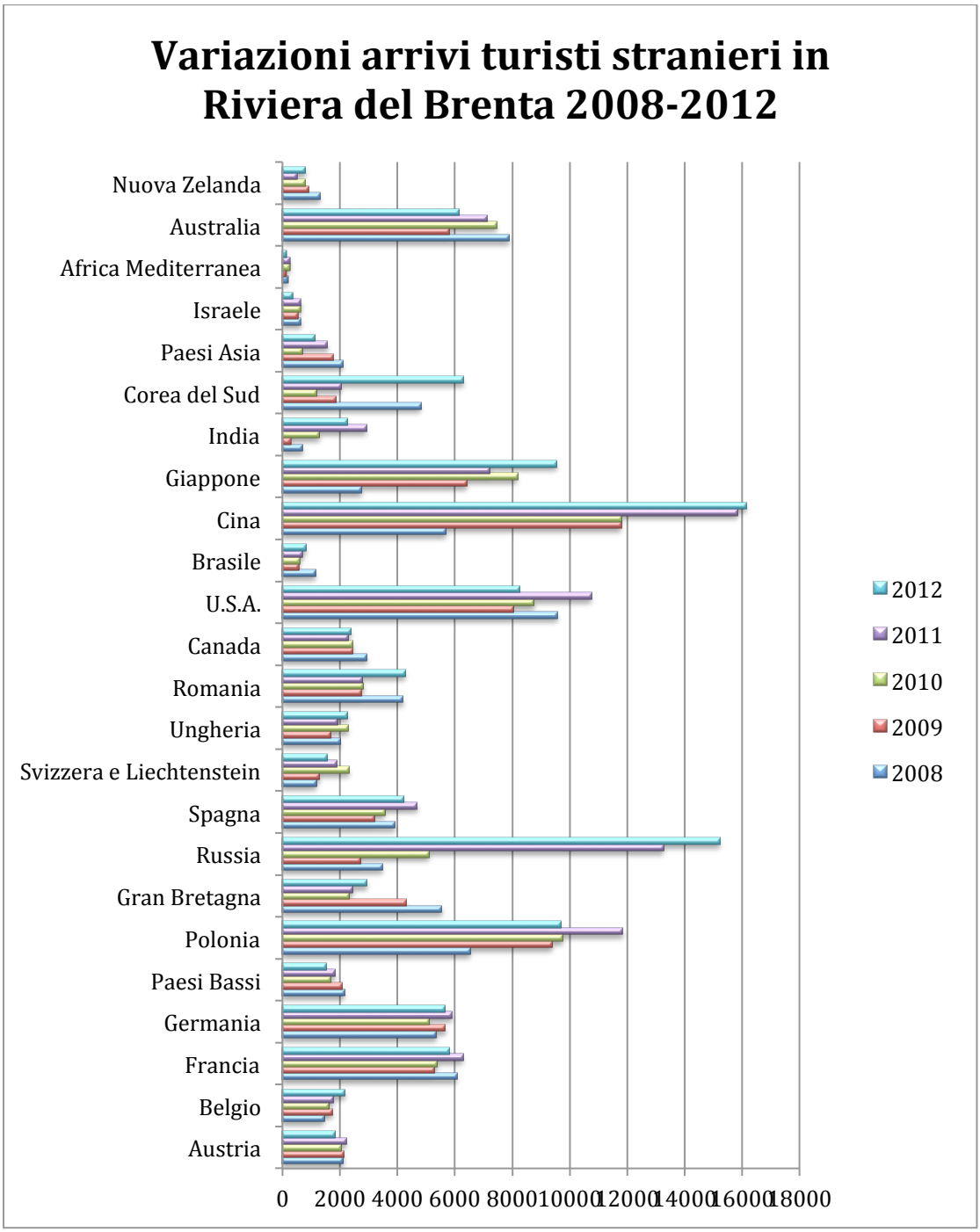

Arrivi turisti stranieri extra-europei
in Riviera del Brenta 2011
500
2281
10738
698
15834
7224
2903
2032
1567
643
256
7097
Canada
U.S.A.
Brasile
Cina
Giappone
India
Corea del Sud
Paesi Asia
Israele
Africa Mediterranea
Australia
Nuova Zelanda

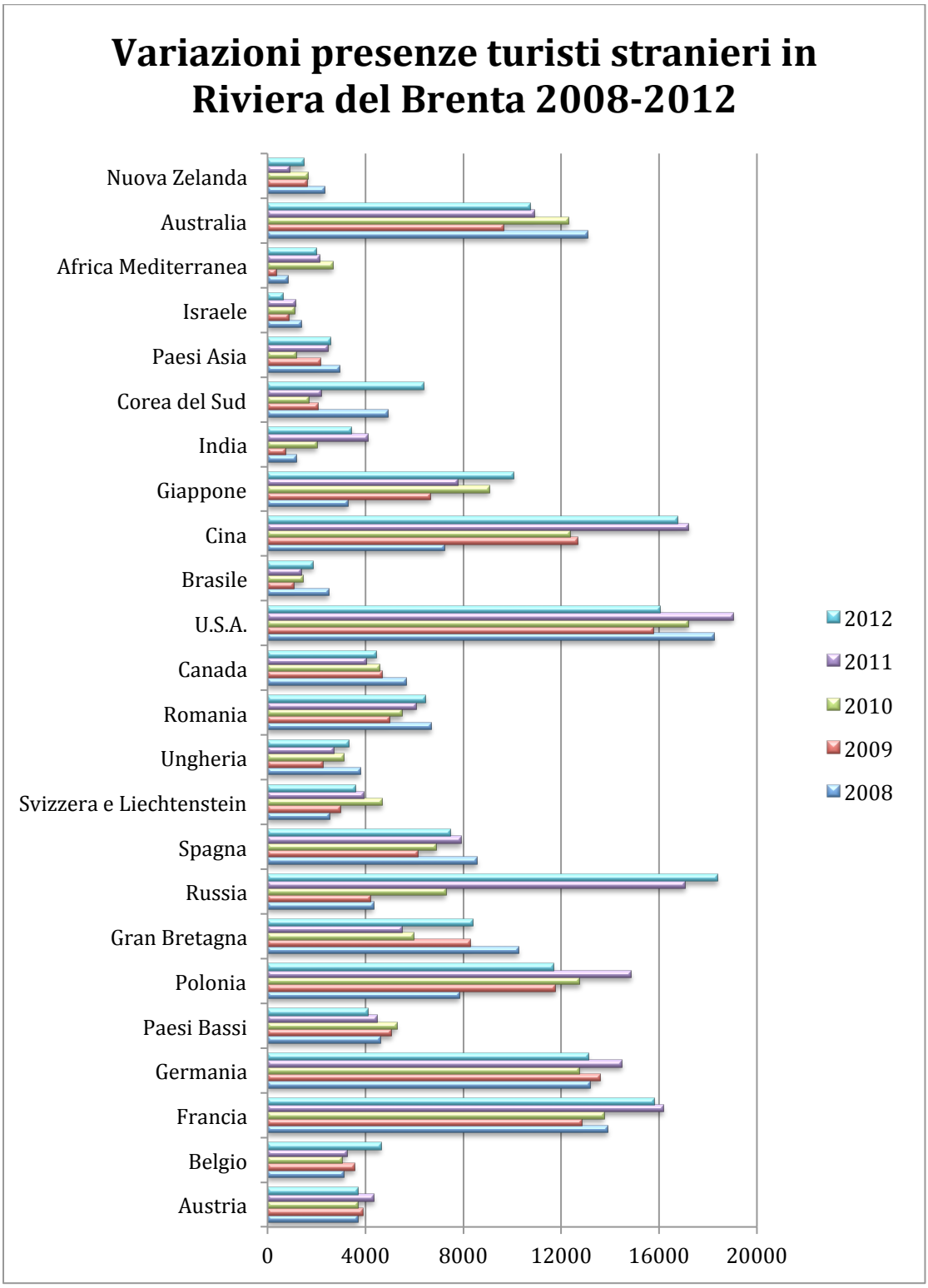

Presenze turisti stranieri extra-europei
in Riviera del Brenta 2011
902
4041
19021
1368
17178
7784
4097
2177
2467
1151
2127
10919
Canada
U.S.A.
Brasile
Cina
Giappone
India
Corea del Sud
Paesi Asia
Israele
Africa Mediterranea
Australia
Nuova Zelanda


Arrivi turisti stranieri extra-europei
in Riviera del Brenta 2012
803
358
139
1121
6123
2373
8227
822
6289
2242
16128
9524
Canada
U.S.A.
Brasile
Cina
Giappone
India
Corea del Sud
Paesi Asia
Israele
Africa Mediterranea
Australia
Nuova Zelanda


Presenze turisti stranieri extra-europei
in Riviera del Brenta 2012
1478
4442
10714
1995
619
16038
2578
6391
1853
3435
10052
16760
Canada
U.S.A.
Brasile
Cina
Giappone
India
Corea del Sud
Paesi Asia
Israele
Africa Mediterranea
Australia
Nuova Zelanda

Come si può vedere dalle elaborazioni grafiche, anche arrivi e presenze dei turisti extra-europei che hanno visitato la Riviera del Brenta sono in costante evoluzione. Se nel 2008 la maggior parte di essi proveniva da Stati Uniti, 9561 arrivi e 18243 presenze, e Australia, 7879 arrivi e 13078 presenze, già a partire dal 2009 la situazione cambia, grazie a una forte crescita dei turisti provenienti da Cina e Giappone. Nel 2008 sono stati registrati 5681 arrivi e 7230 presenze di turisti cinesi, mentre, nel 2009 gli arrivi diventano 11773, e le presenze 12682. La crescita del numero dei turisti cinesi e giapponesi, iniziata a partire dal 2009, è poi continuata fino al 2012, anno in cui furono registrati 16128 arrivi di turisti cinesi e 16760 presenze, e 9524 arrivi di turisti giapponesi e 10052 presenze.
Alcune riflessioni possono essere fatte riguardo al numero di arrivi e presenze dei turisti statunitensi nel quinquennio 2008-2012: gli arrivi vanno da un minimo di 8010 nel 2009, anno in cui anche l'economia degli Stati Uniti ha risentito pesantemente degli effetti dela crisi economica globale, a un massimo di 10738 nel 2011; le presenze vanno da un minimo di 15776 nel 2009, a un massimo di 19021 nel 2011. Se rispetto al 2009 il numero dei turisti statunitensi è progressivamente salito, il 2012 ha segnato un calo di arrivi e presenze rispetto agli anni precedenti: le cause di questa flessione potrebbero risiedere sia nei fattori economici legati alla crisi, che ha portato anche i turisti statunitensi a ridurre il budget destinato alle vacanze andando a diminuire i giorni di permanenza, sia a problematiche relative all'offerta turistica promossa dal comprensorio della Riviera del Brenta. Per quanto riguarda le cause economiche, i turisti statunitensi, avendo a disposizione un budget ridotto, si troverebbero costretti a ridurre i giorni di permanenza, e potrebbero preferire un alloggio a Venezia in modo tale da poter visitare la città senza aver bisogno di spostarsi con mezzi di trasporto pubblici o privati. L'offerta turistica della Riviera del Brenta risente inoltre di alcune problematiche, delle quali si parlerà nei capitoli successivi, non ancora risolte, i quali effetti si riflettono nella domanda, provocando un calo di arrivi e presenze.
I grafici seguenti illustreranno le variazioni complessive, nel periodo 2008-2012, dei flussi turistici nella Riviera del Brenta.


Variazioni arrivi turisti stranieri in Riviera del Brenta 2008-2012
Nuova Zelanda
Australia
Africa Mediterranea
Israele
Paesi Asia
Corea del Sud
India
Giappone
Cina
Brasile
U.S.A.
Canada
Romania
Ungheria
Svizzera e Liechtenstein
Spagna
Russia
Gran Bretagna
Polonia
Paesi Bassi
Germania
Francia
Belgio
Austria
0
2000
4000
6000
8000
10000
12000
14000
16000
18000
2012
2011
2010
2009
2008


Variazioni presenze turisti stranieri in Riviera del Brenta 2008-2012
Nuova Zelanda
Australia
Africa Mediterranea
Israele
Paesi Asia
Corea del Sud
India
Giappone
Cina
Brasile
U.S.A.
Canada
Romania
Ungheria
Svizzera e Liechtenstein
Spagna
Russia
Gran Bretagna
Polonia
Paesi Bassi
Germania
Francia
Belgio
Austria
0
4000
8000
12000
16000
20000
2012
2011
2010
2009
2008

II. POTENZIALITÀ E OSTACOLI ALLA VALORIZZAZIONE DEL TURISMO FLUVIALE LUNGO LA RIVIERA DEL BRENTA

II.1. Sostenibilità turistica e turismi alternativi a quello di massa

Per le sue caratteristiche, il turismo fluviale rientra all'interno delle forme di svago che si svolgono in sintonia con l'ambiente circostante, e che anzi richiedono un contesto naturalistico integro per permettere e garantire le diverse attività previste. In quest'ambito, spesso si confonde l'ecoturismo con il turismo sostenibile: mentre il primo si riferisce a un segmento dell'industria del turismo, il secondo si rifà a dei criteri di sostenibilità che devono essere applicati a tutte le pratiche turistiche.

Il concetto di turismo sostenibile nasce all'inizio degli anni '80, a causa degli evidenti effetti del turismo di massa che portarono all'esigenza di delineare una nuova forma di attività priva di impatti, e in sintonia con la cultura e gli aspetti socio-economici del territorio interessato. Questi temi vennero trattati per la prima volta nel documento strategico sul turismo sostenibile, redatto a Manila nel 1980 durante la Conferenza Mondiale del Turismo, in cui si afferma che "…la soddisfazione della domanda turistica non deve pregiudicare gli interessi sociali ed economici della popolazione residente, l'ambiente e, soprattutto, le risorse naturali e i siti storico-culturali, che costituiscono la principale attrattiva per i turisti" (GAL Venezia Orientale, 2008). Dieci anni dopo, il problema delle pratiche turistiche sostenibili viene sollevato alla Conferenza delle Nazioni Unite a Rio de Janeiro, nel 1992: durante tale conferenza viene affermato che le risorse ambientali e culturali devono essere considerate come un bene prezioso da preservare, affinché possa durare nel tempo ed essere fruibile dalle generazioni future.

Nel 1995 si svolse a Lanzarote la prima Conferenza Mondiale sul Turismo Sostenibile, durante la quale venne redatta la "Carta di Lanzarote". In questo documento sono contenuti i principi fondamentali del turismo sostenibile, riassumibili in cinque linee guida. In primo luogo sarà importante contenere le

conseguenze negative sull'ambiente e sulle culture locali; in seconda istanza sarà necessario coinvolgere le realtà locali e gli autoctoni nell'ideazione e nella messa in pratica delle attività turistiche; ci si impegnerà inoltre a fare in modo che il turismo abbia un vero effetto positivo sulle comunità interessate, sia sotto l'aspetto economico che nel tenore di vita; uno sforzo decisivo andrà anche verso l'integrazione tra forme di svago e attività economiche tipiche per creare un "sistema sostenibile"; il quinto e ultimo punto si propone di presentare al viaggiatore o all'escursionista, un'offerta turistica di qualità elevata.

Nel 1996 viene pubblicato un documento denominato "Agenda 21 per l'industria dei viaggi e del turismo", risultato di una collaborazione tra World Travel and Tourism Council (WTTC), World Tourism Organization (WTO) ed Earth Council: in questo documento si trovano numerose indicazioni sul turismo sostenibile rivolte a consulenti pubblici e privati, operatori del settore e albergatori (Canestrini, 2003, p. 140). Tre anni dopo, nel 1999, viene realizzato il "Global code of ethics for tourism", un lavoro che riassume i vari documenti precedenti, raccogliendo tutte le osservazioni sul turismo sostenibile. Elaborato da un comitato speciale della WTO, con il contributo di esponenti del settore turistico e di alcune delegazioni statali, esso appare in verità piuttosto limitato: non viene nominata la Carta di Lanzarote, giudicata eccessivamente restrittiva sia per gli operatori turistici, che per gli Enti statali (Canestrini, 2003, p.65).

A livello europeo, il risultato più significativo delle riflessione sulla sostenibilità, è stato ottenuto con la "Carta Europea del Turismo Sostenibile", stesa nel 2000 da una sezione speciale della Commissione Europea, e finalizzata al conseguimento di specifici obbiettivi tramite interventi diretti. La Carta identifica il turismo sostenibile con una "forma di sviluppo, gestione o attività turistica che assicuri la protezione e preservazione a lungo termine delle risorse naturali, culturali, sociali, e contribuisca in modo equo e positivo allo sviluppo economico e al benessere delle persone che vivono e lavorano nel territorio" (www.parks.it). Lo scopo dei principi elencati nella Carta, è l'istituzione di una partnership tra i soggetti del settore turistico, in modo che essi diventino promotori e, nello stesso tempo, responsabili dell'ambiente e delle peculiarità delle zone di soggiorno

coinvolte. Un contributo aggiuntivo alla Carta Europea giunge nel 2001, al termine della Conferenza Internazionale sul Turismo Sostenibile, quando viene stesa la “Carta di Rimini” (dalla città sede dell’incontro). Il documento intende stimolare i Paesi della Comunità Europea a rivedere i modelli di sviluppo turistico, puntando su elementi innovativi come l’attenzione alle culture e alle identità locali, e la valorizzazione dei prodotti tipici e delle attività agricole ed artigianali tradizionali (www.provincia.rimini.it).

Per quanto riguarda l’ecoturismo invece, una definizione condivisibile può essere fatta risalire all’attività promossa dalla WTO, che nel 1978 decise di creare un comitato ambientale che si riunì per la prima volta a Madrid nel 1981. In questa occasione il gruppo di esperti, provenienti sia dall’industria turistica, sia dalle organizzazioni internazionali, stabilì alcune linee guida per un turismo più rispettoso verso l’ambiente. I viaggi compatibili con l’equilibrio ambientale, sociale e culturale sono definiti ecoturistici e, sebbene rimangano una nicchia del mercato turistico globale, registrano un trend di crescita molto elevato. La discussione su ciò che debba intendersi con il termine “ecoturismo” resta tuttora aperta, considerando anche la diversa natura dei prodotti ecoturistici offerti dai tour operator, e ricercati da un sempre maggior numero di clienti.

La paternità del termine “ecoturismo” è da attribuire all’architetto messicano Héctor Ceballos-Lascuràin, uno dei maggiori esperti di turismo ecologico nel mondo e autore di numerose pubblicazioni sul tema. Nel 1988 egli formulò questa definizione di “ecoturismo”: “Viaggiare in aree naturali relativamente indisturbate o incontaminate, con lo specifico obiettivo di studiare, ammirare e apprezzare lo scenario e le sue piante e animali selvaggi, così come ogni manifestazione culturale esistente (passata e presente) delle aree di destinazione”. Questa definizione è poi stata rielaborata in una forma che è oggi internazionalmente accettata: “Viaggiare in maniera responsabile nell’ambiente, visitare aree naturali relativamente indisturbate al fine di godere, studiare e apprezzare la natura e ogni caratteristica culturale ad essa associata, in modo da promuoverne la tutela, da minimizzare l’impatto sull’ambiente e da fornire

sostanziali benefici socioeconomici delle popolazioni locali" (GAL Venezia Orientale, 2008).

Gli aspetti generali dell'ecoturismo sono stati individuati dal Programma per l'Ambiente delle Nazioni Unite (UNEP) e dalla WTO, e presi come base per tutte le attività dell'Anno Internazionale dell'Ecoturismo (2002). Si è stabilito che l'ecoturismo debba possedere determinate caratteristiche: in primo luogo deve essere un turismo basato sulla natura, comprendendo forme di svago nelle quali la principale motivazione dei turisti è l'osservazione e la contemplazione della natura e delle culture e tradizioni che insistono nelle aree naturali. L'ecoturismo deve avere carattere educativo, è generalmente ma non esclusivamente organizzato per piccoli gruppi da piccole imprese locali, e deve sforzarsi di ridurre al minimo il suo eventuale impatto negativo sull'ambiente naturale e socioculturale. Infine, deve contribuire alla protezione delle aree naturali, generando benefici economici per le comunità locali, in modo tale da creare nuove opportunità di occupazione e reddito, e sensibilizzando tanto i turisti quanto le comunità, ai temi della conservazione della natura e della cultura (GAL Venezia Orientale, 2008).

Secondo la WTO, nei prossimi anni l'incremento delle entrate turistiche in Europa, proverrà soprattutto da forme alternative di viaggio, che non coinvolgono il classico turismo "sole e sabbia". Le nuove forme di turismo dovrebbero corrispondere al 20% circa dei viaggi nei prossimi 20 anni, e sono destinate a crescere più in fretta di qualsiasi altro segmento del mercato. La crescita deriverà in parte dal maggior volume di turisti, ma una percentuale significativa sarà attribuibile allo spostamento dei turisti tra i diversi segmenti. Le ragioni di questi cambiamenti sono molteplici: le persone hanno più esperienza in fatto di viaggi e sono diventate più attente nella scelta della destinazione; gli spostamenti tra Paesi diversi sono stati facilitati dalla liberazione delle linee aeree, dalla costruzione di nuove strade e dall'integrazione europea; i periodi di vacanza sono più brevi ma hanno maggior frequenza durante l'anno; i turisti sono più attivi durante la vacanza, e cercano di svolgere attività diverse oltre che a

dimostrare una sempre maggiore attenzione nei confronti dell'ambiente (www.world-tourism.org).

Le crociere fluviali, l'utilizzazione delle houseboat, le attività programmate con le scuole e il rapporto che si è costituito ra crociere e città d'arte, portano ad istituire un forte legame tra ecoturismo e turismo fluviale. Le proposte del turismo fluviale appartengono infatti all'ambito del turismo sostenibile e sono basate sulla valorizzazione del patrimonio naturale e culturale (GAL Venezia Orientale, 2008).

II.1.1. Mestieri e produzioni tradizionali

Come affermato precedentemente, la riscoperta delle tradizioni locali sta acquisendo sempre più valore dal punto di vista turistico. La Riviera del Brenta, sia per le caratteristiche del suo territorio, sia per la vicinanza con Venezia, ha assorbito le principali tradizioni enogastronomiche e manifatturiere di quest'ultima. Tutte queste tradizioni, se adeguatamente valorizzate, rappresenterebbero una sorta di chiave di lettura per la scoperta del territorio: tramite la riscoperta degli antichi mestieri, delle antiche usanze e tradizioni enogastronomiche si potrebbe conoscere il territorio in modo assolutamente innovativo e privo di filtri. In questo modo verrebbero incentivate quelle forme di turismo attente all'ambiente e interessate alla cultura e alle tradizioni del luogo.

Vediamo ora quali erano i principali mestieri e i principali prodotti enogastronomici della Riviera del Brenta, facendo riferimento a "Storia della Riviera del Brenta" di Alessandro Baldan, dal quale si possono trarre preziose informazioni.

Data la sua posizione, lungo le rive di uno dei principali corsi d'acqua del Veneto, i principali mestieri praticati nella Riviera del Brenta sono legati all'acqua e all'ambito fluviale in particolare[10]. A partire dalla fine del 1500, erano molto diffuse le professioni del *barcaro* o *barcarolo* i quali avevano il compito di trainare le navi, tramite delle cinghie di canapa alle cui estremità era fissata una corsa,

[10] Dall'ambito fluviale derivano anche i toponimi di alcuni paesi situati lungo la Riviera del Brenta: il toponimo di Noventa, per esempio, si può far derivare da *nautae*, navigante, perché era il porto fluviale di Padova (Baldan, 1988).

nel caso esse fossero vuote e seguissero la corrente del fiume. Nel caso invece di barche piene e pesanti, il barcaro guidava i cavalli che trainavano la nave seguendo la riva del fiume. Un altro mestiere molto diffuso era quello dello *squerarolo*: come oggi, dato il grande utilizzo dei trasporti su strada, si trovano numerose officine per la manutenzione degli autoveicoli, così quando il trasporto fluviale avveniva regolarmente, sia lungo le rive sia nelle zone adiacenti vi erano numerosi squeri. I più grandi di tutta la Riviera si trovavano a Fiesso, Stra, Noventa e Mira Porte. Quelli di Fiesso e Stra tuttavia scomparvero in seguito alla deviazione del Brenta e all'interramento di parte del letto del fiume, mentre lo squero di Dolo, grazie alla sua posizione strategica, non solo è tuttora integro, ma è anche rimasto attivo fino ai primi anni del '900. Il compito degli squeraroli non consisteva soltanto nel costruire nuove imbarcazioni, ma anche nel ripararle, fare la manutenzione e rinnovarne la pece[11].

Un altro gruppo di professioni praticate in ambito della Riviera del Brenta è quello che raccoglie tutti i mestieri al servizio delle ricche famiglie veneziane. Spesso quando si parla di beni e ville in terraferma di proprietà dei Veneziani, questi vengono erroneamente attribuiti esclusivamente alla nobiltà veneziana. Questa interpretazione non è del tutto esatta in quanto, è vero che molte ville erano di proprietà di nobili, i quali le utilizzavano come residenze estive o comunque come abitazioni dove trascorrere lunghi periodi di vacanza, ma è altrettanto vero che spesso queste proprietà appartenevano a ricchi commercianti veneziani, i quali non possedevano alcun titolo nobiliare. Si trattava di mercanti di lana e di malvasia, di medici e avvocati e anche di *petener* (parrucchieri) i quali possedevano grandi somme di denaro che spesso investivano nella costruzione di questi edifici, proprio per imitare lo stile di vita delle famiglie nobili. Mercanti, avvocati e medici si avvalevano di numerose persone al loro servizio: sicuramente numerose donne che svolgevano le faccende domestiche, ma vi erano anche figure come il *boaro,* il *carociero,* il *gastaldo,* il *fattore,* il *giardiniere* e molte altre. Il mestiere del boaro oggi corrisponde al prendersi cura dei bovini:

[11] La pece veniva utilizzata principalmente nel calafataggio delle imbarcazioni, ovvero nell'impermeabilizzazione dello scafo in legno (Tenenti, Tucci, 1991).

dar loro da mangiare, mungerli e pulire le stalle. Nei catasti veneziani la parola boaro aveva un altro significato: parecchi proprietari terrieri, invece di affittare i loro terreni, li lavoravano a *boaria,* ossia per conto proprio. Essi assumevano una persona che, accompagnata dalla sua famiglia, aveva il compito sia di coltivare i campi, sia di prendersi cura degli animali utilizzati in agricoltura come bovini e cavalli. Il raccolto dei campi e dell'allevamento del bestiame erano di proprietà del padrone, mentre il boaro riceveva un quantitativo prestabilito di cereali, legumi, vino e sale, oppure, sebbene raramente, percepiva un salario[12].

Quasi ogni proprietario di ville possedeva inoltre diversi cavalli utilizzati sia nell'agricoltura, sia per trainare le carrozze, come testimoniano stalle e scuderie ancora esistenti, costruite nelle adiacenze delle ville. Da qui, nacque la figura del *carociero*[13]: un uomo, o spesso più di uno, sempre a disposizione del padrone o della padrona per tenere pronti i cavalli, governarli, pulirli e guidarli durante il traino delle carrozze. Spesso i carocieri avevano una divisa particolare che variava da famiglia a famiglia, percepivano un salario e abitavano sempre vicino alla stalla dei cavalli.

Altre professioni erano quelle del *gastaldo* il quale custodiva il palazzo e ne curava l'orto, ricevendo in cambio l'alloggio e qualche campo da coltivare per conto proprio; il *fattore* il quale faceva le veci del padrone assumendo il personale durante il periodo di maggior bisogno, riscuotendo gli affitti e tenendo informato il padrone riguardo a tutto ciò che avveniva nelle sue proprietà[14].

Infine, è importante accennare al mestiere del *monaro*. Come già riportato nel capitolo precedente, attorno al 1143 i Padovani operarono un taglio al corso del Brenta in modo da aprirsi una via fluviale più breve per arrivare a Venezia. Per rimediare ai danni naturali causati dalla modifica del corso del fiume, i Padovani

---

[12] Questo metodo di far lavorare la terra era molto diffuso nel Mirese e nel Miranese. Nel territorio di Vigonza, ai confini di Fiesso, c'è anche una località che si chiama proprio Boaro, e che corrisponde alla via Barbariga, dal ponte del Serraglio fino alla stazione ferroviaria. Tale toponimo è sorto alla fine del 1400, quando i Barbarigo facevano lavorare i loro terreni (corrispondenti alla zona precedentemente indicata) da un boaro (Baldan, 1988).

[13] *Carociero* in dialetto veneziano, *coccio* in dialetto veneto (Baldan, 1988).

[14] Questi due mestieri hanno dato origine ai cognomi *Gastaldi* o *Castaldi,* e *Fattore* o *Fattori* (Baldan, 1988).

autorizzarono i monaci Benedettini a costruire nel territorio di Fiesso dei molini. I *monari* erano gli uomini che lavoravano nei vari molini[15].

Per quanto riguarda i prodotti ricavati dalle attività agricole praticate nella Riviera, grande importanza e diffusione avevano i cereali: grano, granoturco, riso e spelta, erano utilizzati non solo per la preparazione di pane, pasta e polenta, ma anche come una sorta di moneta di scambio. Spesso, come già accennato in precedenza, il pagamento del canone di affitto di terreni e abitazioni, veniva pagato ai proprietari in natura, e comprendeva quantità variabili di frumento, spelta, miglio, legumi, vino, legno, uova e pollame.

Tra le coltivazioni più diffuse nella zona della Riviera del Brenta vi sono sicuramente quelle di grano e granoturco. Quest'ultimo fu uno dei prodotti importati in Italia dopo la scoperta dell'America, e la sua coltivazione andò lentamente diffondendosi soprattutto in provincia di Rovigo, nei territori a sud di Padova e nella zona della Riviera del Brenta.

Oltre all'agricoltura, lungo la Riviera era praticato anche l'allevamento, in particolare di bovini e ovini da cui si ricavava carne, latte e il formaggio che molti coloni erano tenuti a fornire al padrone nella quantità stabilita dal contratto d'affitto.

II.1.2. L'enogastronomia, i mercati e le feste paesane

La cucina tipica della Riviera del Brenta è legata ai prodotti che si ricavavano dalla coltivazione dei campi e dall'allevamento di bestiame, e, insieme alla cucina Veneziana, include i piatti più conosciuti dell'enogastronomia veneta.

Mentre le ricche famiglie potevano permettersi la carne o il pesce, le famiglie contadine preparavano grandi piatti con ingredienti poveri: per esempio, in primavera, come ricorda Alesssandro Baldan in *Storia della Riviera del Brenta* (Baldan, 1988), le donne raccoglievano il *radicio de can*, un radicchio selvatico che cresceva in abbondanza nelle zone ombrose di campi.

[15] Da questo mestiere è derivato il cognome di Monaro, diffuso in tutto il Veneto, ed il soprannome di Monarin, dato ad un ramo dei Baldan, ramo tra i più numerosi della Riviera del Brenta (Baldan, 1988).

Nella zona della Riviera del Brenta, e in tutto il Veneto in generale, si faceva un grande uso della polenta in cucina. La diffusione di questo alimento, arrivato in Italia a partire dal 1600, è testimoniata dal grande numero di molini sparsi nella campagna veneta. La polenta veniva consumata durante i pasti principali, spesso accompagnata alle verdure o alla carne.

La cucina veneta faceva un ampio utilizzo anche del riso: uno dei piatti tipici della cucina veneta è chiamato infatti *risi e bisi* (riso e piselli). Questo piatto è una minestra, molto gradita per il suo sapore dolciastro, e che spesso era accompagnata da altri ingredienti come, per esempio, il lardo oppure il brodo e il grasso di oca. Il riso poi era utilizzato nella preparazione di numerosi risotti, affiancato a altri ingredienti, spesso verdure come la zucca, i *bruscandoli*[16] o le patate.

La carne non veniva consumata spesso a causa del costo elevato: ogni famiglia possedeva diversi polli e galline nei cortili delle abitazioni, di questi solo una piccola parte veniva cucinata, la parte rimanente veniva venduta nei mercati principali.

Fatta eccezione dunque per le famiglie nobili e dell'alta borghesia, le quali potevano permettersi qualsiasi tipo di cibo, la cucina Veneta si basava su ingredienti poveri, su quello che i campi coltivati offrivano a seconda della stagione.

Un elemento fondamentale della tradizione enogastronomica veneta è il grandissimo numero di sagre paesane, mercati, fiere e altri eventi che celebrano le varie produzioni locali. Ancora oggi nei vari paesi affacciati sulla Riviera del Brenta, settimanalmente la piazza del paese o la strada principale si trasformano in un mercato, dove è possibile trovare qualsiasi tipo di prodotto: dalle scarpe ai generi alimentari.

Inizialmente le *sagre* avevano un carattere religioso: la parola sagra è l'abbreviazione di *sacra dies,* ossia giorno sacro, in quanto veniva ricordato il

[16] Il bruscandolo è il germoglio del luppolo selvatico: esso viene raccolto in primavera e viene usato in molte ricette della cucina tradizionale veneta. I bruscandoli possono essere utilizzati nella preparazione di antipasti, primi piatti e contorni, ma il piatto tipico per eccellenza è proprio il "risotto ai bruscandoli" (www.ortoveneto.it)

giorno in cui la chiesa di ciascun paese era stata consacrata e dedicata ad un mistero della religione, alla Madonna o ad un Santo. Alla manifestazione in chiesa, accompagnata poi dalla processione, si aggiunsero via via celebrazioni goliardiche con canzonieri, giostre e saltimbanchi.

Nella Riviera del Brenta i primi mercati risalgono al 1500: il più antico è quello di Oriago nel quale venivano commerciati beni alimentari sia da mercanti padovani sia da veneziani. Seguirono poi mercato il mercato di Gambarare, il cui decreto istituzionale risale al 20 ottobre 1539, e quello di Dolo (Baldan, 1988). Le famiglie contadine usavano recarsi al mercato non solo per acquistare le provviste alimentari, ma anche per vendere le proprie produzioni: spesso le galline e i polli più grandi non venivano cucinati, ma venivano conservati e portati al mercato in modo tale da acquisire una maggior somma di denaro con la vendita.

Anche le fiere paesane sono un evento tuttora molto apprezzato dalle comunità locali: durante questi eventi vengono cucinati i piatti tipici della tradizione locale, e spesso nascono per celebrare la raccolta di un particolare prodotto. Una delle principali fiere della Riviera del Brenta è tuttora quella di Dolo. In questo paese la sagra venne istituita nel momento in cui nacque la parrocchia autonoma di Dolo nella prima metà del '700[17]. Alla sagra si aggiunsero successivamente il mercato e la fiera settimanali, i quali acquisirono maggiore importanza con il crescente miglioramento delle produzioni agricole e delle condizioni socio-economiche che contribuirono a far partecipare un maggior numero di mercanti i quali, a loro volta, vendevano una maggior quantità di prodotti.

II.1.3. La Riviera del Brenta e i suoi distretti industriali: un humus territoriale favorevole?

Il passaggio da una civiltà prevalentemente rurale a una civiltà commerciale e industriale, nella Riviera del Brenta è avvenuto gradualmente, a partire dal primo dopoguerra. Due furono le tappe più importanti che caratterizzarono il processo di industrializzazione: l'apertura degli stabilimenti industriali di Marghera che

[17] Precedentemente Dolo faceva parte della parrocchia di Oriago (Baldan, 1988).

troncò il forte tasso di emigrazione verso l'America che caratterizzò il secondo dopoguerra e diede lavoro alla crescente popolazione che non riusciva più a trovare un impiego nel lavoro dei campi, e lo sviluppo a Stra dell'industria calzaturiera.

L'agricoltura era migliorata notevolmente a partire dalla fine del 1800, grazie al maggiore utilizzo di macchinari che facilitavano i processi di semina, irrigazione e aratura dei campi, alla più curata selezione delle sementi e ai concimi chimici e anticrittogamici. I proprietari terrieri iniziarono così a sviluppare anche l'allevamento del bestiame da stalla e da cortile, rendendo il mercato delle carni più accessibile alle possibilità di tutti, e aumentando così la possibilità di una maggiore e migliore nutrizione della popolazione. Ormai le famiglie i cui membri si dedicavano interamente all'agricoltura erano poche: il lavoro nei campi non era più la principale fonte di introiti, ma una partecipazione saltuaria o una buona occasione per occupare il tempo libero arrotondando il salario.

Tutte queste premesse portarono a un aumento della popolazione inteso come un aumento dei nuclei familiari, e non dei membri di una stessa famiglia.

Con la crescente popolazione, aumentarono anche le infrastrutture volte a migliorare la vita di tutti i giorni: vennero costruite strade, si svilupparono i trasporti pubblici e privati, e i paesi della Riviera del Brenta iniziarono ad essere considerati un vero e proprio anello di congiunzione tra le città di Padova e Venezia.

L'industrializzazione vera e propria dei comuni della Riviera del Brenta avvenne dopo il secondo dopoguerra: all'epoca il centro più evoluto e all'avanguardia della Riviera era sicuramente Mira, paese nel quale aveva sede uno dei più grossi centri per la produzione di candele, saponi e detersivi, la Mira Lanza. Dolo rimase uno dei principali centri commerciali della Riviera: il mercato e la fiera continuavano a essere frequentati da mercanti provenienti da tutta Italia, vennero installati alcuni uffici statali e vennero aperti alcuni locali volti all'intrattenimento come un cinema-teatro e alcune sale da ballo. Stra, Fiesso, Vigonovo e Noventa invece trasformarono l'artigianato della calzatura in una fiorente industria calzaturiera. Marghera, Mira Lanza, l'industria calzaturiera e la zona industriale di

Padova furono dunque in grado di assorbire tutta la manodopera che non trovava più un impiego nell'agricoltura.

II.1.3.1. La Mira Lanza

La Mira Lanza S.A. nasce il 9 maggio 1924 dalla fusione di due aziende italiane: la *Fabbrica di candele di Mira*, e la *Premiata reale Manifattura di saponi e candele steariche fratelli Lanza,* una delle più note industrie della città di Torino fina dal 1830 (Lupo, 1995). Per conoscere la storia di questo stabilimento è stato utile consultare il secondo volume di *Storia della Riviera del Brenta* di Alessandro Baldan (Baldan, 1988). Le origini più remote di questa industria, la cui attività continua tuttora, risalgono al 1831, anno in cui venne fondata a Mira una fabbrica di candele steariche che, successivamente, si dedicò anche alla produzione di acido solforico. La fabbrica venne fondata dal visconte De Blangj il quale utilizzò i capitali forniti dal commerciante triestino Pietro Machgj e dalla Fabbrica Cere di Trieste. Fin dal 1880 la fabbrica, oltre alle candele, produceva circa 1200 tonnellate di sapone l'anno, e dava occupazione a 120 operai. Nel 1832, quasi contemporaneamente alla Fabbrica di candele di Mira, venne fondata a Torino la *Reale manifattura di saponi e candele steariche fratelli Lanza,* ad opera dei Fratelli Giovanni e Vittorio Lanza. Le due fabbriche attraversarono un lungo periodo di forte concorrenza in cui ognuna cercava di imporre i propri prodotti sul mercato e di prevaricare sull'altra. Questo periodo terminò nel primo dopoguerra, quando venne sancita la fusione delle due società e la nascita della *Mira Lanza società anonima.* Alla fine degli anni 20 del '900 La Mira Lanza contava 5 stabilimenti locati nel Nord e nel Centro Italia, e dava lavoro a circa 158 impiegati e oltre 1200 operai. L'espansione di questa grande azienda era dovuta principalmente alla stabilizzazione della Lira degli anni '30, e dalla fine della conflittualità sindacale che aveva caratterizzato la prima parte degli anni venti. Un altro punto a favore dell'industria era costituito dai numerosi depositi sparsi nel territorio nazionale, che assicuravano una rete vendita capillare in tutta Italia.

Nel 1964 nello stabilimento di Mira venne installato il "Centro Ricerche e Sviluppo" il quale si occupava dello studio di nuovi metodi di produzione di detersivi e saponi. Successivamente, negli anni Sessanta e Settanta la Mira Lanza arrivò a detenere la leadership della produzione di detersivi in Italia e alcuni marchi e prodotti sono tuttora nei mercati: tra i più famosi è opportuno ricordare il detersivo Ava, il sapone Perla e l'omonimo detersivo Lanza.

II.1.3.2. L'industria della calzatura

Contrariamente a quanto si sia soliti pensare, l'industria calzaturiera nella Riviera del brenta ha origini piuttosto recenti. Fino alla prima metà del 1800 nella Riviera erano presenti dei calzolai, ma essi non costituirono il primo nucleo di quella che oggi è una delle industrie più rappresentative del *made in Italy.* Numerose erano le botteghe degli zoccolai, presenti soprattutto nei comuni di Fiesso, Stra e Noventa, e gli acquisti di scarpe nuove, e soprattutto di calzature usate, avvenivano principalmente nei mercati di Dolo e Gambarare[18] (Baldan, 1988). Si è diffusa poi la convinzione secondo la quale lo sviluppo dell'industria calzaturiera sia dovuto alla presenza di nobili e ricchi borghesi nella Riviera, i quali avrebbero approfittato della loro permanenza in campagna per commissionare scarpe e vestiti pregiati. Ciò sarebbe stato lo spunto che avrebbe indotto gli abitanti della Riviera a intraprendere il mestiere del calzolaio. Questa convinzione sarebbe del tutto infondata, in quanto le famiglie patrizie di Venezia quando intraprendevano un viaggio, usavano portare con sé medici, pittori, avvocati sarti e sicuramente anche i calzolai (Baldan, 1988).

L'input che diede origine allo sviluppo dell'industria calzaturiera in Riviera fu con tutta probabilità, il nuovo metodo di lavorazione a macchina delle calzature, nato in America nella prima metà dell'800, e diffusosi successivamente in tutta Europa. Questo nuovo metodo produttivo, giunse in Veneto, e in particolare a Stra, nel 1898 grazie all'opera del Cav. Luigi Voltan, il quale diede inizio al

[18] In base allo statuto di Padova del 1265 che permetteva ai calzolai di vendere ovunque i loro articoli (Baldan, 1988).

processo di industrializzazione della calzatura, preparando le prime maestranze e i primi artigiani. Voltan riuscì a raggruppare i migliori calzolai della zona, convincendoli a spostarsi a Stra insieme alle loro famiglie alle quali offrì nuova dimora, e qui fondò la *Scarparia di Stra*[19], la cui fama si diffuse in breve tempo nei mercati delle città vicine incrementandone sempre più la consistenza economica. La fabbrica superò la prima Guerra Mondiale e, nel primo dopoguerra riprese la sua produzione nonostante la decisione presa da alcuni operai di staccarsi e fondare un'azienda propria. Alcuni di questi operai iniziarono a lavorare per conto proprio, in casa, affinando le loro tecniche di fabbricazione. Successivamente iniziarono a vendere le loro calzature a Venezia, dove si continuavano a preferire le produzioni artigianali e su misura, iniziando a stendere le basi per il passaggio da una produzione artigianale a una produzione industriale. I primi artigiani, i quali avevano imparato molto nella Scarparia di Voltan, una volta diventati piccoli industriali, iniziarono ad abbandonare Stra, e a stabilire le proprie aziende nei comuni limitrofi, attirati principalmente dal più basso livello di tassazione. Numerose industrie calzaturiere si stabilirono così nei comuni di Fiesso, Vigonovo, Vigonza e Noventa.

La produzione subì un rallentamento durante la Seconda Guerra Mondiale, a causa della mancanza di materie prime, nonostante numerosi furono i tentativi di produrre calzature utilizzando materiali sintetici. Una volta cessato il tumulto della guerra, la produzione riprese velocemente e prosegue tuttora.

Oggi operano nel settore quasi 1.000 piccole e medie imprese che coprono l'intera filiera produttiva, e che danno occupazione a circa 14.000 addetti. La produzione annua si attesta su 22 milioni di paia, di cui il 95% sono calzature femminili di lusso e, il restante 5% sono calzature da uomo di alto livello. Il giro d'affari attualmente supera i 1,7 miliardi di Euro, l'89% dei quali di export (www.acrib.it). Gli effetti della crisi economica europea, tuttavia, sono stati avvertiti anche dal comparto calzaturiero della Riviera, il quale, nell'ultimo semestre del 2012, ha registrato un calo in termini di fatturato del 3% rispetto al semestre precedente (www.cislveneto.it). Un dato nel complesso di poca

[19] Il nome venne deciso dagli abitanti di Stra e dagli *scarpari* stessi (Baldan, 1988).

importanza, in quanto i livelli occupazionali rimangono pressoché invariati, ma che pone in evidenza alcune problematiche che il settore calzaturiero veneto ha dovuto affrontare negli ultimi anni. Uno dei principali antagonisti da fronteggiare è sicuramente la produzione di calzature a prezzi assolutamente concorrenziali dei paesi dell'Est Asiatico, e della Cina in particolare. La concorrenza di questi paesi ha sicuramente messo in difficoltà le produzioni made in Italy, ma il settore calzaturiero della Riviera del Brenta, tuttavia, essendo orientato a una produzione quasi esclusivamente di lusso, è riuscito a resistere a tale concorrenza, registrando un aumento del 14% delle esportazioni. Come spiega Massimo Meneghetti, segretario provinciale della Femca Cisl "la lotta al lavoro nero, l'altissima qualità del prodotto e la capacità delle parti sociali di promuovere produttività e innovazione hanno portato il comparto del calzaturiero a resistere meglio di altri […]" (www.cislveneto.it).
Un impulso positivo al calzaturiero della Riviera è stato dato anche dai capitali stranieri investiti in questo ramo dell'industria: sono molte le grandi aziende internazionali, le quali hanno acquisito piccole e medie imprese della Riviera delegando a queste, parte delle loro produzioni.

II.1.4. Buone pratiche di valorizzazione e sviluppo del turismo fluviale

Come già affermato in precedenza, le risorse d'acqua navigabili all'interno del Veneto sono sempre state un elemento predominante sia a livello paesaggistico, sia a livello funzionale, in quanto, fin dai tempi antichi, esse erano utilizzate per il trasporto di merci e di persone. Le vie d'acqua del Veneto hanno un potenziale turistico molto elevato: attraverso esse è possibile scoprire la laguna di Venezia e la città di Venezia stessa, ma le vie d'acqua collegano questi poli d'attrattiva turistica all'entroterra, dove insistono paesaggi agresti ricchi di tradizioni e storia, dal punto di vista dell'acqua. I vantaggi che deriverebbero dalla valorizzazione del turismo fluviale sono molteplici: innanzitutto verrebbero diminuiti i flussi di turisti che si concentrano solo sulla città di Venezia, attirandoli anche nell'entroterra, favorendo la riscoperta delle tradizioni locali, che attualmente si

basano quasi esclusivamente sulla partecipazione degli abitanti. In questo modo si contribuirebbe a limitare il sovraffollamento della città di Venezia, e, anche se solo in parte, a destagionalizzare i flussi turistici. Anche le economie locali ne trarrebbero un notevole beneficio: oltre alle imprese che si occuperebbero del trasporto e di tutto ciò che la navigazione lungo i corsi d'acqua richiede, verrebbe favorita anche la nascita di imprese legate al turismo, ai servizi, allo svago, anche nell'entroterra e non quasi esclusivamente all'interno della città di Venezia.

La Riviera del Brenta, essendo un nodo molto importante che unisce due dei principali luoghi d'interesse del Veneto, la città di Padova e la città di Venezia, trarrebbe particolare beneficio dalla valorizzazione del turismo fluviale lungo il Brenta. Turismo fluviale non significherebbe esclusivamente risalire le acque del Brenta fino a raggiungere Venezia, sovrapponendosi al percorso che il Burchiello svolge quotidianamente. Con la valorizzazione del turismo fluviale si intende la valorizzazione di tutto l'ambito fluviale: la promozione di attività di vario tipo lungo le rive e gli argini dei corsi d'acqua (dalle competizioni sportive alle manifestazioni enogastronomiche), lo sviluppo delle *houseboat*, un tipo di turismo che sta riscuotendo buon successo in diversi Paesi d'Europa. E proprio alcuni Paesi europei potrebbero essere considerati degli esempi di *best-practice* dai cui trarre spunto per la valorizzazione del turismo fluviale. In Francia, Olanda, Gran Bretagna e Portogallo questo tipo di turismo è diffuso da diversi anni e ha riscosso un buon successo sia a livello di presenze sia dal punto di vista dei ricavi economici.

II.1.4.1. Il sistema dei canali navigabili inglesi

I primi canali britannici possono essere fatti risalire al periodo romano, quando essi erano utilizzati prevalentemente per l'irrigazione o per il collegamento tra fiumi navigabili. Successivamente, durante il periodo medievale, vennero apportati dei miglioramenti ad alcuni canali navigabili naturali, per rendere così possibile la circolazione delle barche: tra gli interventi principali vi fu sicuramente

la costruzione di alcune conche che permettevano di controllare il flusso d'acqua. Tuttavia il sistema di trasporto utilizzato lungo i corsi d'acqua, era ancora quello supportato da cavalli che trainavano le barche dalla riva, mentre lungo gli argini si utilizzavano dei carrelli che aiutavano il trasporto lungo le strade fangose di allora. Nel diciassettesimo secolo, quando iniziò lo sviluppo industriale del paese, questi tipi di trasporto si dimostrarono totalmente inadeguati: con tali mezzi di trasporto si riuscivano a trasportare solamente una o due tonnellate di carico alla volta, il rifornimento dei prodotti essenziali per le industrie, come il carbone e il ferro, era insufficiente, e i costi di trasporto erano talmente elevati da limitare lo sviluppo economico. La rivoluzione industriale creò dunque la necessità di trasportare le merci e i prodotti finiti in grandi quantità e a costi contenuti, ed è proprio grazie ad essa che, nel diciottesimo secolo, iniziò in Inghilterra lo sviluppo della moderna navigazione basata sullo sviluppo delle infrastrutture e su quello dei mezzi di navigazione.

Il primo canale moderno in Inghilterra venne fatto costruire attorno al 1760 dal terzo duca di Bridgewater, il quale possedeva numerose miniere di carbone nel Nord del paese, e intendeva trasportare tale carbone alla vicina città di Manchester che si stava industrializzando velocemente. Il duca incaricò l'assistente tecnico James Brindley di trovare una soluzione adeguata per il trasporto del materiale, e fu così che venne costruito un canale navigabile che giungeva fino alla città di Manchester. I costruttori inclusero anche un acquedotto che oltrepassava il canale sopra il fiume Irwell, una straordinaria opera di ingegneria che iniziò immediatamente ad attrarre numerosi visitatori, creando una primordiale forma di turismo legato alle idrovie. Il canale venne chiamato "canale di Bridgewater" in onore del duca che ne commissionò la costruzione. Le barche sul canale erano trainate erano trainate da cavalli non più dalla riva, ma dalle alzaie accanto al canale. Questo sistema risultò essere molto più pratico, veloce ed economico del precedente, e divenne presto uno standard in tutta la rete fluviale britannica.

Fig.II.1. *Vista del canale di Bridgewater (Fonte: www.britishwaterways.co.uk).*

Dimostrata l'attuabilità del trasporto fluviale, presto gli industriali in molte altre parti del paese commissionarono la costruzione di canali per il trasporto delle loro merci.

Il periodo tra il 1770 e il 1830 viene spesso definito come "l'età d'oro" dei canali britannici: durante questo periodo vennero investite enormi somme di denaro nella costruzione di canali, e il sistema fluviale britannico si espanse velocemente fino ad arrivare a quasi 7000 chilometri di lunghezza.

L'età d'oro terminò con lo sviluppo del trasporto ferroviario a partire dal 1830, il quale riusciva a trasportare una maggiore quantità di merci in un tempo nettamente inferiore. La maggior parte degli investimenti sulla costruzione di canali, vennero destinati allo sviluppo della rete ferroviaria, e le aziende che realizzavano il trasporto sui canali, non potendo competere con il trasporto ferroviario, furono costrette ad abbattere drasticamente i prezzi mettendo termine ai profitti enormi di cui avevano goduto prima dell'affermarsi delle ferrovie.

All'inizio del ventesimo secolo, in particolare negli anni '20 e '30, molti canali secondari vennero abbandonati per la riduzione del traffico, mentre la rete principale vide brevi rinascite durante la Prima e la Seconda Guerra Mondiale. Il sistema di canali e la maggior parte delle vie d'acqua navigabili interne sono state nazionalizzati nel 1948, assieme alle ferrovie, sotto la responsabilità della

British Transport Commission. Il trasporto di merci sui canali tra gli anni ’50 e gli anni ’60 è declinato velocemente, in rapporto allo sviluppo del trasporto di massa su strada. Negli anni ’60 la rete di canali navigabili si era ridotta a circa 3000 chilometri, metà di quanto si era raggiunto nel Diciannovesimo secolo.

Benché l’uso commerciale dei canali della Gran Bretagna declinasse dopo la Seconda Guerra Mondiale, l’uso turistico aumentò grazie soprattutto alla maggiore disponibilità di tempo libero e al reddito disponibile. Ciò ha condotto all’istituzione di un gruppo denominato *Inland Waterways Association*[20] la quale, promuovendo il restauro di migliaia di canali e richiamando l’attenzione sulle potenzialità di sviluppo economico e sociale legate alla valorizzazione delle vie navigabili, fece rivivere l’interesse per i canali dell’Inghilterra. Successivamente nacque un movimento per ricostruire i canali nelle zone del centro urbano delle città di Birmingham, Manchester, Salford e Sheffield e, su alcuni canali, riprese anche il trasporto di merci anche se su piccola scala.

Le idrovie navigabili ora sono utilizzate principalmente per attività ricreative e per il turismo. Sui canali navigabili ci sono circa 100.000 barche autorizzate, alle quali vanno aggiunte circa 3000 imbarcazioni riservate al noleggio. Voga, canoa e vela sono tra le attività maggiormente diffuse, la pesca con l’amo è praticata da circa 300.000 persone di cui 100.000 frequentano regolarmente i canali. Sono numerose le persone che utilizzano i canali navigabili per svolgere attività all’aria aperta nel tempo libero, e ogni anno le visite ala rete delle vie navigabili si aggirano attorno ai 165 milioni.

La strategia di sviluppo del Governo inglese da un’importanza enorme al turismo fluviale, sia per il contributo all’economia, sia per i notevoli benefici che può portare alle comunità locali, specialmente nelle zone in cui l’industria o l’agricoltura sono in diminuzione. I canali navigabili per il Governo, sono una risorsa turistica importante: essi valorizzano sia le zone rurali, sia quelle urbane, e, allo stesso tempo, creano collegamenti tra diverse zone di interesse, favorendo un turismo globale del Paese e non esclusivamente incentrato sulla visita dei principali poli d’attrazione. Il Governo inglese si propone dunque di

[20] Associazione dei canali navigabili interni.

sviluppare una strategia di crescita in cui chi naviga, il turista e le autorità locali lavorino insieme agli operatori dei canali navigabili interni per aumentarne l'attività turistica.

Per concludere, si può dunque affermare che, oltre alla presenza di un'efficiente rete di idrovie, alla vicinanza a grandi centri urbani e all'enorme patrimonio artistico-culturale accessibile mediante la navigazione fluviale, il successo del turismo lungo i canali inglesi è dovuto anche a servizi turistici efficienti, a strategie di comunicazione territoriale mirate che si avvalgono anche di tecnologie innovative per la comunicazione, promozione e fruizione del patrimonio naturalistico e storico-culturale.

II.1.4.2. Il sistema dei canali navigabili francesi

I fiumi e i canali in Francia hanno a lungo costituito il principale mezzo di comunicazione per trasportare merci e persone. Le vie d'acqua, nonostante non fossero del tutto esenti da pericoli, erano spesso più dirette e più rapide e, soprattutto, molto più comode rispetto alle strade. Fin dall'inizio del diciannovesimo secolo, molte imprese di navigazione organizzavano viaggi turistici da Orlèans a Nantes e da Orlèans a Nevers. A questi piccoli tour partecipavano principalmente numerose personalità di spicco francesi e ricchi turismi stranieri, soprattutto inglesi e olandesi. Più tardi, dopo la Prima Guerra Mondiale, il turismo fluviale si sviluppò realmente, grazie soprattutto allo sviluppo di motori adeguati alle imbarcazioni da diporto. Con la Seconda Guerra Mondiale, tuttavia, il turismo fluviale francese subisce una battuta d'arresto: fino agli anni '60 questa l'offerta di turismo fluviale consisteva perlopiù nella visita agli argini della Senna con il *bateau-mouche* a Parigi. Questa tipologia di turismo era dunque considerata come un settore senza futuro, riservato ai francesi che non volevano trascorrere le proprie vacanze estive sui litorali, spesso sovraffollati.

Attualmente, il turismo fluviale in Francia rientra tra le tipologie di turismo di maggiore successo. La navigazione fluviale si sviluppa principalmente in aree: il Canal du Midi, i canali del centro e della Bourgogne e il bacino dell'ovest

(Bretagne e Pays de a Loire). Il sistema idroviario di maggior importanza rimane comunque il Canal du Midi, il quale, con i suoi 250 chilometri di lunghezza, collega la sponda atlantica della Francia a quella mediterranea. Questa grande opera di ingegneria idraulica, progettata da Pierre Paul Riquet, venne realizzata in quindici anni, dal 1666 al 1681, prendendo il nome di Canal Royal du Languedoc. Con la costruzione di questo canale, le imbarcazioni potevano evitare la circumnavigazione della Spagna per poter raggiungere il Mar Mediterraneo dall'Oceano Atlantico e viceversa. Dopo la Rivoluzione Francese del 1789, venne introdotta la nuova e definitiva denominazione di Canal du Midi. Grazie a un complesso sistema di chiuse, in grado di poter ovviare al problema dei dislivelli, l'idrovia congiunge i bacini della Garonna, sul versante atlantico, e dell'Aude, sul versante mediterraneo, ed ha consentito per secoli un sicuro ed efficiente trasporto di mezzi e passeggeri.

Fig.II.2. *Vista del Canal du Midi (Fonte: www.leboat.it)*

A partire dal diciannovesimo secolo, la via d'acqua subì un forte declino a causa dell'affermazione delle ferrovie, capaci di offrire un servizio più veloce e meno dispendioso. Il declino diventerà poi definitivo dopo la fine della Seconda Guerra Mondiale, con l'affermarsi del trasporto su gomma.

Negli anni ’70 venne intrapreso un intervento di modernizzazione delle infrastrutture del canale, senza però arrecare danni alle vecchie chiuse che presentano ancora l’originale conformazione ovale, adattandosi perfettamente al passaggio delle moderne imbarcazioni da diporto. Lungo il percorso del Canal du Midi, che si snoda da Nord-Ovest a Sud-Est, si possono ammirare importanti centri come Tolosa, Carcassonne caratterizzata dalle imponenti mura medievali, Narbonne e Sète, il maggiore porto francese affacciato sul Mediterraneo dopo Marsiglia.

Con la conclusione del traffico commerciale, avvenuta nel 1988, l’idrovia venne utilizzata prevalentemente a scopo turistico. Assieme alla navigazione per mezzo di natanti di vario genere, esiste anche un importante turismo culturale, interessato sia alle eccellenze architettoniche e paesaggistiche del canale stesso, sia alla storia e ai monumenti delle città situate lungo le rive. Lungo queste ultime, sono presenti anche infrastrutture destinate all’escursionismo o a piedi o in bicicletta: il Canal du Midi è infatti affiancato da una pista ciclabile che segue il corso della via d’acqua in tutta la sua lunghezza, per un totale di 240 chilometri.

Considerata l’importanza storico-culturale di questo canale, l’UNESCO, nel 1996, lo dichiarò Patrimonio Mondiale dell’Umanità.

Il turismo fluviale francese deve molto ad alcune associazioni come il Touring Club della Francia, le quali, grazie a numerose iniziative, riuscirono ad attirare l’attenzione dei responsabili nazionali delle vie d’acqua, che si accorsero dell’effettivo potenziale che i canali francesi avevano a livello turistico. Nel 2004 il settore del turismo fluviale comprendeva 304 imprese, di cui 68 imprese di locazione e 236 con barche per il trasporto di passeggeri, con 1800 occupati permanenti e circa 2000 occupati stagionali. Il giro d’affari del turismo fluviale era valutato in 225 milioni di Euro, al quale vanno sommate le ricadute sui territori attraversati, che ammontano all’equivalente del giro d’affari generato dall’attività stessa. La domanda di crociere in battello per passeggeri rappresenta la componente principale del turismo fluviale francese che, nel 2004, ha registrato 8,9 milioni di passeggeri, con un incremento del 4,7% rispetto al 2003. Nel 2005

la situazione è migliorata ulteriormente, grazie all'incremento del mercato del noleggio delle imbarcazioni.
I fattori che hanno contribuito allo sviluppo del turismo fluviale in Francia sono dunque molteplici: tra di essi va evidenziata sicuramente la presenza di aree di interesse ambientale, la presenza di un'efficiente rete di idrovie, il grande patrimonio artistico-culturale di notevole interesse, le produzioni tipiche e le tradizioni enogastronomiche. Oltre a ciò, notevole è l'impegno delle società di promozione e gestione nazionale nel promuovere e valorizzare le risorse fluviali e il patrimonio artistico-culturale ad esse legato, anche attraverso l'utilizzo di tecnologie innovative per la comunicazione, promozione e fruizione del territorio.

II.1.4.3. Una realtà in crescita: il sistema delle idrovie spagnole

A differenza delle reti idroviarie inglesi e francesi, entrambe caratterizzate da un consolidato turismo fluviale, il sistema delle vie d'acqua spagnole si trova ancora in una fase di sviluppo. Gli sforzi e gli investimenti nella valorizzazione di canali e idrovie sono notevolmente aumentati negli ultimi quindici anni, e si sono concentrati soprattutto nel progetto di recupero del Canal de Castilla, nella regione di Castilla e Leon. Questo canale artificiale, che attraversa le province di Palencia e Valladolid, a nord-ovest di Madrid, è stato dichiarato "bene di interesse culturale" con un decreto del 13 Giugno 1991, ottenendo così il riconoscimento di eccellenza paesaggistica da valorizzare.
Le prime testimonianze sulla realizzazione del Canal de Castilla, risalgono al 1753, quando il Marchese de la Ensenada approvò un progetto che prevedeva lo scavo di ben quattro idrovie all'interno dell'altopiano della Vecchia Castiglia. Nel corso degli anni l'interesse per le idrovie venne però a mancare fino al 1830, anno in cui Ferdinando VII, verificato il grave stato di abbandono del canale, riunì una commissione di esperti la quale ebbe il compito di affidare la gestione delle idrovie a un'impresa privata. Il 18 aprile 1831 nacque così la Compagnia del Canal de Castilla, sostenuta da imprenditori locali. Fra il 1850 e il 1860, il Canal

de Castilla raggiunge l'apice della sua attività, con un incremento dei natanti che passa dalle 17 unità del 1836 alle 365 del 1860.

Fig.II.3. *Una crociera fluviale lungo il Canal de Castilla (Fonte: www.fin-de-semana.org).*

Alla fine del diciannovesimo secolo le vie d'acqua castigliane vengono messe in crisi, come nel resto d'Europa, dall'espansione delle ferrovie, che causò il declino delle idrovie fino ai primi decenni del '900. La nazionalizzazione del Canal de Castilla, risalente al 1919, permise la ristrutturazione degli argini e la conseguente ripresa del trasporto fluviale che durò fino al secondo dopoguerra. In questo periodo, l'affermazione del trasporto su gomma finì per annullare completamente il traffico di merci lungo la rete navigabile spagnola, la quale iniziò ad essere usata principalmente per l'irrigazione delle campagne, e per la fornitura di acqua potabile alla popolazione.

Il turismo fluviale in Spagna è ancora in fase di progettazione, e proprio la riqualificazione del Canale di Castiglia costituisce un'iniziativa decisiva per lo sviluppo del sistema idroviario a fini turistici e di svago in genere. Attualmente la navigazione fluviale su larga scala è praticata soltanto lungo il corso del Duero, dove vengono organizzate alcune crociere fluviali che, grazie alla presenza di accurati pacchetti turistici, conducono i turisti da Salamanca ad Oporto in Portogallo, a bordo di comode imbarcazioni.

Per quanto riguarda il recupero del canale castigliano, le proposte sono state molteplici, ma la maggior parte di esse deve ancora essere messa in atto, come testimoniano i lunghi tratti di canale ancora in stato di abbandono. Tuttavia si stanno portando avanti numerosi interventi in grado di valorizzare l'idrovia, unendo l'ambiente alla cultura e alle tradizioni locali. Tra le iniziative in fase di attuazione vi è l'allestimento del Museo del Canal de Castilla, presso i magazzini dismessi situati nella vecchia darsena, che sarà luogo di memoria storica per tutta la regione Castilla-Leon. Un'altra azione importante che si sta portando avanti è la ristrutturazione delle alzaie, per renderle percorribili in tutta la loro lunghezza, e rendere possibile così l'escursionismo terrestre a piedi o in bicicletta. Il recupero delle sponde dell'idrovia è accompagnato dal rimboschimento delle arginature e delle pertinenze del Canal de Castilla, a partire da Valladolid per proseguire in direzione Nord, fino a Duenas.

II.2. Confronto con il sistema delle idrovie italiane

La storia dell'ascesa e del declino delle vie d'acqua è comune a tutti e tre i sistemi idroviari analizzati, mentre il nostro Paese presenta una differenza sostanziale che ha radici lontane: le vie d'acqua italiane non hanno mai attraversato una vera e propria "epoca d'oro". Il trasporto di merci nel '700 e nell'800, invece di decollare, rimase stazionario o addirittura iniziò a declinare ben prima della diffusione delle ferrovie, probabilmente a causa della difficile situazione geopolitica della pianura padana, su cui operavano diversi stati con le relative autorità, le quali imposero dazi sui trasporti fluviali, fino a renderli non competitivi con quelli terrestri. Queste difficoltà si sono via via accentuate in relazione al decadere delle vie d'acqua dalla posizione di principale mezzo per il trasporto merci.

Il mancato decollo delle vie fluviali ha portato a non investire ulteriormente sui canali italiani, limitando notevolmente il trasporto di merci e tardando lo sviluppo del turismo fluviale. Inoltre, ben diverso è l'investimento italiano sul turismo fluviale: in Francia e in Inghilterra lo si può far risalire agli anni '70, e si può

parlare di vera e propria programmazione dello sviluppo a partire dagli anni ’90 del ‘900. Il merito delle strategie di sviluppo va attribuito al VNF in Francia e, a British Waterways, in Inghilterra. In Italia, il turismo fluviale esistente, fatta eccezione per le grandi imbarcazioni con pernottamento, ha avuto un indizio tardivo e sostanzialmente locale, legato a figure di imprenditori appassionati della navigazione fluviale. Solo recentemente si è iniziato a considerare il turismo fluviale come una delle leve utilizzabili per la realizzazione di strategie di sviluppo territoriale sostenibile. A questo si aggiunge il rinnovato interesse per i “waterfront fluviali” e per il patrimonio naturalistico che ha contribuito ad allargare la discussione sulla fruizione del territorio fluviale evitando di limitarla alla sola tematica della navigazione.

L’assenza di obiettivi strategici espliciti e condivisi dagli operatori a livello nazionale, caratterizza il nostro sistema rendendo molto complessa la realizzazione di progetti di crescita e sviluppo diffusi omogeneamente nel territorio. Anche semplici problemi, come la rimozione degli ostacoli alla navigazione interna che impediscono la fruizione di centinaia di chilometri di idrovie, divengono estremamente complessi ed hanno soluzioni molto lente che vanno trovate fra le diverse competenze e le diverse capacità finanziarie degli Enti e delle imprese che si occupano della gestione del settore. Se la crescita e il miglioramento delle strutture è una condizione indispensabile per lo sviluppo del settore, anche le attività del turismo fluviale devono rafforzarsi e crescere. Francia e Inghilterra hanno assunto delle decisioni diverse per la valorizzazione di questa tipologia di turismo: la prima ha puntato sul legame con il patrimonio artistico e culturale, sulla conoscenza della cultura materiale dei territori e su una clientela di tipo internazionale, la seconda invece ha scelto di legare il turismo fluviale ai territori, privilegiando il consumatore locale, al quale vengono offerti servizi per il tempo libero e lo sport.

In Italia non si è ancora operata una scelta decisa. Nel territorio italiano, infatti, troviamo diverse tipologie di offerta in ambito di turismo fluviale: ad esempio, nella rotta Cremona-Venezia, attraversata dalla Michelangelo e da altre imbarcazioni che navigano lungo il Po, l’offerta proposta è molto simile al turismo

fluviale francese, sia per i contenuti del servizio, sia per la scelta del target di riferimento. Sul Po vengono anche organizzate anche altre attività, dedicate al pubblico locale, che creano un turismo fluviale di stampo inglese.
Qualunque sia il modello di riferimento, quella francese e quella inglese, sono due realtà affermate e caratterizzate da un'immagine forte e consolidata, anche se molto diversa, un'offerta di prodotti turistici ampia, e una rete di servizi per il turismo diffusa. Rispetto a queste realtà, quella italiana è in una fase iniziale: l'immagine del territorio fluviale deve ancora essere consolidata, i prodotti del turismo fluviale devono essere incrementati e diversificati e la diffusione dei servizi lungo le idrovie è ancora tutta da sviluppare.

II.2.1. Punti di debolezza del sistema idroviario italiano e ostacoli alla valorizzazione turistica della Riviera del Brenta

Quali sono dunque i punti di debolezza del sistema idroviario italiano? Innanzitutto la rete di idrovie italiane presenta forti limiti alla navigazione: potenzialmente il sistema idroviario sarebbe navigabile nella sua interezza, tuttavia, conche non funzionanti, parti non navigabili e ponti non efficienti limitano notevolmente la navigazione fluviale. Inoltre, l'investimento sulle idrovie e sulla loro manutenzione appare alquanto limitato e frazionato e questo riduce molto le potenzialità del turismo fluviale. Per quanto riguarda la promozione e la gestione delle risorse fluviali, Francia e Gran Bretagna hanno affidato la gestione di gran parte dei canali a enti nazionali, concentrando le risorse e le competenze, ottenendo così una notevole efficacia dell'intervento di restauro, costruzione e manutenzione delle idrovie. In Italia le competenze sono ancora suddivise in modo molto frammentato: non c'è ancora quella coordinazione tra attori pubblici e privati, essenziale per garantire interventi efficienti, e per la creazione di progetti realizzabili sulla fruizione turistica delle idrovie italiane. Il turismo fluviale è attualmente promosso, a livello locale, dai singoli operatori con mezzi tradizionali, e con uno scarso utilizzo di internet come strumento di marketing. Mancano, inoltre, sia gli operatori della navigazione, sia gli operatori turistici con

specializzazione sul turismo fluviale, e un'imprenditoria diffusa che investa sulle potenzialità del settore.

Nel progettare piani di valorizzazione e sviluppo del turismo fluviale, bisogna tenere in considerazione anche alcune problematiche intrinseche a questa tipologia turistica: le forme di vacanza legate al territorio, per esempio, hanno spesso una notorietà limitata, la quale stimola molto l'escursionismo ma, più difficilmente, consente di attivare il turismo stanziale. Spesso sono inoltre necessarie attività complementari, che vadano a migliorare l'offerta legata al turismo fluviale: alcuni esempi potrebbero essere la creazione di itinerari lungo gli argini e le alzaie, la promozione di attività sportive praticabili lungo i corsi d'acqua e di manifestazioni enogastronomiche. Tutte queste attività contribuirebbero a favorire lo sviluppo di un turismo fluviale non esclusivamente basato sulla nautica da diporto, ma che coinvolge tutto l'ambiente fluviale.

Andando ad analizzare il caso della Riviera del Brenta, uno dei percorsi fluviali più importanti del Nord Italia, si possono evidenziare alcuni ostacoli che impediscono lo sviluppo di un turismo fluviale di stampo francese o anglosassone. In primo luogo si possono notare alcune problematiche di tipo strutturale: la più importante di queste è sicuramente la limitata profondità del Naviglio Brenta che limita fortemente la possibilità di navigarlo. L'origine di questa problematica risale al secondo dopoguerra: dopo il crollo del regime fascista tutti gli investimenti alle idrovie vennero bloccati, con il conseguente decadimento di tutte le strutture dedicate al diporto, e il progressivo interramento dell'alveo fluviale. A causa dell'interramento, molto spesso vengono a crearsi estese zone di secca che impediscono la navigazione e possono creare numerosi disagi per i turisti. Un'altra limitazione allo sviluppo del turismo fluviale lungo la Riviera del Brenta è la mancanza di infrastrutture legate al diporto: lungo il corso del naviglio non vi sono attracchi per le imbarcazioni, spesso gli argini sono inagibili o non hanno strutture di accoglienza per i turisti che decidono di navigare il Naviglio privatamente. Lungo gli argini delle idrovie francesi più sviluppate a livello turistico, il turista può trovare qualsiasi tipo di confort: attracchi, servizi pubblici, ristoranti e punti di ristoro e di informazione. Se si vuole

incentivare il turismo fluviale lungo la Riviera questi servizi devono essere implementati.

Altri ostacoli alla valorizzazione turistica della Riviera del Brenta sono dovuti ai disagi che la navigazione crea: in primo luogo, le rive del Naviglio nel corso degli anni non sono state rafforzate a sufficienza, o gli interventi di manutenzione sono stati fatti in punti isolati e non lungo tutto il corso del fiume. Le onde che si creano con la navigazione fluviale, provocherebbero gravi danni agli argini. Altri inconvenienti derivano dall'elevato numero di chiuse e ponti mobili presenti lungo il Naviglio: queste strutture non sono automatizzate (al contrario, per esempio, della Francia, dove, lungo gli itinerari fluviali, le chiuse e alcuni ponti possono essere aperti dal turista direttamente dalla propria imbarcazione attraverso delle chiavette elettroniche), e la loro apertura, che avviene soltanto durante fasce orarie prestabilite, deve essere prenotata molto tempo prima. Una limitazione non da poco per i turisti, e, allo stesso tempo, una scomodità per i residenti e gli automobilisti in terra ferma: l'apertura dei ponti, che spesso avviene durante le ore più trafficate del giorno, crea, infatti, grossi ingorghi sui centri abitati situati lungo la Riviera.

Per quanto riguarda l'attuale offerta di turismo fluviale lungo il Naviglio, essa si limita soltanto al percorso tramite il Burchiello, che come già detto nel primo capitolo, collega Padova alla laguna di Venezia. Questo servizio non porta alcun beneficio per la popolazione locale dei comuni attraversati: il percorso prevede poche soste, soltanto presso le ville più importanti della Riviera del Brenta, e una sosta presso il ristorante "il Burchiello" nel comune di Oriago di Mira. L'attività del Burchiello genera dunque entrate soltanto per chi gestisce le imbarcazioni e per il ristoratore, senza incentivare oltre le economie locali. I turisti non vengono guidati alla scoperta dei paesi lungo la Riviera, non hanno alcun contatto con i residenti, non vengono quindi a contatto con le realtà locali. Il tour appare così come qualcosa di sterile, legato esclusivamente alla visita ai principali luoghi d'interesse.

Vi sarebbero molte soluzioni che permetterebbero una visita più completa della Riviera del Brenta attraverso le via d'acqua: una tra queste potrebbe essere

l'arricchire il tour del burchiello con attività supplementari, quali la visita, a piedi o in bici, dei principali centri della Riviera, l'affitto di houseboat, la creazione di itinerari enogastronomici. Tutte queste attività richiedono investimenti piuttosto limitati e favorirebbero le economie locali, andando a rilanciare l'immagine del turismo fluviale che, per i residenti della Riviera del Brenta, finora è associato soprattutto a disagi e traffico.

II.2.1.1. La costruzione di Veneto City: un ulteriore ostacolo alla valorizzazione di un turismo legato all'ambiente in Riviera?

Veneto City è un progetto che nasce nel 2002, e che prevede la costruzione di una cittadella commerciale di grandi dimensioni in un'area finora utilizzata a scopo agricolo. Il progetto occuperà oltre 1.000.000 di metri quadrati di superfice, e sarà collocato all'altezza dei comuni di Arino di Dolo e di Cazzago di Pianiga, nelle immediate vicinanze della Riviera del Brenta (www.infocat.it). La realizzazione di Veneto City ha creato forti scontri tra i promotori del progetto, e gli abitanti della Riviera e dei comuni limitrofi, i quali vedono in Veneto City una grave minaccia sia per il territorio e la sua salvaguardia, sia per le piccole attività commerciali che da sempre caratterizzano il territorio della Riviera.
I Comitati Ambiente e Territorio (CAT) della Riviera del Brenta e del Miranese, sono convinti che i danni che la costruzione di Veneto City causerà all'ambiente e al commercio dell'area, saranno sicuramente maggiori rispetto ai benefici. Secondo i CAT, il commercio, il paesaggio e la cultura locale verranno ulteriormente danneggiati dalla costruzione della cittadella commerciale: Veneto City è destinata a diventare il più grade centro polifunzionale d'Europa, e le Associazioni di categoria dei commercianti hanno più volte espresso la loro preoccupazione per l'economia dei paesi circostanti. In particolare si teme per tutti i piccoli commercianti e gli artigiani, i quali devono già affrontare numerose difficoltà causate dalla crisi economica e dalla grande diffusione delle catene di Ipermercati, e che con la costruzione di tale progetto sarebbero destinati a scomparire.

Dall'altra parte, la Regione Veneto giustifica l'approvazione dei progetti per la costruzione di Veneto City, sostenendo che in questo modo verrebbe data una fine alla diffusione disordinata di capannoni e strutture industriali nel territorio. La costruzione di Veneto City comporterebbe inoltre la creazione di 7000 nuovi posti di lavoro entro il 2020, e di altri 6000 entro il 2030, un dato da non sottovalutare se si pensa alla forte crisi economica che negli ultimi anni ha colpito il comprensorio andando a compromettere notevolmente il livello occupazionale dell'area (www.infocat.it).

Esaminando le posizioni di entrambi gli esponenti, si possono fare alcune riflessioni: in primo luogo bisognerebbe pensare alle conseguenze che la costruzione di Veneto City avrebbe sul territorio della Riviera del Brenta. Se da un lato il progetto implicherà la costruzione di nuove piste ciclabili e aree verdi, gli stessi progettisti affermano che Veneto City attrarrà traffico da tutto il Veneto, e dalle regioni confinanti, con il passaggio di circa 3.500 veicoli all'ora e un flusso veicolare stimato a 70.000 veicoli al giorno. L'operazione Veneto City finirà quindi per giustificare la realizzazione di nuovi assi stradali, come la Romea Commerciale, i quali collegheranno Veneto City con le principali strade ad alta percorrenza della zona.

Un'altra obiezione potrebbe essere fatta ai progettisti che affermano che questo nuovo Polo del Terziario Avanzato metterebbe ordine al caos urbanistico, accentrando funzioni che ora sono sparse in tutto il territorio: in realtà i centri commerciali, gli hotel, i centri direzionali e tutto quello che è previsto all'interno di Veneto City, andrebbero ad aggiungersi e non a sostituire tutte quelle zone artigianali e commerciali situate nella campagna veneta. Inoltre la costruzione di Veneto City, con palazzi e torri alte fino a 80 metri, andrebbe a scontrarsi con la zona archeologica del Graticolato Romano, situata a pochi passi dall'area dove il progetto prenderà vita, e con le ville venete della Riviera del brenta, intaccando così l'immagine dell'intero comprensorio.

Ulteriori riflessioni potrebbero essere fatte riguardo al turismo della Riviera del Brenta: se da un lato la costruzione di Veneto City attrarrebbe sicuramente un numero maggiore di turisti nell'area, dall'altro lato, una volta costruita la cittadella

commerciale, sarebbe difficile promuovere lungo la Riviera una tipologia di turismo lento, fortemente legato al contesto ambientale in cui si inserisce. Inoltre, un polo commerciale delle dimensioni di Veneto City, di fatto, priverebbe i centri storici dei paesi rivieraschi di tutte le botteghe dei piccoli e medi commercianti, presenti da sempre nei paesi della Riviera. Anche l'immagine dell'intero comprensorio verrebbe compromessa: gli oltre 70.000 metri quadri di superficie ricettiva, sommati alle strade e autostrade che la renderanno accessibile, mineranno la vera vocazione del territorio della Riviera, ovvero quella turistica e culturale.

III. LE CONSEGUENZE DELLA CRISI ECONOMICA SUL TURISMO DELLA RIVIERA DEL BRENTA

III.1. Le precedenti crisi economiche e i loro effetti sul turismo

Le crisi economiche hanno da sempre avuto effetti negativi su tutti i principali rami dell'economia tra cui anche il turismo. Una crisi economica, influendo sul potere d'acquisto delle famiglie, le induce a modificare i loro criteri d'acquisto e, di conseguenza, viene completamente rivoluzionato anche il mercato. Al mutamento dei comportamenti d'acquisto della domanda, l'offerta risponde con nuovi tipi di promozione del prodotto, nuove strategie di vendita e di prezzo. Questo si è verificato anche in campo turistico: nel corso degli anni i comportamenti d'acquisto dei turisti sono variati seguendo l'andamento delle economie dei loro paesi d'origine e, di conseguenza, anche il mercato ha subito continue evoluzioni sia nel tipo di prodotto offerto, sia nel modo in cui il prodotto raggiunge il consumatore.

Per quanto riguarda i cambiamenti della domanda, si possono distinguere alcuni elementi fondamentali: il primo è il fatto che, nel corso degli anni, il turismo non è più avvertito come un bene di lusso, accessibile soltanto a poche persone, bensì come un bene di largo consumo. Con l'avvento della globalizzazione e, in particolare in Europa, con l'apertura delle frontiere dopo la formazione dell'Unione Europea, anche il turismo è diventato molto più accessibile aumentando in modo esponenziale gli spostamenti di persone da un Paese ad un altro. Il turismo è diventato parte della vita di tutti i giorni, non è più percepito come un bene esclusivo, riservato a una determinata fascia della popolazione. Anche la crisi economica degli ultimi anni ha evidenziato come, prima di rinunciare alla vacanza, si cerchino soluzioni alternative come viaggi all'ultimo minuto, pacchetti economici acquistati in internet, eccetera. La crisi dunque ha inciso su tutti gli aspetti che compongono una vacanza: dalla durata alla destinazione, dal tipo di alloggio ai servizi accessori richiesti. Sono sempre meno le vacanze concentrate nei mesi estivi: alle tradizionali due settimane

consecutive preferibilmente del mese di agosto, si preferiscono soggiorni più brevi e dilazionati durante il corso di tutto l'anno.

La minore propensione generale a spendere, comportata dalla crisi economica, ha creato una sorta di "effetto sostituzione", secondo il quale la meta della vacanza viene scelta non più dando importanza quasi esclusivamente all'attrattività del luogo che si intende visitare, ma anche tenendo conto del fattore economico e della spesa prevista. Alle destinazioni tipiche del turismo di massa, si preferiscono destinazioni più caratteristiche, cercando di contenere le spese del trasporto.

Alcune scelte che i turisti operano prima di recarsi in vacanza, sono influenzate anche dai mutamenti socio-culturali in atto. Questi, a loro volta, vengono determinati da diversi fattori: fattori economici, come la crisi economica, fattori politici, sociali, culturali e psicologici, come, ad esempio, il livello di sicurezza percepito. Negli ultimi anni si è potuto osservare che la domanda potenziale è sempre più protesa verso uno stile di vita incentrato sulla ricerca della qualità, sul "vivere bene". Questi aspetti si riflettono anche sul turismo: ciò che si manifesta, è la ricerca di un'esperienza autentica dei luoghi, di un contatto con la natura e di una riscoperta delle tradizioni e delle risorse locali. I nuovi modelli di vacanza che ne derivano, non sono più monotematici, ma tendono a combinare varie attività di diversa natura nell'ambito della stessa vacanza, e i momenti di approfondimento e di conoscenza del territorio acquistano sempre più un ruolo fondamentale. Si continua ad assistere dunque, al passaggio da un turismo "predatorio" e di massa, alla conoscenza lenta del territorio, caratterizzata dalla conoscenza "lenta" del territorio, caratterizzata dalla ricerca di esperienze autentiche e significative, che garantiscano un reale distacco dai consueti ritmi di vita e lavoro.

Le tipologie di turismo che maggiormente rispecchiano queste nuove tendenze sono numerose: tra queste, il cicloturismo, il turismo enogastronomico e, appunto, il turismo fluviale. Queste tipologie presentano diverse caratteristiche comuni: in primo luogo, per ognuna di esse, vi è un forte aumento della

domanda, inoltre hanno in comune la caratteristica di produrre un impatto ambientale limitato, consentendo di conseguenza la salvaguardia del territorio.
Dal punto di vista economico, andando ad analizzare i dati della Banca d'Italia, si può notare come, anche in un anno di crisi economica come il 2011, il turismo si sia confermato una leva molto importante per il rilancio dell'economia italiana, con un aumento del 5,6% della spesa dei turisti stranieri in Italia, quantificabile in quasi 31 miliardi di euro. Osservando poi l'analisi svolta dall'Istituto di Ricerche Economiche e Sociali (IRES) partendo dai dati della Banca d'Italia sul periodo 2007-2011, si può notare il fatto che, sebbene il numero dei turisti stranieri sia cresciuto del 7,3%, i pernottamenti sono in realtà diminuiti del 6,8% con pesanti effetti sulla spesa e sulla bilancia dei pagamenti [21] che, nel periodo precedentemente indicato, registra un decremento del 7,7% (www.ires.it). Il grafico seguente mostra l'andamento della spesa e della bilancia turistica dei pagamenti nel periodo 2007-2011, con valori espressi in milioni di Euro.

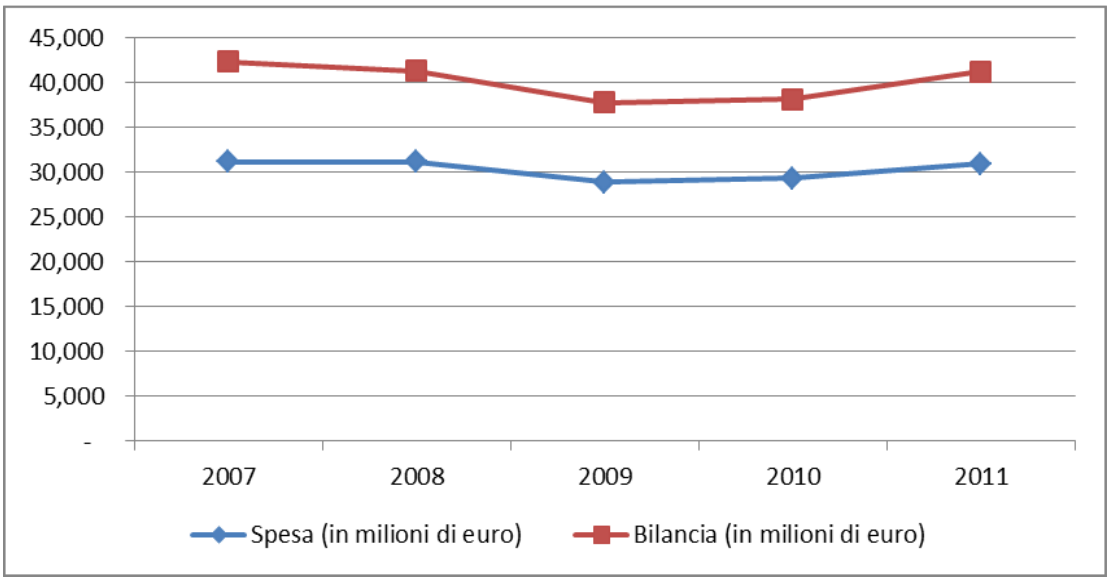


Fig.III.1. *L'andamento della spesa e della bilancia turistica dei pagamenti nel periodo 2007-2011 (Fonte: www.ires.it).*

[21] La bilancia dei pagamenti è "uno schema statistico che registra le transazioni economiche realizzatesi, in un determinato periodo di tempo, tra residenti e non residenti in un'economia". In Italia la bilancia dei pagamenti è redatta dalla Banca d'Italia secondo le regole dettate dal Fondo Monetario Internazionale.

Secondo il monitoraggio effettuato dall'Agenza nazionale del Turismo (ENIT), l'anno in cui si è maggiormente avvertito l'effetto della crisi è stato il 2009, durante il quale venne registrata una brusca battuta d'arresto negli arrivi dall'Europa Orientale e, in particolare, dalla Russia (-15-20%), dalla Repubblica Ceca (-10%), e dalla Polonia che fa registrare un decremento del 45% nelle prenotazioni rispetto al 2008 (www.ires.it). La conferma viene da un sondaggio effettuato nello stesso anno dal sito specializzato in viaggi low-cost lastminute.com: utilizzando un campione di 800 persone, si è cercato di analizzare gli effetti della crisi economica sulle vacanze estive degli italiani. I risultati evidenziano che alla villeggiatura non si rinuncia, ma sono cambiate profondamente le abitudini di viaggio: si riduce il raggio degli spostamenti, si scelgono soggiorni più brevi e vengono privilegiate le soluzioni di viaggio economiche (www.lastminute.com/it).

Un'altra indagine effettuata dall'ISTAT sulle famiglie italiane e le loro abitudini in merito alle vacanze, chiamata "Viaggi, vacanze e vita quotidiana", evidenzia il fatto che, nel 2010, si sia registrata una complessiva diminuzione dei viaggi (-12,3%), soprattutto a carico di quelli con destinazioni italiane (-13,3%), e particolarmente accentuata per i viaggi con destinazione le regioni del Centro Italia (-18,7%). Si registra inoltre una diminuzione anche del numero di persone che viaggiano in media per trimestre (-3%), soprattutto tra i residenti delle regioni del Centro (-4,2%) (www.istat.it).

Secondo l'Istituto Nazionale Ricerche Turistiche (ISNART) anche nel 2012 la crisi economica ha avuto pesanti effetti sul settore turistico, con un calo della clientela del 29,6%, e un calo del fatturato pari al 31%. Come si può vedere nelle tabelle sottostanti, la zona che più ha risentito della crisi è quella del sud Italia e delle Isole, dove l'88,3% ha avuto ripercussioni negative, che hanno causato una perdita del 35,5% di clientela e del 36% del fatturato annuo. Il Nord Est riesce a contenere il calo di clientela e fatturato intorno al 25%, mentre al centro si ritiene colpito dalla criso il 57,6% delle aziende. Segue il Nord Ovest, dove l'80,6% delle imprese dichiara una perdita di circa il 30% della clientela e del fatturato annuo.

Imprese che hanno risentito della crisi economico-finanziaria per area-geografica (%)				
	Si	No	Ha influito positivamente	Totale
Nord Ovest	80,6	18,7	0,7	100,0
Nord Est	73,9	25,8	0,4	100,0
Centro	57,6	39,7	2,7	100,0
Sud e Isole	88,3	11,3	0,4	100,0
Totale Italia	76,2	22,9	0,9	100,0

Fonte: Osservatorio Nazionale del Turismo - dati Unioncamere

Variazione % negativa di clientela e fatturato dovuta alla crisi economica-finanziaria per area-geografica		
	Calo della clientela	Calo del fatturato
Nord Ovest	29,8	30,4
Nord Est	24,3	25,4
Centro	25,2	31,0
Sud e Isole	35,5	36,1
Totale Italia	29,6	31,1

Fonte: Osservatorio Nazionale del Turismo - dati Unioncamere

Per quanto riguarda le diverse tipologie ricettive, esse sembrano risentire degli effetti della crisi in modo diverso: nel comparto extra-alberghiero, per esempio, le perdite riscontrate sono meno diffuse in quanto circa il 30% dichiara di non averne subite, ma più pesanti con un calo di clientela e fatturato che raggiunge il -32%.

Variazione % negativa di clientela e fatturato dovuta alla crisi economica-finanziaria per tipologia d'impresa		
	Calo della clientela	Calo del fatturato
Alberghiero	26,1	26,3
Agriturismo, Campeggi e Villaggi	32,0	31,8
Ristorazione	30,3	32,4
Totale Italia	29,6	31,1

Fonte: Osservatorio Nazionale del Turismo - dati Unioncamere

Variazione % negativa di clientela e fatturato dovuta alla crisi economica-finanziaria per tipologia d'impresa		
	Calo della clientela	Calo del fatturato
Alberghiero	26,1	26,3
Agriturismo, Campeggi e Villaggi	32,0	31,8
Ristorazione	30,3	32,4
Totale Italia	29,6	31,1
Fonte: Osservatorio Nazionale del Turismo - dati Unioncamere		

Infine, per quanto riguarda le reazioni delle imprese all crisi economica, si può notare come una parte di esse stia cercando di migliorare la propria competitività innalzando la qualità dei servizi offerti (in particolare campeggi e villaggi con il 12,8%), o ampliandone la gamma, cercando nuovi canali distributivi e promozionali, e tentando l'inserimento in nuovi mercati (www.impresaturismo.it).

Modalità di risposta alla crisi economico-finanziaria per tipologia d'impresa % sul totale imprese, possibili più risposte				
	Alberghiero	Agriturismo, Campeggi e Villaggi	Ristorazione	Totale Italia
Non abbiamo praticato nessuna azione	27,2	31,6	22,5	24,1
Abbiamo compresso i margini di guadagno	19,0	16,8	25,2	23,4
Abbiamo ridotto il personale	19,2	8,9	20,8	19,6
Abbiamo ridotto i prezzi	31,0	30,6	15,0	19,3
Abbiamo razionalizzato i costi per rendere più efficiente la gestione dell'impresa	10,2	10,1	19,5	17,0
Abbiamo ridotto gli ordini ai fornitori	7,2	4,0	15,1	12,7
Abbiamo migliorato la qualità dei prodotti/servizi offerti	5,9	12,8	7,8	7,8
Abbiamo cercato nuovi canali/forme distributive/promozionali	12,8	7,9	6,0	7,5
Abbiamo ampliato la gamma dei prodotti/servizi offerti	4,3	6,1	3,3	3,7
Stiamo provvedendo alla chiusura dell'attività	2,3	1,5	3,9	3,4
Abbiamo modificato la gamma dei prodotti/servizi offerti	2,4	1,3	3,4	3,1
Abbiamo chiesto una dilazione nei tempi di pagamento ai fornitori	0,4	0,0	3,7	2,8
Abbiamo cercato accesso verso nuovi mercati	3,0	7,1	2,0	2,6
Abbiamo cercato accesso verso nuovi segmenti di clientela	2,2	4,0	2,4	2,5
Offerte promozionali	2,1	0,7	0,7	1,0
Abbiamo ricapitolarizzato l'azienda con mezzi propri	0,3	0,1	1,1	0,9
Abbiamo ridotto la gamma dei prodotti/servizi offerti	0,5	0,5	0,9	0,8
Abbiamo fatto ricorso all'indebitamento bancario	0,5	0,4	0,8	0,7
Abbiamo aderito ad iniziative di rete attivate da associazioni/consorzi/enti pubblici	0,6	1,0	0,4	0,5
Azioni di marketing	0,4	0,0	0,0	0,1
Fonte: Osservatorio Nazionale del Turismo - dati Unioncamere				

Si può dunque affermare che le vacanze si siano modificate sia dal punto di vista della quantità sia da quello della qualità: le tradizionali ferie al mare d'agosto sono sostituite da spostamenti di inferiore durata, rivolti alla ricerca di valori attraverso nuove forme di turismo quali quello culturale, rurale, rivolto al *wellness*, l'ecoturismo e il turismo equo e solidale.

Tutte queste indagini statistiche sull'evoluzione del turismo conseguente alla crisi economica degli ultimi anni, forniscono degli spunti utili agli attori che operano in campo dell'offerta turistica: la crisi può diventare un'opportunità se, oltre ai tradizionali strumenti per contrastarla, vengono favoriti processi di sviluppo basati sulla qualità dei prodotti e dei processi di produzione. Come sostiene l'IRES, in Italia occorre sviluppare delle sinergie territoriali che attraggano i turisti balneari verso l'entroterra, attraverso forme di turismo diversificate (itinerari tematici ed enogastronomici, turismo fluviale e rurale) in modo tale da far interagire paesaggio, natura e cultura, creando nuove forme d'attrattiva turistica, in grado anche di destagionalizzare i flussi e migliorare così la qualità dell'occupazione (www.ires.it).

In sostanza, il turismo in aree ricche di storia, natura e cultura come quelle del nostro Paese, nonostante si confronti con una pesante crisi economica, presenta alcune potenzialità finora del tutto inespresse e per nulla valorizzate, le quali necessitano di interventi di tipo strutturale, di marketing e di integrazione settoriale in modo da creare un prodotto turistico territoriale evoluto, che soddisfi la domanda nazionale e internazionale di turismo in maniera differenziata. Affinché ciò sia realizzabile, ci dev'essere una forte collaborazione tra attori pubblici e privati: il successo di una determinata località non dipende, infatti, dal successo di una singola impresa, ma dalla capacità di un intero territorio di essere competitivo. Questo può avvenire solo attraverso il coordinamento tra gli enti locali, le parti sociali, le imprese e le altre istituzioni socio-economiche, in modo tale da creare un processo collettivo che crei un prodotto turistico di qualità, e sia in grado di promuoverlo, di farlo conoscere attraverso l'informazione.

III.2. La crisi economica nella Riviera del Brenta: conseguenze sulle ville venete, e sui progetti per la fruizione delle vie d'acqua

Nel corso del 2012 la crisi economica europea ha avuto pesanti effetti anche nel territorio della Riviera del Brenta, provocando un saldo negativo di centinaia di imprese nel bilancio finale alla Camera di Commercio, fra aziende iscritte e cessazioni di attività. Dalle relazioni del direttore di Veneto Lavoro, Sergio Rossato, e dal segretario generale della Camera di Commercio di Venezia, Roberto Crosta, emerge che, nel comune di Mira, uno dei principali della Riviera, nel 2012, su 2.284 aziende iscritte, ci sono state 142 nuove iscrizioni e 214 cessazioni, con un tasso di sviluppo pari al -3,1%. Nel comprensorio della Riviera le aziende iscritte sono 10.227 di cui 691 nuove e 951 cessazioni, registrando un tasso di sviluppo complessivo pari al -2,5% (Abbadir, 2013). I dati peggiori sono stati registrati nel settore manifatturiero, nel commercio e nelle costruzioni, con un saldo negativo di 80 aziende nel commercio, 65 nelle costruzioni edili e 150 nel manifatturiero. Non va bene neppure il settore primario, con un saldo negativo di 40 aziende (www.ve.camcom.gov.it).

Anche il turismo della Riviera si trova ad affrontare non poche difficoltà: gli alberghi dell'area, che complessivamente hanno una capacità ricettiva di circa duemila posti letto, nell'estate del 2013 hanno visto un calo delle prenotazioni del 15%. A calare sono soprattutto le presenze straniere, in particolare tedeschi, statunitensi, francesi e olandesi, mentre sono aumentati i turisti russi e cinesi. I turisti italiani non hanno fatto registrare particolari abbassamenti delle presenze, anche se, durante le loro vacanze, hanno abbassato considerevolmente il budget di spesa. Questa situazione ha avuto una conseguenza immediata anche a livello occupazionale: secondo i dati dell'Ascom della Riviera del Brenta, quasi 150 lavoratori stagionali non hanno lavorato nei mesi di giugno, luglio e agosto (www.ascomrivieradelbrenta.com).

Sono andate male anche le presenze dei turisti nelle crociere fluviali a bordo del Burchiello. Riguardo a questi dati, i commercianti della Riviera hanno espresso

critiche pesanti riguardo alle condizioni in cui il Naviglio Brenta si trova: in un articolo de La Nuova di Venezia del 6 agosto 2013, essi affermano: “C’è di tutto: rifiuti, salmonella, alghe tossiche, un campionato di brutture che non sono certo un bel biglietto da visita per andare ad ammirare le ville dei patrizi veneziani dei secoli precedenti lungo il Naviglio del Brenta” (Abbadir, 2013).

Per il settore ristorazione, nell’estate 2013 il calo è stato del 20%: il presidente dell’Ascom della Riviera del Brenta, Ennio Materazzo, spiega che, ad aggravare gli effetti della crisi, ha contribuito anche la totale mancanza di eventi che promuovano le specialità della zona. Sempre secondo l’Ascom, un altro fattore che penalizza i comuni della Riviera, è il fatto che il Comune di Venezia offre, ai turisti che vi alloggiano, sconti e agevolazioni per i parcheggi situati a Venezia o Mestre, andando così a penalizzare tutti quei turisti che pernottano nei comuni appena limitrofi, i quali non offrono tali sovvenzioni.

Di fatto la crisi economica non ha che accentuato dei problemi da tempo esistenti nella Riviera del Brenta: a causa della mancata realizzazione di piani di sviluppo turistico concreti, l’attrattività di questo comprensorio è notevolmente diminuita. Il fatto che non ci sia un’offerta turistica pianificata, dove attori pubblici e privati cooperano per fornire al turista un pacchetto vacanza completo, coerente e fruibile, ma che essa sia composta da un insieme di fattori d’attrattiva slegati tra loro, ha modificato il modo in cui il turista trascorre la sua vacanza. Negli ultimi anni la ragione principale che porta i turisti ad alloggiare nella Riviera del Brenta, non è costituita dall’interesse che essi hanno nei confronti dei principali luoghi d’attrattiva della zona, o per praticare il turismo fluviale nelle acque nel Naviglio, ma è una ragione prettamente economica. Una camera d’albergo nella Riviera del Brenta può costare fino al 30% in meno rispetto a una camera con le stesse caratteristiche di un albergo a Venezia (statistica.regione.veneto.it). Si può dunque affermare che la Riviera sia passata dall’essere un elemento di attrattiva del turismo nel Veneto, all’essere un “luogo dormitorio” per turisti interessati a visitare Venezia contenendo il più possibile il budget. Questo cambiamento ha portato danni di diverso tipo alle economie locali e agli abitanti dei Comuni affacciati sul Naviglio: i turisti alloggiano in Riviera, ma non vi trascorrono la

vacanza, generando così, profitti limitati ai soli albergatori. Alcuni disagi vengono a crearsi anche per i residenti: basti pensare al sovraffollamento dei mezzi di trasporto pubblico verso Venezia, nei mesi di alta stagione.

La crisi economica non ha colpito solamente il turismo, ma anche i principali punti d'attrattiva della Riviera del Brenta: le ville. La pressione fiscale, i tagli all'arte ed altri fattori derivanti dalla crisi economica europea, hanno aggravato notevolmente le condizioni delle ville: spesso i proprietari non sono in grado di coprire le spese per i lavori di restauro e, allo stesso tempo, gli enti pubblici preposti alla tutela dei beni culturali, non hanno fondi sufficienti per poterli aiutare. Con queste premesse spesso le ville cadono in stato d'abbandono, andando a compromettere l'immagine della Riviera. Giuliana Fontanella, presidentessa dell'istituto Regionale delle Ville Venete, attivo da decenni e con sede in Villa Venier a Mira, fa un'analisi della situazione in cui molte ville si trovano, partendo dalla crisi in atto: "Ci si accorge ora dell'importanza di sviluppare e recuperare il patrimonio artistico e architettonico del Veneto, quando per anni si è puntato tutto sullo sviluppo di aree industriali e capannoni. Solo ora si capisce che il paesaggio, insieme all'agricoltura e alla gastronomia, può diventare una risorsa trainante. Ora si deve recuperare il tempo perduto, e certamente fare tesoro dell'insegnamento che in qualche modo arriva da questa crisi. Una crisi che ha mutato radicalmente il modo di intendere e valorizzare le risorse del territorio" (www.lapiazzaweb.it). Secondo l'Istituto Regionale delle Ville Venete la soluzione a questa situazione delicata sta nella messa in rete di tale patrimonio. La presidentessa Fontanella spiega: "Finora abbiamo creato pacchetti di messa in rete di ville in diverse aree del Veneto, che cominciano a dare i loro frutti con visite organizzate e turisti che arrivano quotidianamente. Per l'economia turistica questa messa in rete di 20-30 ville a pacchetto, porta mediamente ad un incremento dell'economia turistica locale del 20%, ma, in alcune zone come la Riviera del Brenta, già rodate a questo sistema, anche del 30%. In altri paesi europei con un patrimonio artistico più scarso, gli enti di promozione del territorio riescono ad attrarre un numero di turisti maggiore, soprattutto investendo massicciamente nei mezzi di comunicazione più moderni"

(Fontanella in www.lapiazzaweb.it). Mettere in rete il territorio, la sua storia, i suoi luoghi d'interesse e le sue peculiarità, significa facilitarne l'accessibilità, dando ai turisti un supporto prima, durante e dopo la vacanza. In questo momento di crisi è però molto difficile recuperare tutte le ville venete e renderle visitabili; quello che si potrebbe fare, in sostanza, consisterebbe nella creazione di una Destiantion Management Organisation (DMO), ovvero un'agenzia che organizza servizi logistici legati al turismo in un dato territorio. Il portale racchiuderebbe tutti gli elementi d'attrattiva e le peculiarità che caratterizzano il territorio come l'enogastronomia, le usanze e le tradizioni locali e, una volta uniti questi elementi con la ricettività turistica, offrirebbe al turista un sostegno prima, durante e dopo la vacanza.

Tra le iniziative intraprese in questi anni dall'Istituto Ville Venete, c'è anche la formazione di insegnanti e operatori turistici in Veneto. La presidentessa Fontanella spiega l'iniziativa con queste parole: "Abbiamo creato dei corsi di formazione per insegnanti, ristoratori e operatori del settore, per dare le nozioni principali di storia locale. Il Veneto non è solo le sue bellissime città, ma è composto soprattutto da paesaggi agresti e ville, che devono diventare bagaglio scolastico e culturale" (Fontanella in www.lapiazzaweb.it).

Andando a creare un'offerta turistica integrata per la Riviera del Brenta, bisognerebbe sicuramente privilegiare quei progetti che hanno come scopo principale la fruizione delle vie d'acqua. La crisi economica ha senza dubbio inciso notevolmente nell'ostacolare questi progetti: i comuni della Riviera possono usufruire di budget e fondi sempre più limitati per la manutenzione degli argini e delle strutture dedicate alla navigazione fluviale. Tuttavia, oltre alla crisi, i veri fattori che fino ad ora sembrano aver ostacolato i progetti per la promozione del turismo fluviale nella Riviera, sono altri: in primo luogo manca l'interesse nel valorizzare le vie d'acqua. Negli altri Paesi europei le vie d'acqua vengono considerate come un elemento fondamentale per il turismo e il conseguente sviluppo economico delle aree interessate, mentre in Italia si continua a investire la grande maggioranza dei fondi da dedicare al turismo, nelle aree dove questo è già sufficientemente sviluppato. Un altro ostacolo è dato sicuramente dalla

burocrazia: esistono moltissimi enti a livello statale, regionale, provinciale e locale, i quali avrebbero come compito la salvaguardia dei corsi d'acqua. Questi enti, non collaborando l'uno con l'altro, non fanno che ritardare o bloccare totalmente la creazione di piani per la valorizzazione degli ambienti fluviali. Anche in questo caso, dunque, la crisi sembra aver ricoperto il ruolo di un aggravante a una situazione già da tempo compromessa: se si vuole rilanciare la zona della Riviera del Brenta ci deve essere una collaborazione tra enti pubblici e privati, e ci dev'essere soprattutto la volontà di investire in un turismo che porterebbe sicuramente benefici sia all'ambiente sia alle economie locali.

IV. PER UN RILANCIO TURISTICO

IV.1. Il futuro del turismo fluviale in Veneto

Affinché lo sviluppo del turismo fluviale abbia inizio, ci sono tutta una serie di interventi che andrebbero eseguiti sulla rete idroviaria in modo tale da facilitare il diporto a scopo turistico. In primo luogo, il consolidamento e lo sviluppo delle idrovie sono la condizione essenziale per la valorizzazione del turismo fluviale. Le idrovie italiane hanno attraversato una fase di espansione, seguita da una di abbandono, alla quale, negli ultimi anni, si è cercato di rimediare attraverso programmi di ristrutturazione, i quali avevano motivazioni logistiche e ambientali.

A livello logistico, sono stati messi in atto piani di ristrutturazione delle idrovie con lo scopo di ridurre il trasporto su gomma, mentre, a livello ambientale, favorendo lo sviluppo del trasporto fluviale delle merci, si andrebbe a contenere l'inquinamento derivante dal trasporto su gomma. Tutto ciò ha portato a fare ingenti investimenti sulle infrastrutture per il trasporto merci, ma non ha sviluppato adeguatamente le infrastrutture per il turismo. Un esempio potrebbe essere quello del tratto Cremona-Porto Levante, il quale grazie ai recenti interventi di ristrutturazione, può ritenersi sufficiente per lo sviluppo del traffico commerciale grazie alla presenza di cinque porti (Cremona, Boretto, Mantova, Rovigo, Porto Levante), ma non è invece adatto allo sviluppo del turismo fluviale che richiede attracchi diffusi, punti di rifornimento, connessioni con città d'arte, piste ciclabili, ambienti di interesse naturalistico (GAL Venezia Orientale, 2008).

Un altro problema è quello riguardante la possibilità di navigazione continuativa delle idrovie padane: spesso alla navigazione si oppongono ostacoli che, se non la impediscono, la rendono difficoltosa, provocando rallentamenti, difficoltà organizzative e, in sintesi, scoraggiando il turismo fluviale. Alcuni esempi potrebbero essere i ponti girevoli con scarsa manutenzione, con difficoltà di reperibilità dell'operatore, i canali interrati, le conche inagibili, la mancanza d strutture di servizio.

Tutte le esperienze di sviluppo del turismo fluviale sono accompagnate dallo sviluppo e dal miglioramento della rete delle vie di navigazione interna: è dunque necessario realizzare una politica di sviluppo e adeguamento delle idrovie, che consenta la possibilità di realizzare percorsi innovativi sia attraverso il diportismo e le crociere mediamente houseboat, sia valorizzando gli argini tramite la costruzione di piste ciclabili e percorsi pedonali.

Quali sono, nello specifico, gli interventi da svolgere al fine di rendere la rete delle idrovie venete adeguata allo sviluppo del turismo fluviale? In primo luogo vi è sicuramente la rimozione degli ostacoli attualmente esistenti alla navigazione. Tra questi uno dei principali è costituito dal cattivo stato delle conche, le quali ricoprono un ruolo fondamentale per la navigazione fluviale: il sistema delle conche, con il decadere della navigazione fluviale ha subito diversi danni, e non è stato adeguato alle moderne esigenze di navigazione, diventando così un punto critico della navigazione fluviale. Al fine di rimuovere questo tipo di ostacoli si dovrebbe intervenire ristrutturando le conche inadeguate alla tipologia di barche attualmente utilizzate per il diporto fluviale, e realizzando tutte quelle strutture che tuttora mancano e che sono necessarie per la navigabilità (attracchi, stazioni di servizio e di rifornimento, eccetera).

Un altro punto tuttora sensibile per quanto riguarda lo sviluppo della rete idroviaria sono i ponti: essi richiedono interventi di riadeguamento soprattutto nei tratti delle idrovie padano-venete in cui la navigazione era stata abbandonata, o lungo le quali era terminata la navigazione commerciale. Soprattutto lungo le vie meno trafficate e nelle loro diramazioni, non è raro incontrare attraversamenti in cui il livello dell'acqua arriva quasi a toccare l'attraversamento stesso o ponti con un livello d'acqua insufficiente. Oltre a questo problema, spesso gli operatori turistici lamentano la mancanza di efficienza nella gestione dei ponti apribili e girevoli, sia che questo riguardi la manutenzione dei manufatti, sia che riguardi le difficoltà organizzative legate all'utilizzazione. Una politica di sviluppo del turismo fluviale non può prescindere dall'analizzare e dall'avviare a soluzione questi problemi.

Oltre a queste problematiche di tipo tecnico, vi sono anche alcune lacune nel sistema idroviario veneto che lo rendono inferiore rispetto a quello di altre realtà come quella inglese e quella francese: in primo luogo, il sistema degli attracchi è tuttora debole e limitato, lungo le vie d'acqua dell'Italia settentrionale. Lo sviluppo del turismo fluviale rende necessario un parallelo sviluppo degli attracchi e dei servizi connessi. Il mondo del diportismo e il turismo basato sull'utilizzazione delle houseboat, hanno la necessità di incontrare lungo il percorso diverse possibilità di scendere a terra e fruire delle offerte del territorio. Attualmente è in corso una politica di diffusione di nuovi attracchi che viene portata avanti con modalità diverse in tutte le Regioni (GAL Venezia Orientale, 2008). Uno dei compiti che questa politica di sviluppo del turismo fluviale si deve porre, è che questo sviluppo corrisponda anche alla crescita dell'offerta turistica del territorio circostante: è importante creare un sistema omogeneo di offerta, dove la navigazione si integri agevolmente con le varie offerte del territorio circostante.
Un altro degli obiettivi dello sviluppo del turismo fluviale, è l'allargamento della rete navigabile: una rete più ampia, infatti, dà la possibilità di ampliare la gamma dell'offerta turistica, andando così a soddisfare le esigenze di un maggior numero di turisti. L'allargamento della rete può essere frutto o di nuovi investimenti per la realizzazione di nuovi corsi d'acqua, o della rimozione di ostacoli che non permettono di fruire di alcune parti della rete di idrovie. Spesso l'allargamento della rete è progettato in funzione della navigazione commerciale, e non tiene abbastanza in considerazione le esigenze turistiche in termini di porti, attracchi e servizi: è compito quindi della strategia di sviluppo del turismo, collaborare con gli enti preposti allo sviluppo della rete idroviaria, indicando gli obbiettivi di allargamento e la tipologia e le caratteristiche più favorevoli alla fruibilità turistica (GAL Venezia Orientale, 2006).

IV.1.1. Consolidamento dell'immagine del turismo fluviale

Come già affermato nei capitoli precedenti, in epoca tardo-moderna, tra la fine del XIX e la prima metà del XX secolo, dopo oltre venti secoli di intensa attività di

navigazione fluviale, le tradizioni e le antropologie connesse con fiumi e acque interne, hanno subito un processo di generale e irreversibile degrado, in parallelo con il crescente dissesto idrogeologico e con il crescente degrado ambientale, che hanno contribuito a compromettere ogni concreta attività connessa con il mondo fluviale (GAL Venezia Orientale, 2008).

Negli ultimi decenni, invece, si è diffusa sia a livello istituzionale, sia a livello sociale, una nuova cultura della tutela ambientale e di cura del territorio, che ha la sua espressione in attività economiche ed espressioni sociali mirate ad uno sviluppo sostenibile. In questo nuovo quadro si colloca il rinnovato interesse per le attività collegate alle idrovie, viste non solamente come strumento alternativo di comunicazione commerciale, ma anche come elemento di sviluppo del turismo rurale, legato all'ambiente, dei territori storicamente legati alle acque, delle antropologie idrauliche. Questa nuova tendenza si è tradotta in una presa di coscienza tra operatori ed esperti del settore, ma non si è ancora trasformata in un'immagine forte e consolidata del turismo fluviale, né a livello di conoscenza diffusa nella società, né a livello di forte impatto dell'immagine. Spesso, infatti, prevale un'immagine negativa del patrimonio idroviario, che spesso viene indicato come una realtà in declino, ben distante dal turismo. Il consolidamento dell'immagine del turismo è quindi un obbiettivo della politica di sviluppo di questo settore: è quindi necessario dare luogo ad una campagna informativa sulla valorizzazione del patrimonio idroviario e sulla sua fruibilità turistica in modo tale da rafforzare la conoscenza e l'immagine positiva delle vie d'acqua (GAL Venezia Orientale, 2008).

Il rafforzamento del turismo fluviale è correlato anche alla crescita di un'offerta più ampia di prodotti e alla loro diffusione su tutto il territorio: andrebbe, per esempio, incrementato il numero di crociere in modo tale da coprire anche quei tratti delle idrovie in cui l'attività crocieristica non è ancora sviluppata, oppure si potrebbe sviluppare ulteriormente la tipologia di crociere offerte. Quest'ultimo punto può essere attuato differenziando l'offerta e integrandola con attività di servizio: si possono pensare crociere basate sulla fruizione del patrimonio culturale con servizi di guide adeguati, crociere naturalistiche, crociere abbinate

ad altri mezzi di fruizione del territorio (barca e bicicletta per esempio). L'incremento dell'offerta faciliterà così la fruizione del prodotto e la diffusione del turismo fluviale.

Un altro importante strumento di crescita del turismo fluviale è quello della diversificazione dei prodotti per target: si dovrebbe quindi passare da un'offerta generica, alla proposta di un ventaglio di offerte mirate a specifici segmenti di utenza, permettendo in questo modo un'attività di promozione e di vendita molto più efficace, poiché mirata su specifiche esigenze degli utenti. Molto importante da questo punto di vista, è lo sviluppo di un'offerta specifica per le scuole: le idrovie offrono la possibilità di sviluppare importanti esperienze di apprendimento riguardanti sia la storia e la cultura del territorio, sia le caratteristiche del territorio e la sua tutela.

IV.2. Le iniziative più recenti per un rilancio turistico

Negli ultimi anni i comuni della Riviera del Brenta hanno messo in atto alcune iniziative che testimoniano il sempre maggiore interesse nel rilanciarla dal punto di vista turistico. Queste iniziative hanno lo scopo di far conoscere il territorio e le sue tradizioni, coinvolgendo sia i turisti sia la popolazione locale. Di seguito verranno indicate alcune di queste iniziative.

Il 30 maggio 2013, è stato presentato nella Sala consiliare del Municipio di Camponogara un progetto nato dalla collaborazione tra gli studenti del Master in Economia e Gestione del Turismo targato Ciset (Centro Internazionale di Studi sull'Economia Turistica dell'Università Ca' Foscari) e sette comuni appartenenti al comprensorio Riviera del Brenta (Camponogara, Fossò, Mira, Stra, Campolongo Maggiore, Campagna Lupia e Vigonovo). Il progetto consiste in un percorso cicloturistico di 100 Km, lungo il quale si potranno trovare concerti, appuntamenti enogastronomici, emergenze storico-artistiche e paesaggi caratteristici. Lo scopo di questo progetto, era la realizzazione di un itinerario cicloturistico che fosse all'altezza dei turisti internazionali che scelgono sempre più spesso la Riviera del Brenta come meta delle loro vacanze, ma anche come

servizio per i residenti e i loro spostamenti in sicurezza. Il consigliere comunale di Camponogara, Diego Fogarin, che ha seguito l'iter che ha portato all'itinerario cicloturistico afferma: "Ci siamo impegnati su questo fronte per unire le piccole offerte del territorio arrivando a creare un progetto strutturato, in grado di valorizzare le ricchezze del territorio, quali concerti, feste tradizionali, l'offerta enogastronomica e culturale in generale. Questi elementi, messi insieme in modo organico e con il giusto taglio, acquisiscono sicuramente un valore diverso. Seguiamo, insomma, il modello Trentino che della comunicazione turistica ha fatto un'arte. Approfittando della vicinanza del Ciset possiamo senz'altro migliorare come territorio. Questa collaborazione rappresenta un primo passo di un progetto dalle importanti prospettive" (virgo.unive.it/ciset/website).

Negli ultimi anni, grazie alla collaborazione tra gli enti pubblici, è nata inoltre l'Unione dei Comuni della Riviera del Brenta: un ente autonomo, con un proprio bilancio, che coinvolge diverse aree di interesse tra cui il turismo e il commercio. Per ora l'Unione dei Comuni coinvolge solamente i comuni di Fiesso, Dolo, Campagna Lupia e Fossò, tuttavia molti altri comuni, tra cui quello di Stra, hanno pensato di aggregarsi. L'unione tra comuni è un modo innovativo per promuovere il territorio dal punto di vista commerciale e turistico: tramite questa unione è molto più semplice accedere a fondi regionali ed europei, da investire sulla promozione e sulla valorizzazione del territorio, e sull'innovazione dell'offerta turistica della Riviera del Brenta. Le iniziative promosse dall'Unione dei Comuni sono molte e coinvolgono diversi aspetti della promozione territoriale; di seguito verranno indicate le più significative.

Il 6 maggio 2013 l'Assessorato alla Pubblica Istruzione e l'Assessorato al Turismo del comune di Stra, hanno promosso un'iniziativa, chiamata "Gli alunni incontrano il territorio", rivolta agli alunni delle scuole materne, elementari e medie del comune, che consisteva in una giornata da trascorrere nella villa Mazza-Pisani detta La Barbariga, con lo scopo di scoprire il territorio, la sua natura, la sua storia e la storia delle ville venete che lo caratterizzano.

L'Unione dei Comuni è inoltre riuscita a promuovere il comprensorio della Riviera del Brenta all'edizione del 2013 della BIT (Borsa Internazionale del Turismo) a

Milano. Un fatto molto significativo, in quanto la BIT rappresenta una delle principali fiere europee a tema turistico, e il poter presentare la Riviera del Brenta agli operatori turistici europei è sicuramente un buon punto di partenza per il rilancio dell'area.

Dalla collaborazione tra l'Unione dei Comuni, la Provincia di Venezia e l'Assessorato al turismo della Provincia di Venezia, sono state redatte due guide sulla Riviera del Brenta. Le due guide sono diverse tra loro: la prima, intitolata "le delizie della Brenta. Arte, cultura, gastronomia, natura, artigianato tra Padova e Venezia", è una guida tascabile distribuita, insieme a una mappa dell'area, nelle edicole, nei comuni e in alcuni alberghi della Riviera, di Abano e della provincia di Padova.

Fig. IV.1.*Guida e mappa "le delizie della Brenta" (fotografia dell'autore).*

Molto interessante, all'interno della guida, è la parte sulla storia del territorio: particolare attenzione viene data alla storia del Brenta e del Naviglio, e a come poterlo vivere ora dal punto di vista turistico, mettendo in evidenza itinerari di navigazione e itinerari cicloturistici. Particolare importanza viene data anche al

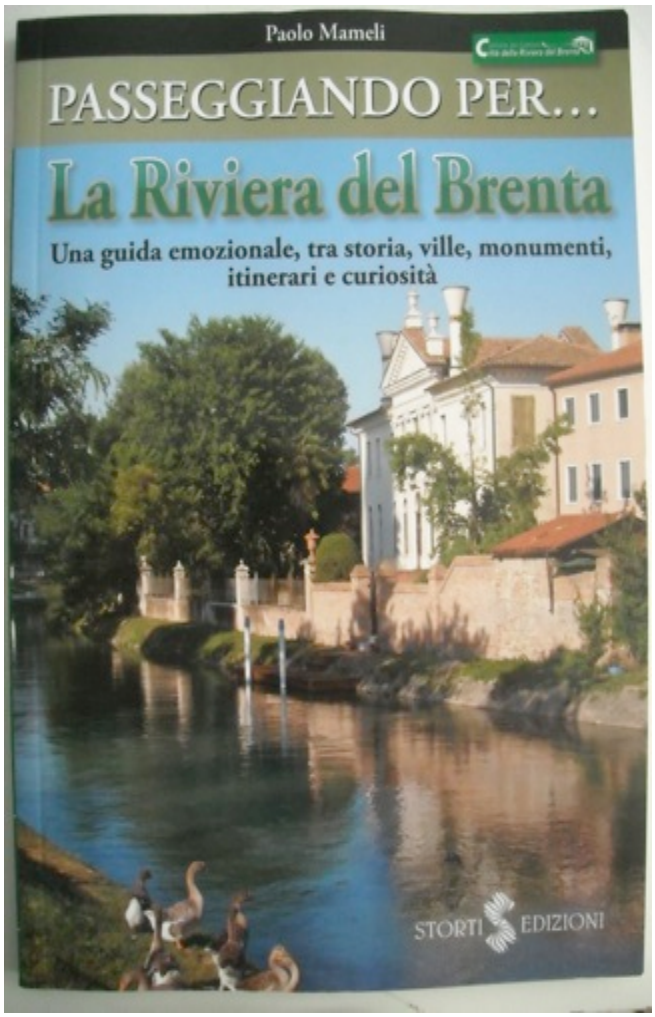


Fig. IV.2. *Guida "Passeggiando per… La Riviera del Brenta" (fotografia dell'autore)*

paesaggio e alle tradizioni territoriali: tramite questa guida vengono forniti al turista tutti gli strumenti per fargli conoscere il territorio della Riviera dal punto di vista più autentico. Vengono fornite inoltre, importanti informazioni sulle tradizioni enogastronomiche, sulle usanze e sulla storia dei punti di maggior interesse di ciascun comune.

Guide di questo tipo, promosse direttamente dagli enti locali che gestiscono la promozione turistica dell'area, non erano ancora presenti, e rappresentano la volontà di tali enti di rilanciare la Riviera del Brenta, finora trascurata.

La seconda guida, intitolata "Passeggiando per…La Riviera del Brenta. Una guida emozionale, tra storia, ville, monumenti, itinerari e curiosità", scritta da Paolo Mameli, è disponibile in tutti i comuni e in alcune edicole della Riviera. La guida è più corposa rispetto alla precedente, e indica gli itinerari principali presenti nella Riviera, le ville visitabili e la loro storia, le principali tradizioni e usanze del territorio.

Queste due guide testimoniano il sempre maggior interesse delle amministrazioni comunali e degli enti di promozione territoriale, nel rilanciare la Riviera del Brenta dal punto di vista turistico, migliorandone l'accessibilità e andando a riscoprire il potenziale turistico che per anni non è stato valorizzato.

Grande importanza viene data anche agli eventi e alle manifestazioni che ogni anno vengono organizzate lungo la Riviera del Brenta. Gli eventi principali sono la Venicemarathon, la Riviera Fiorita e il Palio del Ruzante.

La Venicemarathon è una manifestazione sportiva, che consiste in una gara di corsa con partenza a Stra e arrivo a Venezia, percorrendo quindi tutta la Riviera del Brenta. Ogni anno questa manifestazione richiama circa 8000 partecipanti provenienti da tutto il mondo, e genera un notevole giro d'affari nei territori coinvolti: secondo uno studio realizzato nel 2010 da Venicemarathon Club e dalla Camera di Commercio di Venezia, il quale aveva lo scopo di misurare l'impatto economico che Venicemarathon e gli eventi correlati hanno sul territorio, l'indotto economico totale si aggirava intorno ai 7 milioni di Euro, con un trend in crescita costante (www.venicemarathon.it).

Un altro grande evento che si svolge in Riviera è la Riviera fiorita: una sfilata di gondole e altre imbarcazioni a remi che percorrono il Naviglio con partenza a Stra e arrivo a Malcontenta, con numerosi figuranti vestiti con abiti tipici veneziani. Prima dell'evento, i principali comuni della Riviera organizzano tutta una serie di eventi collaterali, tramite il quale vengono riportate in vita le tradizioni enogastronomiche, e tutti quei mestieri e quelle usanze ormai dimenticate. Il comune di Stra, per esempio, il 6 settembre 2013, ha organizzato la serata di presentazione dell'evento in villa Foscarini Rossi: il tema della serata erano proprio i fiori e, in base ad esso, sono stati organizzati piccoli spettacoli e sfilate di moda per intrattenere i partecipanti.

L'Assessore al turismo del comune di Stra, Andrea Bedon, spiega che, quest'anno, la manifestazione ha dovuto affrontare delle difficoltà economiche, a causa del mancato versamento della sua parte di contributi da parte dell'APT, ente che al momento sta affrontando una situazione difficile a causa della riduzione dei fondi stanziati dalla Provincia di Venezia. Queste difficoltà sono state superate grazie all'Unione dei Comuni, i quali si sono impegnati per trovare degli sponsor che finanziassero la manifestazione.

Un altro evento che testimonia il forte legame tra via d'acqua e territorio, è il Palio del Ruzante[22]: il momento principale della manifestazione consiste in una gara in cui diverse squadre, formate da cinque tiranti più tre riserve, rappresentanti i vari comuni della Riviera, si sfidano nel tiro del *burcio*, un'imbarcazione tipica veneziana. La competizione è a tempo e si svolge in due manches, rispettivamente in favore di corrente e controcorrente: vince la squadra che riesce a tirare la barca lungo il percorso prestabilito nel minor tempo possibile. Il Palio è stato disputato per la prima volta nel 2005, ed è nato con l'obiettivo di far conoscere i valori ambientali, storici, architettonici e culturali della Riviera del Brenta. Oltre alla competizione, durante il Palio numerosi figuranti vestiti con abiti tipici medievali, ripropongono le usanze e i mestieri della tradizione contadina di un tempo.

Esso rappresenta dunque gli sforzi che i comuni e gli enti locali stanno compiendo per mantenere viva l'identità del territorio.

Molto importante per la Riviera del Brenta è anche il "Carnevale in Villa", un importante evento che segue il famoso Carnevale di Venezia. L'evento viene organizzato nel mese di febbraio nel parco di Villa Pisani, e consiste in una sfilata delle più belle maschere veneziane accompagnata da tutta una serie di spettacoli e celebrazioni, il tutto nella spettacolare cornice del parco di Villa Pisani. L'evento gode ogni anno di un gran numero di partecipanti e riesce ad attrarre un buon numero di turisti.

[22] Il Palio prende il nome dallo scrittore veneto Angelo Beolco, il quale ha sempre dimostrato un forte interesse per il territorio e per le tradizioni contadine e, in particolare, per il lavoro dei *tiranti*, ovvero coloro che avevano il compito di trascinare le barche lungo il percorso del fiume, tirando delle corde lungo le alzaie (www.paliodelruzante.org).

Fig. IV.3. *Il Palio del Ruzante: i tiranti trainano il Burcio durante la competizione (fotografia dell'autore).*

Fig. IV.4. *Alcuni figuranti durante il Palio del Ruzzante (fotografia dell'autore).*

Infine, ritengo opportuno citare una recente iniziativa adottata dai comuni della Riviera del Brenta con lo scopo di promuovere e rilanciare le attività produttive, artigianali e commerciali presenti nel comprensorio: l'iniziativa è stata chiamata "Noi compriamo in Riviera del Brenta – Qualità Cortesia Attenzione Convenienza nella Tua spesa sul territorio". Lo scopo di tale iniziativa è quello di invitare la popolazione locale ad acquistare i prodotti di cui hanno bisogno nei piccoli negozi della Riviera, aiutando così tutte le piccole attività che sono state fortemente colpite dalla crisi economica degli ultimi anni, e che rischiano di essere sostitutite interamente dalle grandi catene commerciali. I commercianti della Riviera hanno apprezzato lo sforzo delle amministrazioni pubbliche per promuovere le piccole attività commerciali del territorio, e molti di essi hanno esposto nelle loro vetrine il cartello riportante lo slogan dell'iniziativa e i sindaci dei 9 comuni promotori dell'iniziativa.

Fig. IV.5. *Il manifesto dell'iniziativa "Noi compriamo in Riviera del Brenta" con i sindaci dei nove comuni promotori dell'iniziativa (Fonte: www.comune.fosso.ve.it).*

IV.3. Progetti futuri: gli enti locali e il loro piano d'azione

Quali sono i progetti futuri per la Riviera del Brenta e come gli enti locali vogliono agire per metterli in pratica? L'Assessore al Turismo del comune di Stra, Andrea Bedon [23], afferma che grandi risultati in termini di riqualificazione del comprensorio e promozione turistica della Riviera del Brenta, si sono ottenuti successivamente alla creazione dell'Unione dei Comuni. Come già affermato in precedenza, questa Unione, nata tre anni fa, per ora coinvolge solamente i comuni di Fiesso, Dolo, Campagna Lupia e Fossò, tuttavia sono tanti i comuni della Riviera che intendono aderirvi tra cui Stra, Mira, Vigonovo, Camponogara e Campolongo. Tramite questa Unione si è cercato di mettere fine al campanilismo che caratterizzava le varie amministrazioni comunali, le quali tendevano a promuovere dal punto di vista turistico i singoli comuni d'appartenenza, e non l'intero comprensorio della Riviera.

Bedon spiega che i comuni si sono riuniti per discutere sul potenziale della Riviera che finora non è stato ancora valorizzato, e sui piani da attuare per migliorare l'offerta turistica del comprensorio. Alcuni risultati concreti sono già

[23] Intervista rilasciata dall'Assessore Andrea Bedon all'autore in data 26/09/2013.

stati ottenuti, con la stampa delle due guide illustrate nel paragrafo precedente, la presenza della Riviera del Brenta alla BIT di Milano e la promozione di eventi, come la Riviera Fiorita, nonostante la notevole riduzione dei budget erogati dall'APT e dalla Provincia di Venezia.

L'assessore al Turismo spiega che nel futuro è prevista anche la valorizzazione del turismo fluviale lungo il Naviglio: si inizierà con piccoli interventi di base quale l'installazione della cartellonistica, ora del tutto insufficiente, per la quale la Provincia di Venezia ha già erogato i fondi, poi si procederà con la manutenzione di alcuni attracchi. Un esempio può essere la ristrutturazione dell'attracco situato di fronte a villa Foscarini Rossi nel comune di Stra: la ristrutturazione fa parte di un progetto più grande, che prevede anche la costruzione di una rotonda nella Strada Statale, all'altezza dell'attracco.

Altri progetti avranno lo scopo di migliorare il funzionamento dei ponti girevoli presenti nel comune di Mira: questi ponti richiedono elevati costi di manutenzione in quanto molto datati, e, non essendo dotati di conche, rallentano notevolmente la navigabilità del Naviglio, creando disagi sia ai turisti, sia al traffico lungo la Statale.

Bedon spiega che importanti progetti saranno realizzati anche con lo scopo di migliorare gli eventi che si svolgono in Riviera: per esempio quest'anno, per la prima volta, l'evento della Riviera Fiorita è stato filmato dalle telecamere di Brenta Tv. Il filmato verrà utilizzato dai comuni promotori dell'evento, per cercare di coinvolgere un maggior numero di sponsor che investano in tali eventi, per migliorarne la qualità e per poterli promuovere maggiormente.

Tuttavia, molti piani restano ancora ben distanti dal poter essere messi in pratica: spesso a causa della mancanza di fondi disponibili, spesso per la burocrazia che ne rallenta notevolmente la realizzazione. Alcuni di questi progetti, ancora in fase di creazione, riguardano la realizzazione di aree di sosta e di rifornimento lungo gli argini del Naviglio, finora assenti, che sarebbero dedicate a tutti quei turisti che intendono navigare lungo il fiume con imbarcazioni proprie. Altri riguardano il miglioramento della viabilità nel comune di Stra e la costruzione di servizi che incentivino i turisti a visitare anche il centro del paese, e non di limitare la visita

alla sola Villa Pisani: alcuni di questi progetti prevedono la creazione di un servizio di attraversamento del Naviglio attraverso una piccola imbarcazione, sfruttando gli attracchi situati in entrambi le rive, all'altezza di Villa Pisani. Tale servizio avrebbe lo scopo di collegare la villa con il centro di San Pietro di Stra, evitando di ricorrere al trasporto su gomma lungo la Statale. Un altro progetto consisterebbe nella creazione di una passerella pedonale che colleghi il centro di Stra a Villa Pisani, dal momento che finora tale percorso risulta essere totalmente sprovvisto di marciapiede.

I primi passi verso una valorizzazione turistica e territoriale sono dunque stati intrapresi dai comuni e dagli enti locali; l'impegno per un concreto sviluppo del potenziale della Riviera deve rimanere costante: solamente così potranno ottenersi risultati validi, in termini economici, di qualità del territorio e di offerta turistica.

IV.4. Nuove proposte

Ci sono diverse direzioni verso le quali gli operatori locali, pubblici e privati, potrebbero muoversi per rilanciare la Riviera del Brenta dal punto di vista turistico. Innanzitutto bisognerebbe tornare a investire sull'ambiente fluviale: con il crollo del regime fascista, anche il Naviglio Brenta, come la grande maggioranza delle idrovie italiane, ha subito un forte degrado che ha compromesso anche l'immagine e l'attrattività turistica dello stesso e del territorio circostante. Le politiche di riqualificazione turistica del comprensorio Riviera del Brenta dovrebbero avere lo scopo di riportare il Naviglio allo splendore di un tempo, a quando rappresentava un punto di connessione tra le città di Padova e Venezia non solo dal punto di vista commerciale, ma anche da quello culturale.

Bisognerebbe inoltre aiutare sia la popolazione locale, sia i turisti che visitano la zona, a riappropriarsi degli ambienti fluviali: negli ultimi anni, per diverse motivazioni, si è iniziato a pensare agli argini e ai corsi d'acqua in generale, come qualcosa di negativo, di degradato e spesso di pericoloso, questo proprio a causa della mancata valorizzazione delle aree fluviali, dell'inquinamento e della

scarsa manutenzione delle idrovie. Le persone dovrebbero tornare a pensare ai corsi d'acqua come a degli ambienti sani, dove poter praticare attività all'aria aperta, dove poter stare a contatto con la natura e tramite le quali scoprire il territorio e le sue tradizioni.

Ma vediamo nel dettaglio quali potrebbero essere delle iniziative valide di riqualificazione per la Riviera del Brenta.

Innanzitutto si potrebbe pensare allo sviluppo del turismo fluviale, il quale, come abbiamo visto nei capitoli precedenti, porterebbe notevoli benefici sia a livello ambientale sia per le economie locali. Una premessa allo sviluppo di questo tipo di turismo è l'adeguamento delle idrovie alle necessità turistiche. Uno dei principali problemi del Naviglio Brenta è l'interramento causato dai mancati interventi di pulizia e manutenzione del fiume: in alcuni tratti del corso d'acqua la profondità è talmente limitata da impedire la navigazione anche alle imbarcazioni con basso pescaggio. Una soluzione a tale problema sarebbe dragare il letto del fiume in modo da rimuovere tutti i detriti che ne hanno causato l'interramento: un intervento dispendioso sia in termini di investimento sia in termini di tempo e disagi arrecati alla viabilità della Riviera, ma assolutamente necessario per consentire la navigabilità del Naviglio. Altri investimenti dovrebbero essere fatti per la creazione lungo gli argini delle strutture necessarie al diporto a fini turistici. Lungo gli argini del Naviglio mancano attracchi, punti di ristoro, aree picnic e stazioni di rifornimento. Se si vuole valorizzare il turismo fluviale in Riviera del Brenta investimenti di questo tipo sono essenziali. Un punto, a mio parere strategico, dove potrebbero essere posizionati degli attracchi, un'area di rifornimento e un punto di ristoro e picnic per i turisti, potrebbe essere il parco presente in località Valmarana, nel comune di Mira. Nonostante nel comune di Mira sia già presente un attracco con banchina in legno proprio in centro al paese, sarebbe opportuno espandere l'offerta di servizi dedicati ai turisti che praticano il turismo fluviale nella Riviera del Brenta, e il parco di Valmarana potrebbe essere la giusta collocazione per tali servizi, in quanto si trova a circa metà strada tra Padova e Venezia. In tale parco, attualmente di proprietà del comune, e che si affaccia proprio sul Naviglio Brenta, potrebbe essere

posizionata una stazione di servizio, un'area picnic attrezzata con panche e tavoli di legno e piccole postazioni barbecue, e un bar-ristorante. Potrebbe inoltre essere installato il servizio di bike-rental, in modo tale da incitare i turisti a visitare il territorio circostante.

Anche i servizi dedicati ai turisti che decidono di navigare lungo le acque del Naviglio dovrebbero essere migliorati: ad esempio, nel caso un turista dovesse trovarsi in difficoltà a causa di una zona di secca, attualmente non esiste un numero di pronto intervento al quale rivolgersi per chiedere soccorso.

Altri interventi dovrebbero essere volti alla manutenzione degli argini: come si è affermato in precedenza, il turismo fluviale non si riferisce solo al diporto su acque interne a scopo turistico, ma implica anche tutta una serie di attività che possono essere praticate all'aria aperta, negli spazi adiacenti al corso d'acqua. Proprio per questo motivo andrebbe fatta un'intensa opera di manutenzione e riqualificazione degli argini del Naviglio: attualmente essi si trovano per lunghi tratti in condizioni di semi abbandono, con sentieri pericolosi, spesso coperti da erbacce; mancano inoltre indicazioni stradali, mappe e qualsiasi tipo di servizio dedicato ai turisti. Per rimediare a queste problematiche si dovrebbe intervenire sugli argini con opere di manutenzione: la rete dei sentieri dovrebbe essere ampliata e migliorata, in modo tale da poter seguire il corso del fiume in tutta la sua lunghezza, dovrebbero essere inserite indicazioni e carte geografiche che indichino la posizione in cui il turista si trova, e i luoghi di interesse più vicini in modo da stimolarne la visita.

Potrebbero essere implementati numerosi altri servizi, come, per esempio, il servizio di noleggio di biciclette, praticando tariffe vantaggiose per i turisti che alloggiano in una delle strutture ricettive della Riviera. Questo servizio, oltre alle evidenti entrate economiche, stimolerebbe la visita del territorio attraverso la bicicletta, andando a limitare l'inquinamento, evitando il sovraffollamento dei mezzi di trasporto pubblico, permettendo dunque di scoprire il territorio nel più totale rispetto dell'ambiente.

Alcune modifiche potrebbero essere attuate anche al servizio svolto dal Burchiello. L'imbarcazione percorre il Naviglio Brenta illustrando le ville che vi si

affacciano effettuando alcune fermate nei pressi delle ville principali e dell'omonimo ristorante "il Burchiello", nel comune di Oriago, per la pausa pranzo. Un tour di questo tipo, come già accennato nei capitoli precedenti offre vantaggi piuttosto limitati sia al turista sia al giro d'affari che viene a crearsi: i turisti che decidono di partecipare al tour del Burchiello riescono si a vedere la Riviera del Brenta dal punto di vista dell'acqua, ma, di fatto, non hanno alcun contatto con la realtà locale. Le fermate hanno l'unico scopo di mostrare ai turisti le ville principali, e non di far loro conoscere le tradizioni locali, le usanze e le caratteristiche del territorio. Il giro d'affari creato dal Burchiello coinvolge, inoltre, un numero limitato di attori: la società che gestisce le navi da crociera e il ristoratore che si occupa del pranzo. Un tour di questo tipo non porta alcun beneficio per le economie locali. Quali sono dunque le modifiche che potrebbero essere apportate al tour, in modo da renderlo più vantaggioso sia per la popolazione locale, sia per i turisti che vi partecipano? In primo luogo il tour dovrebbe essere migliorato, dando maggior libertà ai turisti: essi dovrebbero essere guidati anche alla scoperta dei vari paesi che si affacciano nella Riviera, e non solo alla visita delle ville principali. Dovrebbe essere dato loro anche del tempo libero, in modo da farli interagire con la popolazione locale: il problema di quest'ultimo punto consiste nel fatto che spesso, in questi paesi, non ci sono esercizi dedicati ai turisti. Nel comune di Stra, per esempio, nel quale sorge Villa Pisani, una delle principali della Riviera del Brenta, nel centro del paese non c'è un solo negozio di souvenir. Se il Burchiello applicasse queste modifiche ai suoi tour, probabilmente vi sarebbe anche lo stimolo ad avviare nuove attività commerciali legate ai turisti, andando così a migliorare notevolmente l'immagine della Riviera dal punto di vista turistico e, allo stesso tempo, rilanciando le economie locali.

Un altro miglioramento al servizio del Burchiello, si potrebbe effettuare andando ad abbinare alla classica crociera fluviale delle attività alternative: si potrebbero, per esempio, aggiungere delle visite guidate in bicicletta lungo gli argini del Naviglio, delle escursioni naturalistiche abbinate ad attività di birdwatching o delle escursioni per conoscere l'enogastronomia e le tradizioni locali. Alcune

crociere potrebbero essere dedicate alle scuole: nel corso di queste crociere delle guide specializzate potrebbero far apprendere agli studenti, in modo divertente e interattivo, le caratteristiche del fiume e del territorio, le usanze ormai dimenticate, le tradizioni e la storia locali. Questa tipologia di crociere offrirebbe due vantaggi molto importanti: da un lato verrebbero attratti in Riviera numerosi studenti provenienti, non solo dalle scuole locali, ma anche dal resto dell'Italia e dall'estero, andando a beneficiare notevolmente sul turismo del comprensorio, in secondo luogo la formazione è indispensabile per sensibilizzare gli studenti ai problemi ambientali, al rispetto della natura e alla salvaguardia del territorio. Stimolando l'apprendimento di queste tematiche, verrebbe riscoperto quell'heritage di tradizioni e usanze ormai scomparse, che potrebbero portare benefici sia agli abitanti locali che potrebbero ristabilire un legame autentico con il territorio, sia per i turisti interessati a conoscere la Riviera del Brenta e le sue origini.

Tutti questi cambiamenti non andrebbero a sostituire la classica crociera che il Burchiello offre attualmente, ma si affiancherebbero ad essa in modo tale da ampliare l'offerta turistica. In questo modo si riuscirebbe a soddisfare le esigenze di un maggior numero di target, generando benefici notevoli sia per l'impresa che gestisce il Burchiello, sia per le economie locali.

Andando poi ad osservare i punti deboli della navigazione lungo il Naviglio, si può subito notare che notevoli disagi sono causati dall'elevato numero di ponti girevoli che si incontrano lungo il corso del fiume. Ognuno di questi ponti ha orari d'apertura diversi ed è gestito da enti diversi. Intervenire sul sistema di chiuse e ponti della Riviera è molto difficile, dal momento che la viabilità del comprensorio è già precaria a causa dell'intenso traffico giornaliero lungo la statale 11, che segue il corso del Naviglio, collegando Padova a Venezia. È possibile tuttavia effettuare alcuni miglioramenti prendendo come spunto i modelli del sistema idroviario francese e di quello inglese descritti precedentemente. Nel sistema idroviario francese, per esempio, le istituzioni volte alla promozione del turismo fluviale, hanno messo a punto un sistema di apertura di chiuse e ponti rotanti mediante chiave elettronica. Il turista può noleggiare questa chiave elettronica

pagando un contributo, e tramite questa, durante degli orari prestabiliti, può procedere all'apertura di chiuse e ponti in totale autonomia, senza bisogno di alcun addetto. Questa soluzione potrebbe essere sperimentata anche lungo la Riviera del Brenta: in primo luogo bisognerebbe standardizzare gli orari di apertura dei ponti, andando ad evitare le fasce orarie in cui il traffico lungo la statale tende a congestionarsi, e favorendo invece i giorni festivi. Si potrebbero poi installare le infrastrutture per rendere possibile l'apertura dei ponti tramite chiavetta elettronica: i vantaggi che la Riviera e il turismo in essa trarrebbero sono notevoli, basti pensare alla maggior fluidità nel passaggio delle imbarcazioni che non si troverebbero bloccate fino all'arrivo dell'addetto all'apertura, e al minor tempo di apertura e chiusura della struttura, che andrebbe a favorire anche lo scorrimento del traffico lungo la strada statale. Le chiavette elettroniche potrebbero essere distribuite, in seguito al pagamento di un piccolo contributo, da ogni comune della Riviera, e dovrebbero essere accompagnate da un foglietto illustrativo che indichi gli orari in cui sarebbe possibile l'attraversamento dei ponti, le aree di servizio e i vari punti di interesse che si affacciano sul Naviglio. Questo tipo di intervento, se adeguatamente pubblicizzato, contribuirebbe notevolmente a lanciare la Riviera del Brenta come meta del turismo fluviale. Una volta avviato il proggetto, le entrate derivanti dal noleggio delle chiavette elettroniche, potrebbero essere investite dai comuni su altri progetti di valorizzazione turistica per la Riviera: verrebbe a crearsi così, un circolo virtuoso secondo il quale le entrate derivanti dagli investimenti sul turismo, generano a loro volta altre entrate a favore dei comuni, e rilanciano così notevolmente le economie locali.

Una volta svolti questi interventi di ampliamento dell'offerta turistica, e di miglioramento della stessa, si dovrebbe iniziare a pensare la vero ruolo chiave della Riviera del Brenta, ovvero la possibilità concreta di sbocco nella laguna di Venezia. La possibilità di giungere in laguna direttamente dal Naviglio costituirebbe infatti una grandissima possibilità di sviluppo turistico: il turismo fluviale in particolare ne trarrebbe un enorme beneficio, basti pensare a tutte le imprese che sarebbero incentivate a fornire servizi di noleggio di houseboat, al

maggior numero di turisti che sarebbe stimolato alla visita della Riviera e ai relativi benefici economici. L'apertura alla laguna di Venezia, tuttavia, non risulta così semplice e immediata a causa di numerosi ostacoli, soprattutto per quanto riguarda le crociere fluvio-lagunari. La difficoltà maggiore che questo tipo di crociere potrebbe incontrare, consiste nel poter entrare nella città di Venezia, in particolare nel bacino di San Marco. Per poter entrare in questa zona, la più importante della laguna veneziana, servono particolari autorizzazioni che spesso il comune di Venezia decide di non rilasciare a crociere di piccola o media dimensione. Oltre a questo ostacolo ce ne sono altri come la difficoltà nel trovare punti di attracco disponibili e l'enorme traffico della laguna. La questione diventa controversa se si pensa all'intricata questione dell'entrata in bacino San Marco delle grandi navi da crociera: la domanda che sorge spontanea è "perché alle grandi navi da crociera viene concesso di entrare nei pricipali canali veneziani, il Canal Grande e il canale della Giudecca, mentre alle piccole crociere fluvio-lagunari no?". Le motivazioni potrebbero essere molteplici, ma è facile ipotizzare che il comune di Venezia conceda questo tipo di permessi per ragioni prettamente economiche: le grandi navi da crociera sono in grado di pagare al comune ingenti somme di denaro per poter attraccare all'interno del bacino anche solo per poche ore. Le piccole crociere, invece, non sarebbero in grado di fornire al comune di Venezia delle entrate simili.

Il problema è diverso per le houseboat: se, infatti, negli ultimi anni la laguna di Venezia si è notevolmente attrezzata per soddisfare le esigenze dei turisti che desiderano utilizzare queste particolari imbarcazioni, con la creazione di itinerari, l'installazione di attracchi specifici dedicati alle houseboat al Lido di Venezia, e la creazione di un sito web che promuove questo tipo di turismo (www.houseboatsvenice.it), lungo le vie d'acqua interne questo sviluppo non è avvenuto. Come già affermato in precedenza, lungo il Naviglio mancano tutte le infrastrutture necessarie al diporto, e questo limita fortemente la possibilità per le houseboat di accedere alla laguna direttamente dal fiume, o di intraprendere il percorso inverso. Se si vuole rendere possibile lo sbocco in laguna quindi, ci dev'essere una collaborazione tra comuni e enti locali nel creare piani concreti

per migliorare la navigabilità e le infrastrutture per il diporto lungo il Naviglio, mentre il comune di Venezia dovrebbe consentire l'accesso alla città anche alle piccole crociere fluvio-lagunari che sono si meno redditizie per il comune, ma sono anche molto meno impattanti, a livello ambientale, per la salute della città e della laguna stesse.

Altre piccole modifiche all'offerta turistica della Riviera potrebbero essere attuate con il fine di destagionalizzare i flussi turistici che, ora come ora, si concentrano principalmente nel periodo tra giugno e settembre. Questo sarebbe possibile creando iniziative ed eventi, che coinvolgano oltre alla popolazione locale, anche i turisti in visita nella Riviera: si potrebbero organizzare mercatini di Natale, stand enogastronomici e manifestazioni culturali, durante quei mesi in cui non vengono programmate particolari attività.

Dopo essere intervenuti sull'offerta turistica, bisognerebbe investire nella comunicazione: comunicare il territorio significa farlo conoscere in tutti i suoi aspetti al maggior numero di persone, tramite campagne di promozione e marketing. La Riviera del Brenta da questo punto di vista non ha mai investito in campagne di promozione territoriale e ha sempre vissuto della luce riflessa di Venezia. Se si vuole rilanciare il comprensorio, la promozione è essenziale: bisognerebbe investire in campagne pubblicitarie pubblicate anche all'estero, partecipare a fiere dedicate al turismo, pubblicare dépliant e brochure nelle 3 lingue principali (inglese, francese e tedesco), in modo tale da stimolare la visita alla Riviera del Brenta promuovendo le sue caratteristiche e i suoi luoghi di interesse.

Mettendo in pratica queste proposte la Riviera del Brenta potrà tornare ad essere una piacevole linea di congiunzione tra Padova e Venezia: valorizzando il turismo e stimolando la popolazione locale ad apprendere i valori, le tradizioni e le usanze del territorio, potrà essere ricreato quel corridoio culturale che il Naviglio Brenta ha rappresentato nei secoli precedenti.

IV.5. Il marketing del turismo e il destination marketing per il rilancio della Riviera del Brenta

Data la forte competizione nei mercati, le destinazioni hanno sempre più la necessità di interessare la domanda potenziale con proposte allettanti, e di fidelizzare la domanda acquisita mostrando capacità di innovazione e di soddisfazione degli ospiti. È indispensabile dunque avere la capacità di interagire con il mercato dal punto di vista comunicativo, commerciale e del prodotto. È proprio in questa fase che agisce il destination marketing: questo non si limita alle sole attività promozionali, ma comprende diversi strumenti tra loro sinergici, e dev'essere integrato nel disegno strategico e organizzativo che coinvolge la destinazione e gli attori che operano al suo interno. Il destination marketing si occupa della gestione delle attività dirette a diffondere l'immagine e la notorietà della destinazione sui mercati-obbiettivo, e ha lo scopo di facilitare i processi di commercializzazione e di migliorare l'attrattiva dell'offerta (Franch M., 2010).

Fino ad oggi le organizzazioni turistiche regionali si sono occupate esclusivamente di promozione e/o accoglienza turistica, limitandosi a costruire le condizioni per l'attrattività della destinazione, e lasciando ai singoli operatori il compito di organizzare la propria attività, in modo da sfruttare al meglio le opportunità create. Secondo i principi dettati dal destination marketing, questo modo di agire potrebbe causare una frammentazione dell'offerta turistica per diverse ragioni: non esiste una vera e propria strategia di mercato, ma un insieme di mercati di riferimento, che rendono improprio parlare di clientela obbiettivo e di posizionamento competitivo della destinazione, inoltre, non si possono mettere in atto politiche di prezzo e di commercializzazione, poiché l'offerta è frammentata (Franch M., 2010).

Secondo una logica di destination marketing, bisogna trasformare le competenze, le capacità e le risorse del territorio in prodotti turistici vendibili sul mercato, superando così la logica dello spontaneismo imprenditoriale, a favore di una forte interazione tra attori privati ed enti turistici pubblici del territorio. Applicando le nozioni di destination marketing verrebbero a crearsi diversi club di

prodotto nel territorio: i club di prodotto sono delle organizzazioni a carattere territoriale costituite da una pluralità di aziende che si uniscono per perseguire delle finalità comuni, come, per esempio, accrescere la propria visibilità sul mercato e incrementare il giro d'affari. Un club di prodotto è dunque l'unione di piccole imprese che da sole non sarebbero in grado di competere efficacemente sul mercato: esso solitamente coinvolge tre soggetti, ovvero un ente pubblico, il quale ha il compito di promuovere la nascita dei club di prodotto, una Destination Marketing Organisation (DMO), che coordina il progetto, e un gruppo di imprese private, le quali devono riqualificare le loro strutture coerentemente con gli obbiettivi del club (Franch, 2010).

Applicare le nozioni di destination marketing al comprensorio della Riviera del Brenta sarebbe fondamentale per il suo rilancio turistico. L'Unione dei Comuni della Riviera ha dato un buon esempio che anche le aziende private che operano nel settore turistico potrebbero seguire: gli attori privati potrebbero unirsi in modo tale da creare una rete di imprese unite, in grado di fornire standard qualitativi maggiori, di ampliare l'offerta turistica, e di promuovere maggiormente le proprie qualità. In questo modo l'immagine del comprensorio migliorerebbe, e di conseguenza anche la sua attrattività. Essenziale per l'applicazione di questi principi e l'abbattere lo spontaneismo imprenditoriale, per passare a una logica di rete, di unione di imprese con un obbiettivo comune, che riescano a operare tra loro in modo sinergico.

CONCLUSIONI

Gli ultimi anni hanno visto un aumento di interesse verso quelle forme di turismo attente all'ambiente e alla sostenibilità ambientale. Ciò che si manifesta è la ricerca di un'esperienza autentica dei luoghi, di un contatto con la natura e di una riscoperta delle tradizioni e delle risorse locali come, per esempio, gli antichi mestieri e le produzioni tipiche. Per le sue caratteristiche, il turismo fluviale rientra tra le forme di svago che si svolgono in sintonia con l'ambiente circostante, e che anzi richiedono un contesto naturalistico integro per permettere e garantire le diverse attività previste. I turisti che scelgono questa tipologia di turismo per le loro vacanze sono circa un milione l'anno in tutta Europa, con un trend in crescita costante.

Come abbiamo potuto vedere, il turismo fluviale ha preso avvio sul finire degli anni Settanta, ma in Italia, a differenza di altri Paesi come Francia e Inghilterra, non ha mai avuto un grande seguito. Il sistema di fiumi e canali navigabili francesi è riconosciuto a livello internazionale grazie alla sua straordinaria lunghezza e capillarità, e all'efficiente dell'ente gestore (Voies navigables de France). Anche la rete idroviaria inglese ha conosciuto un eccellente sviluppo in termini di turismo fluviale, grazie ai piani di valorizzazione delle idrovie promossi da British Waterwas. In Italia, invece, l'interesse per i corsi d'acqua è residuale, e la valorizzazione del turismo fluviale è tuttora in fase di progettazione.

Le radici di questo disinteresse nei confronti delle vie fluviali sono lontane: a differenza delle idrovie francesi e inglesi, le vie d'acqua italiane non hanno mai attraversato una vera e propria "epoca d'oro". Il trasporto di merci nel '700 e nell'800, invece di decollare come negli altri Paesi, rimase stazionario o addirittura iniziò a declinare ben prima della diffusione delle ferrovie, probabilmente a causa della difficile situazione geopolitica della pianura padana, su cui operavano diversi stati con le relative autorità, le quali imposero dazi sui trasporti fluviali, fino a renderli non competitivi con quelli terrestri. Queste difficoltà si sono via via accentuate in relazione al decadere delle vie d'acqua dalla posizione di principale mezzo per il trasporto merci.

Il confronto tra i diversi sistemi idroviari ha evidenziato come sia diverso anche l'investimento che i vari Paesi riservano al turismo fluviale: in Italia il turismo fluviale, fatta eccezione per le grandi imbarcazioni con pernottamento, ha avuto un inizio tardivo e sostanzialmente locale, legato a figure di imprenditori appassionati della navigazione fluviale. Solo recentemente si è si è iniziato a considerare il turismo fluviale come una delle leve utilizzabili per la realizzazione di strategie di sviluppo territoriale sostenibile.

Da questo confronto sono risultati evidenti alcuni punti di debolezza che caratterizzano il sistema idroviario italiano: in primo luogo, la rete di idrovie italiane presenta forti limiti alla navigazione come, per esempio, conche non funzionanti, ponti non efficienti e tratti dei corsi d'acqua non navigabili. Inoltre, gli investimenti sulle idrovie e sulla loro manutenzione appaiono ancora limitati, compromettendo così le potenzialità del turismo fluviale. Un altro importante punto di debolezza delle idrovie italiane riguarda la loro promozione e la loro gestione: se Francia e Gran Bretagna hanno affidato tale gestione a enti nazionali, concentrando così le risorse e le competenze, e ottenendo una notevole efficacia dell'intervento di restauro costruzione e manutenzione delle idrovie, in Italia le competenze sono ancora suddivise in modo molto frammentato, e ciò non consente l'attuazione di progetti concreti sulla fruizione turistica del sistema idroviario.

Andando ad analizzare il caso specifico della Riviera del Brenta, uno dei percorsi fluviali più importanti del Nord Italia, sono emerse alcune problematiche che impedirebbero lo sviluppo di un turismo fluviale di stampo francese o anglosassone. In primo luogo sono risultate evidenti alcune problematiche di tipo strutturale, tra cui la limitata profondità del Naviglio Brenta, causata dagli scarsi interventi di manutenzione del corso d'acqua che hanno portato a un progressivo interramento dell'alveo fluviale, che limita fortemente la possibilità di navigarlo. Lungo il Naviglio vi è inoltre una totale mancanza di infrastrutture necessarie al diporto: non vi sono attracchi per le imbarcazioni, spesso gli argini sono inagibili o non hanno strutture di accoglienza per quei turisti che decidono di navigare il fiume privatamente. Altri ostacoli alla valorizzazione turistica della Riviera del

Brenta sono dovuti ai disagi causati dalla navigazione lungo il naviglio: in primo luogo, non avendo effettuato alcun tipo di intervento per il rafforzamento delle rive, le onde provocate dalla navigazione fluviale provocherebbero gravi danni agli argini. In secondo luogo, l'elevato numero di chiuse e ponti mobili non automatizzati, provocano disagi sia per i turisti che decidono di navigare lungo il Naviglio, i quali si trovano costretti ad aspettare l'addetto incaricato dell'apertura del ponte in questione, sia per la viabilità lungo la strada statale 11 che costeggia il Naviglio.

Analizzando poi l'attuale offerta di turismo fluviale lungo il Naviglio, ne è emerso che essa si limita soltanto alla breve crociera fluviale in burchiello: le poche soste previste dal tour, in coincidenza delle principali ville della Riviera, e del ristorante "il Burchiello", dove i turisti vengono accompagnati per la pausa pranzo, non consentono ai turisti di entrare in contatto con la popolazione locale. Le entrate che vengono a generarsi, sono così limitate alla sola impresa che gestisce la crociera fluviale, e al ristoratore, senza portare altri benefici per la popolazione locale di comuni attraversati.

Ad aggravare la situazione della Riviera del Brenta hanno contribuito anche gli effetti della crisi economica: analizzando i dati forniti dall'Ascom, è risultato evidente come la crisi abbia colpito il turismo in Riviera, facendo registrare, nell'estate del 2013, un calo del 15% negli alberghi. A calare sono soprattutto le presenze straniere, in particolare tedeschi, statunitensi, francesi e olandesi, mentre sono aumentati i turisti russi e cinesi. Per quanto riguarda i turisti italiani, essi non hanno fatto registrare particolari abbassamenti delle presenze, a calare è invece il loro budget di spesa.

Riflettendo su questi dati, risulta evidente che la crisi economica non ha fatto che aggravare dei problemi presenti da tempo nella Riviera: negli ultimi anni la ragione principale che porta i turisti ad alloggiare in quest'area, non è costituita dall'interesse che essi hanno nei confronti dei principali luoghi d'attrattiva della zona, o per praticare il turismo fluviale nelle acque del Naviglio, ma è una ragione prettamente economica. Una camera d'albergo nella Riviera del Brenta

può costare fino al 30% in meno rispetto a una camera con le stesse caratteristiche di un albergo a Venezia.

Come si è potuto vedere, la crisi economica ha colpito anche i principali punti d'attrattiva della Riviera: le ville. La pressione fiscale e i tagli all'arte hanno causato non poche difficoltà ai proprietari delle ville che spesso non riescono a sostenere le spese per la manutenzione e il restauro di tali edifici. Questi spesso cadono in uno stato d'abbandono che danneggia notevolmente l'immagine e l'attrattività della Riviera.

Gli enti locali stanno intraprendendo diverse iniziative per la tutela della Riviera e per il suo rilancio tristico: i comuni della Riviera, in particolare, si sono uniti formando l'Unione dei Comuni della Riviera del Brenta. Grazie a questa unione, essi sono riusciti ad accedere ad alcuni importanti fondi europei i quali sono stati investiti per la realizzazione di alcune guide turistiche distribuite nei comuni e nelle cartolerie della Riviera, e per la promozione del comprensorio presso le principali fiere a tema turistico, tra le quali la Bit di Milano. L'Unione dei Comuni sta inoltre continuando a promuovere importanti eventi che ottengono sempre una buona partecipazione turistica, e progetta di attuare piani di riqualificazione del Naviglio: questi piani prevedono la manutenzione degli argini e degli attracchi esistenti, e la costruzione delle infrastrutture necessarie al diporto.

Come affermato nella sezione dedicata alle nuove proposte, la collaborazione tra enti pubblici e privati è essenziale per un futuro rilancio turistico della Riviera: essi dovrebbero, secondo una logica di destination marketing, agire uniti migliorando e ampliando l'offerta turistica della Riviera. Alcuni interventi concreti dovrebbero essere attuati con lo scopo di migliorare la navigabilità del Naviglio: si dovrebbe migliorare il servizio di apertura dei ponti mobili, costruire le infrastrutture necessarie al diporto tra cui nuovi attracchi, stazioni di rifornimento e aree sosta per i turisti, e ampliare l'attuale offerta di turismo fluviale riuscendo così a soddisfare le esigenze di un maggior numero di turisti.

Gli enti locali sembrano dunque aver preso coscienza dell'enorme potenziale turistico della Riviera del Brenta, e sembrano essere intenzionati a mettere in atto alcuni progetti per un rilancio turistico dell'area, che preveda anche la

valorizzazione del turismo fluviale. Tuttavia l'intricata questione riguardante la costruzione di Veneto City e della Romea Commerciale, lascia tuttora alcuni dubbi irrisolti: può la costruzione di un'enorme area commerciale e di una strada ad alta percorrenza, entrambi poco distanti dalla Riviera, conciliarsi con la valorizzazione di un turismo lento, legato all'ambiente e alla sua tutela, lungo la Riviera stessa?

BIBLIOGRAFIA

Aa. Vv., *il Veneto,* Touring Club Italiano, Milano, 2004.

Abbadir A., “La crisi cancella 260 imprese – I dati allarmanti diffusi dalla Camera di Commercio per la Riviera del Brenta. Male anche il turismo”, *La Nuova di Venezia*, 17/03/2013, nuovavenezia.gelocal.it

Abbadir A., “In Riviera la crisi colpisce il turismo. Crollo del 15% negli alberghi”, *La Nuova di Venezia,* 06/08/2013, nuovavenezia.gelocal.it

Arduini C., Carlesi P., Scialpi R., *Turisti d’acqua dolce nel Bel Paese*, Touring Club Italiano, Milano, 2001.

Arranz J. B., *El Canal de Castilla. Memoria descriptiva*, Martin, Valladolid, 1957.

Badin G., *Storia di Dolo, documenti e immagini,* La Press, Venezia, 1997.

Baldan A., *Storia della Riviera del Brenta volume I,* Aldo Francisi Editore, Abano Terme, 1988.

Baldan A., *Storia della Riviera del Brenta volume II,* Aldo Francisi Editore, Abano Terme, 1988.

Banca d’Italia, *Manuale della bilancia dei pagamenti e della posizione patrimoniale sull’estero dell’Italia,* 2004.

Bondesan A., Caniato G., Gasparini D., Vallerani F, Zanetti M., *Il Brenta,* Cierre Gruppo Editoriale, Verona, settembre 2003.

Bondì F., Mariacher G., *La calzatura della Riviera del Brenta: storia & design,* Cavallino/ Venezia, Venezia*,* 1979*.*

Burton A., *The canal builders,* Methuen, London, 1972.

Canestrini D., *Andare a quel paese: vademecum del turista responsabile,* Feltrinelli, Milano, 2003.

Cassola P., *Turismo Sostenibile e aree naturali protette. Concetti, strumenti e azioni,* Edizioni ETS, Pisa, 2005.

Cazzador G., *Il Naviglio Brenta: storia e trasformazioni di un fiume,* Nuova Immagine, Dolo, 1980.

Codini M., *Vacanze diverse. Vacanze alternative per giovani e meno giovani, vacanze accessibili anche ai disabili,* Edizioni Lavoro, Roma, 2000.

Conseil National du Tourisme con la collaborazione di Voies Navigables de France (VNF), *Le Tourisme Fluvial,* Parigi, 1997.

Da René G., *Le Canal du Midi et les voyes navigables de l'Antique à la Mediterranée*, Editions Ouest-France, Rennes, 2000.

Formenton G., *Guida alla Riviera del Brenta: storia, arte, cultura,* Edizioni Medoacus, Oriago (VE), 1987.

Franch M. (a cura di), *Marketing delle destinazioni turistiche,* McGraw-Hill, Milano, 2010.

GAL Venezia Orientale, *Il turismo fluviale in Italia,* Mazzanti Editori, Portogruaro, 2008.

GAL Venezia Orientale, *Le vie d'acqua del Nord Italia,* Mazzanti Editori, Portogruaro, 2006.

Galli P., Notarianni M., *La sfida dell'ecoturismo,* Istituto geografico De Agostini, Novara, 2002.

Goethe J.W., *Viaggio in Italia,* a cura di E. Zaniboni, Firenze, 1948

Idili L., Siliprandi L., *Il marketing degli operatori turistici,* Franco Angeli, Milano, 2005.

Lando F., *La geografia dell'industrializzazione nel secondo dopoguerra. La situazione nazionale e il caso veneto-friulano.,* Cedam, Padova, 2012.

Lupo M., *Il museo celebra Michele Lanza,* La Stampa – Cronaca di Torino, 15 giugno 1995.

Mameli P., *Passeggiando per … La Riviera del Brenta: una guida emozionale, tra storia, ville, monumenti, itinerari e curiosità,* Storti, Oriago (VE), 2012.

Osser E., "Così l'Italia ha massacrato Palladio", *Il giornale dell'arte,* ottobre 2008, pp. 18-22.

Osservatorio turistico regionale, Regione e Unioncamere Emilia-Romagna in collaborazione con Confcommercio e Confesercenti, *Le dinamiche del mercato turisico: impatto della crisi economica internazionale ed esigenze di innovazione,* Maggioli Editore, Dogana (Repubblica di San Marino), 2009.

Peron P., *Luoghi del culto popolare lungo la Riviera del Brenta,* Rotary Club, Venezia, 1996.

Petrossi L., *Storia e organizzazione del turismo,* Ed. San Marco, Venezia, 1967.

Petts G., *Forested river corridors: a lost resource,* in Cosgrove D., Petts G., *Water, engineering and landscape,* Belhaven Press, London, 1990, pp.12-34.

Rossi R., Zanette M., *Col Burchiello lungo la Riviera del Brenta,* Edizioni Ghedina, Cortina d'Ampezzo (BL), 1980.

Sasso M., "Andar per fiumi. Un turismo diverso: lento, riflessivo, lontano dalle folle. In cerca di paesaggi segreti. Ora è boom anche in Italia. Partendo da Nordest", *L'Espresso,* 22/08/2013, pp. 124-125.

Steinbach J., "River related tourism in Europe. An overwiew", *Geo Journal,* Aprile 1995, pp. 443-458.

Tenenti A., Tucci U., *Storia di Venezia,* Istituto della Enciclopedia italiana, 1991.

Tiozzo G. B., *Le ville del Brenta, da Lizza Fusina alla città di Padova, Venezia, Cavallino,* Cavallino/ Venezia, Venezia, 1977.

Tiozzo G. B., Semenzato C., *La Riviera del Brenta: itinerario storico-geografico e guida delle ville e degli edifici notevoli,* Canova, Treviso, 1978.

Turner T., *Landscape planning and environmental impact design,* UCL Press, London, 1998.

Unione dei Comuni della Riviera del Brenta, *Le delizie della Brenta. Arte, cultura, gastronomia, natura, artigianato tra Padova e Venezia,* Centro studi Riviera del Brenta e Publileo, Mira (VE), 2012.

Vallerani F., *Acque a Nordest. Da paesaggio moderno ai luoghi del tempo libero,* Cierre, Verona, 2004.

Vallerani F., *I canali artificiali inglesi dal declino modernista alla valorizzazione turistica,* in Pasinato A., *Oltreconfine. Lingue e culture tra Europa e mondo,* Donzelli, Roma, 2000, pp. 229-247.

Vallerani F., *La scoperta dell'entroterra. Nuovi turisti tra Veneto orientale e pordenonese,* Ediciclo Editore, Portogruaro (VE), dicembre 1994.

Vicini S., *Il turismo fluviale conquista il mercato italiano,* articolo tratto da GuidaViaggi n. 984 del 10 maggio 2004 (www.guidaviaggi.it).

Williams S., *Outdoor recreation and the urban environment,* Routledge, London, 1995.

RIFERIMENTI INTERNET

www.acrib.it

www.ascomrivieradelbrenta.com

www.battellidiroma.it

www.gommonautipordenonesi.it

www.houseboatsvenice.it

www.ilburchiello.it

www.impresaturismo.it

www.infocat.it

www.ires.it

www.istat.it

www.lapiazzaweb.it

www.lastminute.com/it

www.naviandes.com

www.ortoveneto.it

www.paliodelruzante.org

www.parks.it

www.provincia-rimini.it

www.renaioli.it/barchetto_sull_arno.htm

www.sapere.it

www.ve.camcom.gov.it

www.venicemarathon.it

virgo.unive.it/ciset/website