



Dal convegno della FILCAMS e della FILT

## Le proposte per il Veneto

**L**a CGIL ritiene che la varietà unica di offerta turistica del Veneto rappresenti un'eccezionale opportunità di benessere sociale e sviluppo economico. Il diffuso policentrismo di città d'arte, mare, montagna, laghi, luoghi naturali invidiati dal mondo, consentono un'offerta per tutti i gusti. Tutto questo è stato però sfruttato senza rispetto e lungimiranza con la distruzione del paesaggio, troppo cemento, eccessivo consumo del suolo agricolo, scarsità dei servizi, bassa qualità dell'offerta turistica e infrastrutturale: la crisi dei consumi e della domanda interna ha ormai pesanti ricadute su tutta la nostra economia.

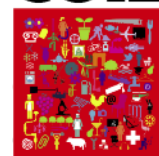
Affrontare il nodo della rete dei trasporti e infrastrutture per rendere attraente la nostra regione nel mercato globale al servizio dei milioni di turisti che ogni anno scelgono il Veneto è una delle condizioni di analisi del Convegno "Infrastrutture e trasporti al servizio del turismo: proposte per il Veneto" che si tiene a Mestre il 22 maggio 2013.

Come Filt e Filcams, le organizzazioni sindacali dei lavoratori dei trasporti e del turismo, siamo convinti che nella promozione di bellezza, arte e cultura, l'offerta di una qualificata rete di infrastrutture e trasporti possa diventare uno degli assi e un'opportunità per il lavoro e l'economia turistica e sociale del Veneto. L'iniziativa si colloca nell'am-

bito di attività di valorizzazione del piano del lavoro elaborato dalla CGIL Veneto e presentato il 18 dicembre scorso.

Nelle pagine seguenti vengono incrociate le analisi sindacali sulla situazione di entrambi i settori e le proposte presentate ai soggetti regionali coinvolti nel convegno. L'obiettivo è di tutelare e creare buona occupazione, favorendo lo sviluppo e la crescita economica in Veneto anche attraverso l'incremento di Turismo e Infrastrutture come strumento per uscire dalla crisi.

**CGIL**



il piano  
del lavoro  
in veneto

Il Veneto solidale, moderno, inclusivo

## La mancanza di politiche industriali per il turismo penalizza l'Italia. Quali rimedi?

Nel Piano del Lavoro in Veneto della CGIL sosteniamo con forza che il Turismo è una grande risorsa e opportunità per la Regione. Siamo convinti che il turismo assume un ruolo strategico per l'economia Regionale. Non ci può essere economia veneta senza manifatturiero, ma non ci può essere un'economia veneta senza il turismo come motore economico, come strumento per far ripartire lo sviluppo e uscire dalla crisi. Noi diciamo che non ci può essere economia Turistica di sviluppo senza buona occupazione, senza crescita professionale, senza strategie che ci permettano di accorciare la stagionalità.

Quando però si parla di Turismo si parla di Governo del sistema, di promozione del territorio, di qualificazione dell'offerta, di politiche fiscali, di investimenti e crescita.

Quando si parla di Turismo si parla di infrastrutture, di promozione del nostro incommensurabile patrimonio culturale, di favorire relazioni tra popoli e nazioni. Dentro questi singoli temi si registra un deficit di tutto il paese come ben evidenziato nel Piano Strategico per lo Sviluppo del Turismo in Italia redatto dal Ministero per gli Affari Regionali,

il Turismo e lo Sport nel gennaio 2013. Nel Piano si sostiene, e giustamente, che il turismo non è mai stato considerato come un investimento su cui puntare per lo sviluppo del paese con la convinzione sbagliata che i turisti internazionali continuino ad arrivare spontaneamente in Italia.

Questa mancanza di politiche industriali per il turismo ci ha portato a slittare dalla prima posizione a livello europeo all'inizio degli anni Ottanta alla terza nell'ultimo quindicennio dietro Spagna e Francia. Considerando che in questo settore sono impiegate in tutta Italia circa 2,2 milioni di lavoratrici e lavoratori e che il contributo del Turismo sul prodotto interno lordo pesa per circa il 9% della produzione nazionale una strategia per superare tutti i ritardi accumulati in questi anni è fondamentale.

### I capitoli da affrontare sono:

- **mancanza di una governance del turismo**
- **carenza di comunicazione e promozione**
- **mancanza di coordinamento tra regioni**
- **ricettività antiquata ed obsoleta**
- **poca attenzione alla formazione del personale**
- **carenza di investimenti e una pressione fiscale non in linea con i paesi Europei**
- **debolezza delle infrastrutture e altro ancora.**

Tutti questi ritardi si riflettono sul Veneto e nel Veneto. Anche la nostra regione deve superare un deficit di infrastrutture e adeguare la *governance* del settore alle sfide dell'economia globale. Con questo convegno vogliamo concentrare la nostra attenzione sui Trasporti regionali finalizzati a sostenere e sviluppare i flussi turistici che hanno numeri impressionanti.

L'economia turistica del Veneto pesa per l'8,2% del PIL regionale, 3,5 volte il fatturato dell'agricoltura, 3,5 volte il fatturato dell'alimentare e il 54% del fatturato del commercio.

Il Veneto si conferma inoltre come prima regione turistica d'Italia con il 14,9% di recettività per posti letto e per tipologia ricettiva, con 15.818.525 arrivi nel 2012 e 62.351.657 di presenze. Tutto il territorio veneto è caratterizzato da mete turistiche e offerta turistica. Mare, Città d'Arte, Lago, Montagna, Terme. Il movimento turistico per l'anno 2012 in pernottamenti è stato per il balneare del 41%, per le città d'arte del 29%, per il lacuale del 18%, per il montano del 8%, per il termale del 5%.

I flussi turistici di stranieri per l'anno 2012 sono il 65% del totale per 10,2 milioni di arrivi con la fetta più consistente di tedeschi con il 34%, seguono gli inglesi e dal nord Europa con il 15%, dai paesi BRIC con il 10%, dal nord America con l'8%, dalla Francia con il 6%, dai paesi dell'Est con 8%, da Spagna e Portogallo 3%, infine da altri mercati il 10%.

Questi dati ci dimostrano che i turisti internazionali sono fondamentali per il settore turistico del Veneto e, secondo analisi del mercato internazionale, si affaccia sempre più in modo preponderante il flusso dai paesi emergenti, il BRIC, e dai paesi del golfo.

Queste analisi ci dicono che a medio lungo periodo aumenterà la connettività aerea dai paesi emergenti, aumenterà il turismo europeo senior per l'invecchiamento della popolazione, crescerà il flusso di turisti dai paesi dove emerge una classe media con potere economico



più elevato: Russia, Golfo, Brasile, India, Cina. Aumenterà la connettività Internet.

Il flusso turistico di Italiani è del 35%. Il trend del 2012 ci dice che la tendenza dal 2005 al 2012 di presenze e di arrivi del turismo straniero è in costante crescita mentre quello del nostro paese è in costante calo con una curva di caduta evidente e preoccupante nel 2012. Su questo dato si registra tutta la crisi economica che sta vivendo il nostro paese. Le presenze turistiche di cittadini europei ed extraeuropei sostengono oggi il settore.

Questo in un quadro più generale dove quella turistica è una delle più grandi industrie globali, si pensi che nel 1980 i turisti internazionali erano 277 milioni e che nel 2012 hanno superato la soglia del miliardo. Secondo l'agenzia dell'Onu per il Turismo si prevede che il settore continuerà a crescere del 3,3% annuo.

Questi dati ci dicono pure che gli interventi sul territorio, sulle infrastrutture, sulle strutture alberghiere devono avere come obiettivo anche la sostenibilità ambientale.

La sfida della sostenibilità ambientale deve essere vista come una opportunità occupazionale e migliore qualità del lavoro oltre che una fondamentale opportunità per la qualificazione del territorio contro la cementificazione di coste e luoghi sensibili. Riqualficazione del territorio e suo recupero al fine di esaltare la bellezza della Regione.

E che questo settore può e deve essere un volano fondamentale per la salvaguardia ed il recupero del nostro patrimonio artistico che non si trova in nessun altro paese del modo. La manutenzione, il recupero, la salvaguardia del patrimonio artistico vuol dire lavoro, lavoro qualificato, occupazione.

## **Operatori nel Turismo tra precariato e stagionalità: un patrimonio umano da valorizzare**

I dati sull'occupazione sono più difficili da reperire e si fermano al 2011. Come sopra riportato il contributo del settore turistico al PIL nazionale è del 9% e sull'occupazione è del 10% per circa 2,2 milioni di lavoratrici e lavoratori.

In quattro regioni italiane si concentra il 50% dell'occupazione totale del settore; Lombardia, Veneto, Emilia Romagna, Lazio. In Veneto sono occupati nel Turismo, dati 2011 dell'Ente Bilaterale Nazionale Turismo, 96.733 lavoratrici e lavoratori di cui 27.419 stranieri. Il 60% degli occupati nel settore è rappresentato da donne. Bisogna evidenziare che i dati medi sono la risultante di valori molto variabili nell'arco dell'anno e caratterizzati dalla forte stagionalità del settore.

Alla fine del 2012 le imprese at-

tive nel Veneto nel turismo-alberghiero-ristorazione erano 34 mila.

Il dato più evidente per questo settore ce lo fornisce Veneto Lavoro.

La riduzione delle posizioni lavorative nel 2012 ha riguardato con maggiore rilevanza l'industria con -11.000, e le costruzioni con -7000. Il settore del turismo-alberghi-ristorazione evidenzia un saldo positivo importante di + 5000.

Questo saldo positivo è dovuto anche all'effetto della "regolarizzazione" di una quota importante di lavoro intermittente a seguito delle modifiche introdotte dalla L.92/2012 (cosiddetta legge Fornero).

Questo settore è caratterizzato da lavoro stagionale, lavoro intermittente, vaucher, lavoro nero. Per vincere le sfide del mercato globale non possiamo pensare di affrontare queste sfide con la una assoluta precarietà. La precarietà abbassa il livello della professionalità delle lavoratrici e dei lavoratori e sceglie una via bassa per sopravvivere nel mercato. Non c'è settore come il Turismo dove i fattori di crescita sono legati ad elementi strutturali. Noi sosteniamo che, insieme a Regione Veneto e Associazioni Datoriali, possiamo lavorare per accrescere la professionalità dei lavoratori con una regia che veda tutti gli attori in campo per offrire percorsi formativi di qualità e alta professionalità. Dobbiamo lavorare insieme per combattere il lavoro nero ed il lavoro precario. Dobbiamo combattere l'uso distorto del lavoro a chiamata e vaucher che in una enormità di casi nascondono lavoro irregolare.

Un primo lavoro è stato fatto sulla presentazione della legge regionale per il Turismo che presenta per noi molte criticità e molti elementi non condivisibili. Come Sindacato abbiamo fatto le nostre osservazioni che vanno nella direzione sopra illustrata.

Favorire buona occupazione nel rispetto dei contratti collettivi, promuovere una formazione continua coinvolgendo tutti i soggetti sociali, osservatorio regionale del turismo sull'occupazione, ruolo



pubblico centrale dell'informazione di accoglienza turistica con il mantenimento e la professionalizzazione dei lavoratori, contrasto al lavoro irregolare sono solo alcuni dei temi che abbiamo proposto nella nuova legge. Oltre a questo deve essere fatto un lavoro per stringere le stagionalità coordinando Comuni e Regione sugli eventi e innalzando la qualità del prodotto turistico.

*Vista l'analisi dei flussi turistici internazionali e del suo sviluppo nei prossimi anni è opportuno ora fare un'analisi sulla stato dei trasporti nella nostra Regione.*

## **Il quadro attuale delle infrastrutture Opportunità di sviluppo negli aeroporti in Veneto**

I Veneto dispone di tre aeroporti (Verona, Venezia, Treviso), con concessioni rinnovate da poco, un contratto di programma decennale per il Marco Polo 2012/2021, con un flusso di viaggiatori superiore a 13 milioni di passeggeri anno. I limiti più evidenti riguardano la ridotta propensione delle compagnie aeree a voli di medio e lungo raggio con particolare riferimento agli scali internazionali. Questo argomento lo abbiamo più volte segnalato con la crisi Alitalia degli anni 2000 il rischio di fare, ben che vada, una compagnia regionale rispetto alle altre grandi compagnie di bandiera europee. La possibile perdita della compagnia e della "bandierina" (rappresentata da questo vettore), con il quinto anno di bilanci negativi della società CAI/AIRONE e con il prossimo azzeramento del capitale sociale ci fa temere una ulteriore riduzione della presenza italiana sul trasporto aereo. Inevitabilmente questo ha delle potenziali ricadute sul turismo in quanto rende più complicato il quadro socio economico degli arrivi extra UE nella nostra Regione via Parigi o Francoforte. In questo quadro Venezia è riuscita a mantenere aperte alcune linee di potenziale sviluppo con voli internazionali, sia pure con una più marcata presenza di compagnie low cost che si portano dietro tutti i temi della via bassa dello sviluppo e delle condizioni di lavoro collegate. I tre scali sono baricentrici rispetto alla Regione, sufficientemente attrezzati, e hanno buone opportunità di sviluppo a condizione che si lavori per costruire una possibile intesa che sfrutti le eccellenze territoriali e sviluppi qualità in luogo di assurde competizioni al massimo ribasso per strapparsi i voli.

Ci convince il bisogno di rendere più attraenti i nostri scali con migliori e maggiori servizi a utenti e lavoratori. Riteniamo che non servono altri aeroporti in questa Regione, né nuove piste almeno per qualche decennio.

Il turista che giunge nei nostri aeroporti deve immediatamente fare i conti con la carenza di infrastrutture e servizi di trasporto pubblico. Sul piano delle infrastrutture si sono spese molte chiacchiere politiche, ma non si è ancora dotato il sistema

di una bretella ferroviaria di collegamento con i centri città di Verona e Venezia, e con una servizio metropolitano frequente e regolare. Inoltre il servizio di trasporto pubblico su gomma è assai modesto e carente in particolare al mattino presto e alla sera, al sabato e domenica, con la conseguenza che non è minimamente pensato né costruito sui bisogni dei turisti, ma unicamente sul trasporto scolastico, fatto salvo il caso di Venezia per la continuità territoriale e il diritto alla mobilità.

## **Porto passeggeri e servizi marittimi: scelte chiare a vantaggio di residenti e turisti**

I Porto turistico di Venezia è al centro di una disputa sulle grandi navi in bacino di S. Marco per i rischi ambientali e la intollerabile condizione paesaggistica. In questo caso si dovrebbe operare con celerità, in accordo con le compagnie crocieristiche, per ridurre l'impatto ed eliminare in prospettiva il passaggio in Canal Grande. La cura delle Città, tra cui Venezia, è una delle condizioni indispensabili per l'offerta turistica. In una logica di sistema che deve attrarre turisti per un'alta qualità e offerta di servizi ci trova convinti fautori di scelte che siano chiare e trasparenti a vantaggio di tutti (residenti e turisti). L'attuale offerta di frequenza dei servizi di trasporto lagunare è possibile solo con la convivenza di servizi diversi e con un biglietto maggiorato per il turista.

Siamo convinti che sia sbagliato un modello di sviluppo basato solo sulla attività crocieristica, ma siamo altrettanto determinati ad impedire guerre di religione contro questa attività.

Siamo ripetutamente intervenuti in questi anni, durante la crisi Tirrenia e il suo braccio operativo divisionale di Venezia (Adriatica Navigazione) per chiedere di ricostruire ponti in Adriatico fatti di attività tra le due sponde e tutto il Mediterraneo con traghetti pubblici e collegamenti che sono tutti stati sviluppati nel mare Tirreno. Ci è stato ripetuto dalla Autorità Portuale che non si fa perché non c'è domanda! Temiamo che non si faccia nemmeno perché non c'è offerta, visto che la Compagnia Adriatica di Navigazione uno spazio adeguato e importante da/per Venezia lo aveva creato.

## **Autostrade: no al caro pedaggi, sì a migliorare l'offerta per gli automobilisti**

I sistema autostrade veneto, i collegamenti con i territori di prossimità, sono stati curati con molto interesse dai decisori politici regionali in questi anni. Disponiamo oggi di una valente rete autostradale, che salvo ripensamenti imprevedibili, ha previsto un ulteriore significativo ampliamento, persino ben oltre le attuali necessità e le realistiche previsioni di traffico. Non a caso questo è uno dei temi del groviglio oscuro della politica/affari di questa Regione, che le più recenti inchieste della Magistratura hanno messo in luce. Il crollo del traffico è dovuto strutturalmente alla crisi eco-

nomica e di produzione di beni, ma non escludiamo nemmeno una quota dovuta al caro pedaggi. Il turista si muove informato e valuta l'offerta in base a parecchi indicatori di qualità e di prezzo. Pensiamo che si debbano selezionare le opere assolutamente indispensabili, cogliendo questa fase strutturale di crisi come una condizione formidabile del cambio di modello di sviluppo veneto.

Inoltre nonostante gli alti pedaggi, che hanno possibili raffronti solo con la Costa Azzurra a livello europeo, abbiamo un'offerta scarsa per gli automobilisti autostradali (qualità manto stradale, infrastruttura, poche e malridotte aree di sosta, aree di servizio solo a pagamento, segnaletica confusa, ecc.).

Infine per rendere attraente l'alto valore aggiunto del nostro paesaggio è necessario mettere ordine sulla pubblicità verticale che è stata autorizzata in modo dissennato. Si dovrebbe lasciare il campo visivo libero per la sicurezza stradale, con minori indicazioni che rendano più efficace il messaggio e far sparire la pubblicità almeno in larga parte della rete.

### **Strade: curare di più il patrimonio esistente**

La condizione delle strade italiane, tolte le eccezioni delle Province speciali confinanti, è pessima. Il Veneto purtroppo non fa eccezione. La riduzione delle risorse per la manutenzione ordinaria e straordinaria della viabilità regionale e locale fa sì che il fenomeno buche sia il tema centrale.

Si dovrebbe scegliere in quale direzione avviare le risorse disponibili, in luogo del mantenimento in vita delle grandi opere, capaci fonti di attrazione di denaro pubblico, con scarso ritorno, in molteplici casi, di reali benefici per gli automobilisti. Invece si persevera nella logica dello sviluppo legato a strade e

capannoni incuranti dei cambiamenti epocali avvenuti nel quinquennio scorso. Per altro si sta riducendo l'offerta viabilistica con il passaggio di buona parte delle strade di servizio alle città (tangenziali) alla viabilità a pagamento. Sembra il motto "pagherete caro, pagherete tutto", con la conseguenza che un paese poco ospitale è poco attraente anche per il forestiero.

I collegamenti sono una delle chiavi di successo di molte località turistiche venete. La condizione delle strade, la percorribilità, l'accessibilità, i tempi di percorrenza sono tutti elementi che possono favorire l'offerta turistica. Per queste ragioni ci permettiamo di suggerire almeno un cambio delle priorità regionali (qualche strada in meno e curare di più il patrimonio esistente).

### **Navigazione fluviale e sul lago di Garda: delicati equilibri da mantenere**

Il Veneto è una terra di fiumi, con alcuni di questi è possibile costruire un progetto turistico di buona qualità e di importante valenza sociale ed economica. La Riviera del Brenta è il caso più noto, ma di certo non è l'unico. Si pensi all'asta del Po con tutta la rete fluviale del fiume che interessa più Regioni italiane.

La qualità delle acque superficiali, la lotta all'inquinamento, il risanamento, il ripopolamento ittico, il ripristino delle anse fluviali naturali, la cura del territorio del fiume sono tutte azioni che favoriscono godibilità e benessere sociale culturale.

Il turismo fluviale in Italia è sempre stato poco sviluppato e curato lasciando ampie aree di degrado ambientale e paesaggistico. Siamo convinti invece che questa offerta, opportunamente studiata sia una intelligente proposta turistica e per il tempo libero.

Il lago di Garda è una delle eccellenze regionali, particolarmente amata dal turismo d'oltralpe. Riteniamo che dare stabilità alla navigazione dei laghi italiani, per noi il Garda, con linee di sviluppo e offerte turistiche studiate siano una valida condizione di sviluppo dei territori e della ampia e varia offerta regionale.

### **Impianti a fune: valutarne meglio la proliferazione**

Il Veneto è la Regione, escluse le provincie speciali, con il maggior numero di impianti a fune, al servizio del turismo. Gli impianti di risalita, sono diventati essi stessi attrazione turistica, basti pensare alle Tofane o alle Pale di S. Martino. Purtroppo si è costruito molto, assecondando tutte le richieste



degli enti locali, e in qualche caso male senza opportune valutazioni ambientali e sociali, al pari del resto dell'Italia. Bastano due dati significativi: solo in un caso del Bellunese la società di gestione della funivia grazie ad una buona e lunga stagione sia invernale sia estiva presenta bilancio in attivo senza contributi pubblici. Ci sono centinaia di impianti dismessi in Veneto, ancora installati dopo molti anni dalla loro chiusura, a dimostrazione del fallimento della proliferazione di impianti di risalita fatta senza le opportune valutazioni. Siamo convinti che si continueranno a costruire impianti di risalita, ma chiediamo che prima di farlo ci sia una attenta analisi costi/benefici, compresi quelli ambientali. Chiediamo che non si costruiscano più impianti o caroselli sciistici dove l'innevamento naturale è scarso, sulle cime delle montagne dove l'impianto è realizzabile con alti danni ambientali e al paesaggio, su monti fragili (vedasi l'esempio della Rocca di Monselice: cantiere attualmente sequestrato dalla Magistratura e movimento franoso in corso). Chiediamo che non tutte le cime siano interessate da impianti di risalita perché alcune sono da raggiungere unicamente con le proprie forze.

Chiediamo che siano rimossi tutti gli impianti dismessi per il necessario ripristino ambientale.

## Ferrovia e trasporto pubblico locale: fattori decisivi per la ricchezza regionale

Il servizio ferroviario regionale e il trasporto pubblico locale soffrono di risorse insufficienti, con gravi responsabilità della Regione, che non mette nemmeno un euro nel 2013 del proprio bilancio regionale per finanziare il servizio. A questo si aggiunga una non meno grave assenza di politica innovativa su integrazione, riordino, aggregazione delle aziende per migliorarne l'attuale condizione.

Pensiamo che ogni giorno si confermi la scarsa qualità e affidabilità dei servizi pubblici di trasporto regionali. Ci sono poi piaghe francamente intollerabili nel 2013. Basti un esempio per tutti: costringere un turista a cambiare più vettori per fare pochi chilometri con un mezzo pubblico, ma soprattutto a munirsi di più biglietti di varie aziende del TPL diventa un "calvario". Basterebbe così poco a fare il biglietto unico regionale valido per tutti i mezzi pubblici e unicamente differenziato per la percorrenza, come in uso ormai anche nei paesi un tempo chiamati "in via di sviluppo". Poi bisogna sviluppare un servizio con al centro l'utente, per cui sono necessari biglietti e servizi multilingue, informazioni complete chiare e trasparenti, servizi dedicati, campagne promozionali, potenziamento delle corse nei casi di eventi di forte richiamo (fiere, spettacoli, grandi mostre, concerti, ecc.).

Servirebbe un trasporto pubblico locale efficiente ed efficace per dare una mano all'attrattività delle nostre località turistiche. Purtroppo non è così e la politica non ha dimostrato sufficiente interesse a riorganizzare il servizio pubblico in tempi e modi accettabili.

Nemmeno le autonomie locali hanno fatto tutto quello che è possibile per migliorare il servizio urbano. Basti pensare ai ritardi sull'acquisto di mezzi e sull'im-

plementazione di infrastrutture innovative; alla mancanza di parcheggi scambiatori per l'intermodalità; alla scarsa frequenza dei collegamenti delle periferie con i centri urbani; all'assenza di servizi fuori dagli orari di punta scolastici; all'inadeguatezza delle zone a traffico limitato dei centri storici; all'insufficiente integrazione di politiche della sosta con servizi pubblici locali per offrire corsie riservate e protette. Serve un cambio di strategia e di cultura che privilegi il trasporto pubblico all'uso del mezzo privato in ambito almeno urbano.

## Le nostre richieste: più coordinamento e meno nanismo

Le nostre richieste puntano decisamente a migliorare e sviluppare questi servizi come fattore decisivo per la ricchezza prodotta dalla nostra regione per dare maggiore e buona occupazione, perché si percorra una via alta offrendo servizi integrati di turismo e trasporto di qualità e non solo protesi al risparmio.

Vogliamo chiedere ai nostri interlocutori un confronto su alcuni spunti che la dicono lunga sui bisogni dimenticati e inascoltati. Nonostante un'esperienza di 150 anni di offerta turistica rimane ancora grande il gap con altre Regioni europee relativamente all'unità delle forze e alle



finalità delle azioni promozionali. Soffriamo di disordine, nanismo e “fai da te” che si vedono bene nelle fiere internazionali in cui il Veneto si presenta con “mille offerte” differenti e poco qualificate. E’ usata ancora troppo poco la rete web con tutte le sue potenzialità di far conoscere il nostro prodotto turistico nel mondo e va promossa con più attenzione un’ampia gamma di proposte che coprano le esigenze di varie tipologie di turisti. Abbiamo un’offerta potenzialmente varia e vastissima, ma disorganica con la conclusione che le stesse risorse dal ministero/regione agli enti locali si perdono in mille rivoli. La Francia con minori risorse investite in promozione è molto più efficace di noi sui borsini internazionali.

Inoltre non possiamo tacere l’assurda competizione che si scatena tra luoghi turistici di una stessa offerta, anziché unire le forze per integrare offerta e migliorare reti e i servizi. Vale tanto per la promozione, ma pure per i calendari di eventi, fino all’apertura dei musei. Sempre più sale e musei chiusi per assenza di custodi la dicono lunga su questa emergenza.

Le istituzioni preposte dovrebbe-

ro varare con urgenza un piano straordinario per salvare e rilanciare le bellezze regionali favorendo e sostenendo con un efficace servizio di trasporto pubblico la facilità di accesso e di visita. Siamo per incoraggiare progetti di sviluppo turistico regionale che ne qualifichino l’offerta portandola a livello degli standard internazionali. Sosteniamo le iniziative che qualificano l’offerta quali “il vaporetto dell’arte” a Venezia o le grandi mostre che dimostrano il valore turistico di tutte le province venete.

La competizione sul mercato globale si gioca su più fattori. Indubbiamente bisogna porsi il problema della competizione economica e del rapporto qualità/prezzo delle nostre offerte. Ci sembra miope e da “bottegari” la continua richiesta di togliere la tassa di soggiorno. Non sono certo pochi euro incassati dai comuni che fanno scappare i clienti se in cambio la città è più pulita, attraente, ordinata.

Siamo convinti che il fattore di successo è creare e gestire brand efficaci. Noi disponiamo di un eccelso patrimonio che richiede l’esercizio di idee innovative, lo stimolo positivo a investimenti pubblici e privati che ri-

mettano al centro il turista e l’attenzione ai suoi bisogni. Servono progetti politici ed economici per un cambio efficace di paradigma per la cultura, per il paesaggio, per i luoghi d’arte, per la promozione di un’offerta stabile e integrata che poggi sulle eccellenze della nostra regione.

Siamo determinati a difendere aziende e lavoro di successo perché questa è l’unica via percorribile per promuovere/sviluppare questo settore, ricostruendo un rapporto di fiducia e di qualità con i turisti come ha dimostrato possibile la vicenda del “vino Doc gp” italiano che ha rovesciato in positivo la drammatica esperienza e stagione del metanolo.

Vogliamo aprire un confronto che veda coinvolti su questi temi tutti i soggetti interessati con l’obbiettivo di tutelare e creare buona occupazione, di favorire lo sviluppo e la crescita economica in Veneto, anche attraverso il Turismo come strumento per uscire dalla crisi.

**Testi dalla relazione del Convegno di Adriano Filice, segretario generale Filcams Veneto, e di Ilario Simonaggio, segretario generale Filt Veneto.**

## Il Veneto da riqualificare

# Un paesaggio solidale per frenare il consumo di territorio

**L**’Italia, com’è noto, possiede il più cospicuo patrimonio artistico del mondo. Un primato ricordato di continuo da stampa e Tv e ora perfino dai politici, con una punta di autocompiacimento invero poco giustificato. Perché al di là dei proclami, il paesaggio e il patrimonio storico e artistico della nazione, tutelato da un apposito e spesso disatteso articolo della Costituzione, continua a essere considerato da troppi

pubblici amministratori come un ostacolo alla realizzazione di interessi più o meno confessabili. Oggi, forse, un sindaco non oserrebbe uscirsene pubblicamente con affermazioni come quelle che ancora negli anni novanta del secolo scorso si permise di fare il primo cittadino di Caserta, il quale sosteneva senza tanti giri di parole come la sua città fosse penalizzata dalla presenza della reggia borbonica, mentre in realtà essa godeva e gode di un non disprezzabile indotto turisti-

co grazie proprio alla reggia, ai primissimi posti in Italia per numero di visitatori. Il sindaco avrebbe dovuto confessare più semplicemente che “penalizzati” erano soltanto alcuni immobilisti bramosi di costruire a pochi metri dallo straordinario parco, e che fra gli interessi collettivi e costituzionali e quelli di pochi speculatori, il Comune aveva scelto i secondi.

Ma quanti sindaci simili a quello di Caserta ci sono stati e ci sono in Italia? (segue a pag. 8)

Anche se in modo meno esplicito, l'insofferenza per il patrimonio culturale, vissuto come un ostacolo e un freno all'iniziativa economica pubblica e privata, è ancora formidabile, e neppure la crisi economica, che poi, in non piccola parte, è anche crisi di questo vecchio modello di sviluppo, è capace di imprimere una diversa direzione alle scelte strategiche di chi ci governa a Roma e in periferia.

Così, da Caserta al Veneto, dalla Sicilia al Friuli, ville, palazzi, case, castelli, chiese, parchi e giardini, campagne e corsi d'acqua continuano a subire sempre nuovi assedi di villette e condomini, capannoni industriali e artigianali, centri commerciali, autostrade e viadotti. Ai quali si sono aggiunti da ultimo i pannelli fotovoltaici e le pale eoliche, collocati senza criterio a deturpare paesaggi agrari e naturali.

Per restare nel Veneto, non c'è ormai chilometro di strada nell'asse Verona-Venezia dove sia consentito allo sguardo di spaziare oltre una pressoché ininterrotta sequenza di edifici di ogni specie, disseminati ovunque in un caos indescrivibile. In quarant'anni uno dei paesaggi più celebrati del mondo è stato cancellato con barbarica e miope determinazione.

Eppure ancora negli anni cinquanta del secolo scorso il paesaggio veneto non era molto diverso da quello descritto con ammirazione da Goethe nel suo *Viaggio in Italia* (1786). Certo, quello era un Veneto povero. Ma era davvero ineluttabile che il pur prodigioso sviluppo economico del cosiddetto Nordest, in pochi decenni dovesse sfigurare così profondamente, capillarmente e senza rimedio paesaggi tanto mirabili? Era inevitabile costruire dove si è costruito e come si è costruito? Far corrispondere a ogni campanile una zona industriale? Era davvero necessario demolire o manomettere migliaia di case rurali piccole e grandi, spesso secolari, per sostituirle con villette pretenziose? Se ieri si poteva accampare come scusa un più o meno inconscio desiderio di rivalsa nei confronti di un passato di ristrettezze, un tale atteggiamento è oggi, e anzi da un bel pezzo, inaccettabile e privo di giustificazioni, perché già la Costituzione, all'indomani della guerra, l'abbiamo ricordato, aveva lucidamente posto il problema. E poi lungo gli anni cinquanta, a fronte di uno sviluppo che si profilava tanto entusiasmante ed incalzante quanto traumatico per il patrimonio culturale italiano, non mancò chi, sulla scorta della Costituzione e di una

tradizione secolare che risaliva alle legislazioni protezionistiche degli stati italiani preunitari, rivendicò il primato della tutela, al quale avrebbero dovuto adeguarsi le scelte pianificatorie.

Sappiamo come sono andate le cose. L'Italia di oggi, e il suo martoriato paesaggio, sono figli in realtà soprattutto della storica sconfitta del progetto di legge urbanistica del ministro Fiorentino Sullo, che nei primi anni sessanta dovette drammaticamente soccombere agli interessi della rendita fondiaria e dell'immobiliarismo speculativo, che da allora in poi hanno trovato solo parziali correttivi, perpetuando una filosofia del saccheggio del territorio tuttora imperante.

Perché queste considerazioni? Perché in realtà anche a voler trascurare l'impoverimento estetico e la sottrazione alle future generazioni di un diritto all'eredità culturale e al paesaggio, che gli spettava, siamo di fronte a un autentico fenomeno di dissipazione di ricchezza.

Il patrimonio storico-artistico e il paesaggio, infatti, non sono un ingombrante fardello, ma un volano economico formidabile. In primo luogo turistico, ma non solo. Il valore dei beni tramandatici dalla storia, tuttavia, è tanto maggiore quanto più quei beni (case, palazzi, ville, chiese, parchi, ecc...) non sono concepiti singolarmente, ma nel loro contesto, in un insieme di relazioni che legano ogni bene all'altro in un sistema riconoscibile. Ora quel che nel Veneto e in molte parti d'Italia è saltato è proprio questo sistema, che potremmo definire di paesaggio solidale: i beni culturali insomma appaiono sempre più come dei relitti, magari restaurati, ma in un contesto del tutto estraneo e degradato. Ciò vale soprattutto per quel patrimonio diffuso, e per questo più fragile, rappresentato dai piccoli borghi, dall'edilizia rurale, dalle ville e più in generale dal paesaggio agrario, che erano l'essenza stessa del Veneto, il "basso continuo" che ne sostanziava l'esperienza.

Si è capita la lezione? Si è disposti finalmente a mettere un freno al consumo di territorio causato dalle "grandi opere" e dall'espansione edilizia urbana e commerciale? Di più, si ha in mente un piano per porre rimedio a qualcuno almeno dei disastri risarcibili? Non pare proprio, a giudicare dalle deludenti scelte sottese al Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (con valenza paesaggistica) testè licenziato dalla Regione Veneto.

**Renzo Fontana** Italia Nostra





# VENEZIA

## Trasporti integrati per favorire le attività culturali

**L**a principale caratteristica territoriale della città di Venezia è innanzitutto quella di racchiudere il proprio centro storico in un'area totalmente separata dalla città urbana.

Quindi tutta l'area di interesse prettamente turistico della città è collocata nella parte lagunare e circondata dall'acqua.

Mentre gli spostamenti nel centro storico devono obbligatoriamente essere fatti da imbarcazioni, gli accessi di adduzione alla città urbana avvengono attraverso il sistema ferroviario, quello aeroportuale e quello acqueo del porto di Venezia.

È gioco forza indispensabile, per garantire le attività turistiche della città e tutto l'indotto che tali attività favoriscono, sviluppare entro tempi minimi di realizzazione quel sistema di infrastrutture che sia in grado di favorire la correlazione dei tre sistemi di trasporto e quindi di accesso alla città storica lagunare.

### È pertanto necessario:

- il completamento della rete tranviaria e dell'eventuale stazione dell'SFMR fino all'aeroporto Marco Polo di Venezia

- prevedere la realizzazione di strutture e accessi dei treni alta velocità a Mestre o addirittura a Venezia

- realizzare il collegamento della rete tranviaria di S. Basilio a Venezia per collegare il porto al resto della rete di mobilità cittadina.

È indispensabile favorire una mobilità che possa soddisfare sia le esigenze del cittadino sia quelle del turista che visita Venezia.

La possibilità di realizzare una fermata della SFMR nell'area dell'ex-Macello e l'arrivo del tram a S. Basilio permetterebbe di dirottare i flussi di pendolari da e per il centro storico e delle merci su vie acquee esterne, liberando quindi soprattutto il Canal Grande che potrebbe diventare il percorso principale di servizi dedicati all'arte collegando palazzi, mostre e ogni attività artistica e culturale veneziana.

L'attività portuale del trasporto passeggeri, già in via di notevole sviluppo dal punto di vista del mercato turistico, evitando di entrare nella polemica relativa all'accesso delle grandi navi, non trova attualmente una struttura di collegamento al centro storico adeguata al volume e all'importanza turistica dei flussi movimentati: mentre, nella prospettiva dello sviluppo previsto per queste attività, richiederebbe adeguata e sollecita attenzione e definizione di offerta di servizio di trasporto.

Nella prospettiva della realizzazione della futura Città Metropolitana sarebbe indispensabile la realizzazione di quei servizi di adduzione alla rete ferroviaria che siano in grado di garantire i collegamenti a tutto il litorale adriatico della Provincia di Venezia, da Bibione a Punta Sabbioni, in una visione di sviluppo dei trasporti in favore del turismo balneare, già cospicuamente sviluppato in quanto a strutture ricettive, ma non adeguatamente servi-

(segue a pag. 10)



to, rispetto alle necessità di mobilità, per gli ospiti, nel settore trasporti.

Potrebbe risultare opportuno ridisegnare tutto il trasporto turistico di accesso, partendo da Venezia, verso quelle zone di interesse relevantissimo, dal punto di vista culturale, della Provincia di Venezia e del Veneto, oggi scarsamente e sicuramente non adeguatamente servite quali la zona delle Ville Venete lungo il fiume Brenta con la possibilità di sviluppare una rete acquea lungo il fiume e collegamenti terrestri in relazione con le altre provincie per favorire attività culturali e turistiche in grado di coagulare interessi che possano svilupparsi nell'intera Regione del Veneto.

Viste le capacità ricettive e polarizzanti di alcuni siti storici di notevole importanza turistica, già messe in rilievo da eventi culturali quali concerti, mostre ecc. attualmente presente con sporadici eventi, potrebbe essere sviluppata una rete organizzativa e trasportistica di attività collegate al turismo, in grado di soddisfare e promuovere adeguato sviluppo in un'area turistica notevolmente estesa, in relazione con la presenza accentratrice e internazionalmente riconosciuta per importanza, della città di Venezia.

**Mauro Vitturi** FILT Venezia

## Lavoro e Trasporti nel Veneto

Anno 11 - Maggio 2013

Supplemento a "Veneto Lavoro - Agenzia della CGIL Veneto" Anno XVIII n.16 del 21.12.09 Aut. Tribunale Venezia n. 1190 del 15.5.1995

### Redazione

Via Peschiera, 5 Mestre Venezia

**Direttore Responsabile**  
Simonetta Pento

A questo numero curato da Ilario Simonaggio e Maria Cristina Marzola hanno collaborato:

Andrea Castellan, Matteo Cesaretto,  
Adriano Filice, Alessandra Fontana,  
Renzo Fontana (Italia Nostra),  
Mario Lumastro, Mauro Vitturi

Stampa **Cpss** Via Peschiera, 5  
Mestre VE cpss@veneto.cgil.it

# ROVIGO

## Nuove opportunità dalle risorse del territorio

L'etimologia del termine "Polesine" trasuda la sua origine di terra paludosa vissuta all'interno di due fiumi: il Po e l'Adige che ne hanno descritto morfologia e carattere.

Un carattere introiettato anche dai suoi abitanti cui le ricorrenti alluvioni hanno intimamente trasmesso un senso fatalista e rassegnatorio.

Affascinante è la storia del suo territorio, solcato da fiumi e canali, era anticamente ricoperto da boschi e paludi. Molti dei nomi di località a noi pervenuti quali Selva, Bosco di Mezzo, Bosco del Monaco, Capobosco, Loreo, Frassinelle richiamano la diffusa presenza di piante nel territorio quindi un'intima connessione dei suoi abitanti alla terra. Un legame profondo e ondivago: una terra che consola con i suoi frutti e affanna con le sue catastrofi.

Ai primi del Novecento gli albori dell'industria contribuirono soprattutto per il Delta a delineare una nuova fase con trasformazioni territoriali che determinarono effetti positivi sull'economia, sulla crescita sociale e culturale. Gli impianti di bonifica (si pensi a Cà Vendramin, a Taglio di Po, costruito tra il 1900 ed il 1905 dal "Consorzio agli Scolti dell'Isola di Ariano") permisero finalmente di regolare le acque difendendo così le terre. Arginare le acque servì pure a contrastare pellagra e malaria fino ad allora assai diffuse.

Più tardi, contrariamente alle dinamiche descritte nel resto del Veneto la provincia di Rovigo ha conosciuto processi di industrializzazione nettamente minori conservando ampie porzioni di

territorio rupestre dedicato all'agricoltura oggi prettamente intensiva. In polesine, là dove sono sorti centri industriali sono parsi essere formati all'insegna di un campanilismo delle zone industriali avulsi quindi da un piano organico infrastrutturale tanto da renderli talvolta difficilmente servibili e scarsamente competitivi.

Di questa diversità il Polesine ha risentito negli anni configurandosi come la zona "depressa" del Veneto; terra di frontiera dalla vocazione perennemente incerta. Ma ciò che ieri è parso essere un elemento di povertà potrebbe a ben vedere oggi generare indiscutibile ricchezza. In epoca di de-industrializzazione esistono nel polesine punti di forza finora largamente sottostimati che se fatti fruttare potrebbero contribuire ad arricchire e completare l'offerta turistica del Veneto creando lavoro.

Possibile identificare tre direttrici principali dalla cui virtuosa intersezione il territorio potrebbe oggi trarre grande beneficio:

● **Essenziale è puntare sulle eccellenze.** Quelle agroalimentari in primis; quindi le coltivazioni di prodotto tipici del territorio, legate alle caratteristiche del luogo, sviluppando la coltivazioni di prossimità in ottica di salvaguardia dell'ambiente e delle coltivazioni biologiche e biodinamiche. Rinomati sono ad esempio: l'aglio del Polesine, protetto da un apposito consorzio e con un giro d'affari molto significativo, il riso Carnaroli, il miele del Delta, l'insalata di Lusina, il radicchio chioggiotto di Roso-

lina, le farine e la polenta del Delta, la patata 'mericana, le vongole, i numerosi vini tipici: su tutti quello prodotto dall'uva "basegana" recuperata da un ceppo autoctono di vigna polesana andata scomparsa. Molte altre potrebbero tuttavia essere le varietà di prodotti agroalimentare soprattutto legati alla trasformazione del suino che in alcune zone del polesine era ed è ancora "venerato" alla stregua di un dio protettore (dalla fame), e più ingenerale di tutta la filiera agroalimentare.

● **Turismo di visitazione dei panorami ambientali**

davvero caratteristici e delle numerose opere d'arte disseminate lungo il percorso della storia e custodite oggi, per non dire nascoste, in angoli remoti del polesine. Innumerevoli sono le rocce, i poderi e le corti: retaggio di epoche e dominazioni differenti. Visitabili e non, abbandonate o in via di disfacimento un patrimonio la cui perdita è atto criminale. Soltanto per citarne alcune: Villa Badoer, la casa di Giacomo Matteotti, gli scavi archeologici di San Pietro Polesine e il relativo museo archeologico, ma anche le Ville legate ai Conti e le numerose chiese e Badie. Un caso emblematico che descrive bene l'arretratezza politica e la necessità di sinergie vale la pena citare: nel 2007 la mostra "Balkani" organizzata dall'amministrazione comunale di Adria e dal museo archeologico registrò più di 40.000 visitatori, soprattutto stranieri, che non sapevano come raggiungere il museo vista la scarsità di infrastrutture e di percorsi all'uopo pensati.

● **Il parco del Delta.** Un patrimonio faunistico di valore inestimabile. Si tratta di un ambiente ri-

conosciuto a livello europeo per lo straordinario valore naturalistico come importante ecosistema. Comprende infatti 31 aree SIC (siti di interesse comunitario) e 22 ZPS (zone a protezione speciale). Vede la presenza di circa 370 specie di uccelli che lì vivono e si riproducono e di quasi un migliaio di specie vegetali. Inoltre l'80% dell'avifauna che migra per l'Europa attraversa il Delta del Po. Secondo gli studiosi supera di molte volte i parametri stabiliti dalla Convenzione di Ramsar, ma nonostante questo, per motivi sostanzialmente "politici", l'area del delta veneto è tuttora esclusa dalle zone Ramsar. Esperti a ragione sostengono il Parco del Delta possedere ricchezze superiori o comunque confrontabili alla Camargue francese. Erroneamente per anni il Parco è stato percepito come ente impositore di vincoli piuttosto che luogo di attrattiva e di vita. La politica a riguardo non può dirsi non colpevole: appetiti individuali e corporativistici hanno di fatto fatto perdere tempo e occasioni. Il Parco del Delta deve essere inserito all'interno di una rete virtuosa il cui paradigma di riferimento non è il turismo di massa ma quello familiare e di visitazione.

Concludendo esistono due strade da percorrere nel Veneto: quella illusoria che vede la crisi economica come momento superabile oltre il quale tutto rimane invariato. Quella concreta di un paese che all'apparenza s'impoverisce nel confronto di prodotti e stili di vita massificati e che sa trarre giovamento e ricchezza riscoprendo significati nuovi da qualità sempre possedute e mai veramente valorizzate.

**Matteo Cesaretto** Segretario Generale Filt Rovigo



# PADOVA

## Turisti nella città del Santo, si potrebbe...

**L**a provincia di Padova è la provincia più popolata della regione e dell'intero Triveneto, con i suoi 941.000 abitanti su 2143 km<sup>2</sup>. Il suo capoluogo è terzo comune della regione per popolazione e il più densamente popolato con i suoi 205.000 abitanti su 93 km<sup>2</sup>.

Nell'insieme, la provincia di Padova e la città sono una delle mete preferite per il turismo culturale e d'arte con le sue mostre, musei ed eventi; ricordiamo che Padova è la città del Santo, della Cappella degli Scrovegni e non solo!

Padova offre ai suoi turisti il Parco dei Colli, ville e castelli, città murate e le sue terme che sono tra le più importanti e belle d'Europa.

La posizione geografica di Padova all'interno del Veneto, è anche molto strategica per quanto riguarda le strutture ricettive (hotel, B&B, ecc) essendo essa centrale tra le altre Province, la montagna e la zona termale. Di certo è che le infrastrutture e

i trasporti, per un turista che arriva a visitare la nostra provincia, sono il primo biglietto da visita che gli si offre. Esse sono inoltre indispensabili a soddisfare il turismo di chi, da Padova vuole poi muoversi liberamente e visitare il resto del Veneto.

I collegamenti dalla nostra provincia con gli aeroporti vicini di Venezia e Treviso, sono effettuati solo da bus extraurbani, tutt'altro che veloci.

Servirebbe quanto prima un collegamento ferroviario diretto o, nel frattempo, un servizio di linea veloce e diretto tra Padova e gli Aeroporti che oggi è svolto solo dalle agenzie per i viaggi organizzati.

Il turista che arriva a Padova inoltre trova un trasporto urbano che collega bene tutto il centro storico con i siti intermodali della stazione dei treni e bus extraurbani; specialmente con il tram che di certo è un pregio per la città, anche se bisognerebbe costruire ancora linee per renderlo più efficiente ed attrattivo. Il trasporto extraurbano per le

località limitrofe o verso, ad esempio, le città murate paga il fatto che è costruito per il pendolarismo e non per le esigenze del turista e quindi è completamente assente nelle ore serali e nei festivi.

Nel complesso però, per quanto riguarda il trasporto pubblico, la città è penalizzata dal non avere un biglietto unico integrato tra tutti i servizi offerti con validità per esempio di un week end.

L'integrazione tariffaria, magari comprensiva di ingressi a musei/mostre, come accade nelle grandi città europee, associata ad un servizio che risponda anche alle esigenze del turista è ormai indispensabile per una città come Padova.

Purtroppo questi servizi sono organizzati, in mancanza di offerta pubblica, dalle agenzie mentre il cosiddetto turista "fai da te", che ormai rappresenta la grande maggioranza viste le opportunità di internet, è penalizzato.

Anche il trasporto ferroviario, per quanto Padova sia tra le prime 15 stazioni in Italia, oltre ad avere una bigliettazione regionale non compatibile con quella del bus (anche qui... un titolo di viaggio cumulativo per il turista sarebbe un bel biglietto da visita) paga l'ormai cronico ritardo del servizio SFMR con i collegamenti che potrebbero essere cadenzati e veloci con Treviso/Vicenza/Verona e soprattutto con Venezia.

Incentivare l'utilizzo delle piste ciclabili della città, integrandole con quelle sugli argini dei fiumi, potrebbe favorire il turismo eco-sostenibile, sempre più praticato specie dal turista straniero. Anche il potenziamento e miglioramento dei servizi sui canali



della città, e i collegamenti con la Riviera del Brenta e Venezia, potrebbe essere un'iniziativa gradita al turista.

La creazione di eventi e spettacoli che facciano parlare il mondo e l'Italia delle nostre zone, potrebbe costituire una valida attrattiva.

Le carenze economiche del momento sicuramente influiscono sulla costruzione di nuove infrastrutture, anche se avrebbero un ritorno economico certo. Una cosa da fare subito per adeguare Padova alle città europee è quella di considerare il turista come opportunità, offrendogli servizi integrati, non solo in rete, ma reali.

Un'idea di accogliere il turista "fai da te" con dei pacchetti preconfezionati e a basso costo che lo metta in condizione di conoscere nell'arco di qualche giorno la città di Padova e i suoi beni culturali, il Parco dei Colli, le terme di Abano e una città della provincia, con la possibilità di raggiungerli velocemente coi mezzi pubblici (compresi nel pacchetto), potrebbe essere una prima risposta in linea con gli standard qualitativi europei e di benvenuto alla città.

Questa è solo una prima idea, tra le tante. L'importante è riconoscere e valorizzare la rete delle infrastrutture che non dovrebbe essere collegata solamente da un sito internet, seppure efficace, ma dovrebbero essere integrate veramente in quanto il turista, per portare ricchezza, va valorizzato e non usato.

**Andrea Castellan**  
Filt Padova

# VERONA

## Non solo la città di Giulietta e Romeo

**V**erona, per diverse ragioni, è certamente da inserire tra le più belle e affascinanti città della nostra nazione, e per questo motivo quasi tutto l'anno è visitata da un elevatissimo numero di turisti. I pochi che ancora non hanno avuto la fortuna di vedere la città di Giulietta e Romeo difficilmente conoscono tutte le bellezze di

questa provincia, quindi quasi sempre conoscono solo la splendida Arena, che è inserita all'interno di una cornice bellissima come piazza Bra.

L'intera provincia veronese ha innumerevoli attrattive per i turisti: il Lago di Garda, le incantevoli montagne della Lessinia, le colline della Valpolicella, il parco divertimento Gardaland, alcune importanti fiere internazionali e, da pochi anni, il Tocati un Festival Internazionale dei Giochi in Strada.

Sicuramente una delle maggiori attrattive, sia a livello nazionale che internazionale, è costituito dalla stagione lirica all'Arena, che porta a Verona un flusso di visitatori di altissimo livello sia in termini di quantità che di qualità. La qualità della stagione lirica è certificata dai numerosi cantanti di fama mondiale che vedono come un sogno la possibilità di esibirsi nell'anfiteatro romano, che è sicuramente il più famoso al mondo, almeno per quanto riguarda la musica classica.

Durante la stagione lirica Piazza Bra meriterebbe però di essere libera dal traffico privato, ma evidentemente gli amministratori locali non sono molto sensibili a queste richieste. Molto spesso al termine delle rappresentazioni liriche si scatena un vero e proprio inferno a causa dell'affollamento di autobus e taxi, ma soprattutto delle automobili private che devono riportare a casa gli spettatori.

Sarebbe opportuno che almeno in queste occasioni l'intera Piazza Bra fosse riservata ai soli mezzi pubblici e ai mezzi di trasporto collettivi (autobus privati).

Un'altra pecca grossolana che si riscontra nelle serate "areniane" è la totale mancanza di autobus dopo mezzanotte per gli spettatori che devono raggiungere la Stazione Porta Nuova.

(segue a pag. 14)



Il servizio delle linee serali termina intorno a mezzanotte e quindi, se non si ha voglia e tempo di fare una passeggiata "impegnativa", si è costretti a prendere il taxi, che non sempre è alla portata di tutti, specie in questo periodo di crisi.

Analoghe considerazioni valgono per altre serate in cui all'interno dell'Anfiteatro Romano si svolgono altri concerti.

Anche in questi casi si riscontrano quasi sempre analoghe problematiche, solo in pochi casi il Comune mette a disposizione "navette" gratuite per accompagnare gli spettatori ai parcheggi situati in zona Stadio o Fiera.

La città con la sua storia, rappresentata oltre che dall'Arena, dai palazzi medievali e le piazze antiche, contiene nei musei e nelle loro cantine beni artistici e culturali di elevato valore. Qualche mese fa ci si è interrogati sui media locali su come valorizzare al meglio questi beni. Oltre che culturale risulta soprattutto una opportunità economica perché le visite ai musei possono attirare turisti in tutto il periodo dell'anno contribuendo a prolungare le tradizionali stagionalità turistiche.

Il Lago di Garda rappresenta uno dei maggiori pilastri del turismo veronese, infatti la stagione si apre ad aprile e termina intorno alla metà di ottobre. Notoriamente il Lago attira moltissimi turisti del nord Europa, tra i frequentatori più assidui i tedeschi e gli olandesi.

I mezzi pubblici che dal Lago sono diretti a Verona e viceversa vengono incrementati nel corso della stagione estiva, ma turisti e cittadini pagano purtroppo in modo pesante la mancanza di politiche a favore del Trasporto Pubblico Locale.

Quasi sempre le corse Lago/Verona accusano pesanti ritardi perché gli autobus sono costretti a rimanere per tutto il tragitto incolonnati con i mezzi privati mentre sarebbe opportuno che i Comuni del Lago provassero almeno a trovare percorsi protetti per i mezzi pubblici.

Anche gli stessi turisti, che nei loro paesi sono abituati ad un servizio pubblico molto più avanzato, spesso rimangono perplessi davanti alle condizioni disastrose del Trasporto Pubblico.

Nei pressi del Lago ci sono altri due luoghi importanti per il turismo veronese: la Funivia di Malcesine e il parco divertimenti Gardaland.

La prima è certamente all'avanguardia per la sua struttura perché è una delle pochissime funivie con le cabine girevoli durante la salita, che permette quindi di poter osservare l'intero panorama del Lago e della Montagna da tutte le angolature. L'afflusso dei turisti che arriva a Malcesine nella stagione estiva è notevole, infatti nei soli mesi da giugno a settembre si registrano mediamente 170 mila visitatori.

Uno dei motivi che spinge molti turisti a frequentare le rive del lago di Garda riguarda la possibilità di navigare sulle sue acque con vari mezzi. Spesso con grossi motoscafi che inquinano e rendono pericoloso prendere il largo per i bagnanti.

Servirebbe una politica di tutela dell'acqua e di un ecoturismo che promuova l'uso di imbarcazioni, anche di prestigio, non inquinanti e che valorizzino la sostenibilità ambientale come valore.

Il parco divertimenti "Gardaland" non ha bisogno di presentazioni perché è conosciuto in tutta Italia e non solo... L'afflusso di visitatori anche in questo caso è altissimo e l'alta affluenza quasi quotidianamente provoca problemi su tutte le strade che portano al parco.

Molto spesso le colonne di automobili iniziano già in autostrada nonostante da quel punto manchino ancora diversi km.

Un'altra zona della provincia che attrae molti turisti è la Valpolicella, zona incantevole coltivata a vitigni che producono uno dei migliori vini al mondo. Sono in molti ad accostare questa zona alle altrettanto bellissime colline della Toscana, e anche in Valpolicella ci sono turisti che sempre più spesso decidono di trasferivisi definitivamente.

Gli altri eventi che "stravolgono" la vita dei Veronesi sono rappresentati da diversi eventi fieristici. La Fiera di Verona ha una storia importante di crescita continua di iniziative negli anni passati. Ora, nell'evoluzione in corso degli appuntamenti economici nazionali ed esteri, che vedono un forte interesse nella concorrenza tra fiere, quella di Verona si mostra in difficoltà di competitività, e la politica amministrativa locale è più concentrata nello spartirsi le poltrone che nel favorire strategie di prospettiva. Al momento tengono appuntamenti come le fiere internazionali Vinitaly e la ultracentenaria Fiera Cavalli.

Nelle giornate interessate da questi due eventi la città di Verona diventa il centro del mondo, i visitatori arrivano da ogni dove saturando velocemente la ricettività alberghiera, ogni posto letto viene infatti prenotato con molti mesi di anticipo.

In queste occasioni le "navette" per i visitatori hanno una buona frequenza, ma non sufficiente e l'altissimo numero di passeggeri molto spesso provoca dei "disordini" nelle fermate. Gli aspetti negativi di questi eventi ricadono inevitabilmente sui cittadini che abitano nei quartieri vicini alla Fiera perché come in altre occasioni vengono presi d'assalto tutti i posti auto, compresi quelli privati riservati ai residenti. Sarebbe opportuno, anzi necessario, che l'intera zona Fiera venisse interdetta ai mezzi privati, ma anche in questo caso gli amministratori locali sembrano non sentire!

Infine c'è da segnalare un evento che in soli 12 anni è diventato un appuntamento molto atteso: il Tocati, un Festival Internazionale dei Giochi in Strada.

Questo festival, che si pone come obiettivo la riscoperta dei vecchi giochi in strada, rappresenta non solo un momento di allegria tra le varie generazioni, ma anche di giocoso confronto con le numerose rappresentanze provenienti da altre nazioni.

**Mario Lumastro** Segretario generale Filt Verona

# BELLUNO

## Benvenuti a Belluno!

**B**envenuti alla scoperta delle origini venetiche del feltrino, dei Bellunesi insediamenti romani e degli etruschi zumellesi, delle occupazioni bizantine, dei Leoni serenissimi e del regno asburgico.

Benvenuti nella patria di numerosi santi, poeti, navigatori, papi, e poi scultori, pittori, architetti, musicisti, patrioti.

Benvenuti ospiti di fiere tematiche, di manifestazioni culturali di percorsi artistici, teatrali, musicali, alpinistici.

Benvenuti tra le Dolomiti, meraviglie uniche al mondo, strette in un territorio quasi completamente montano, che guardano spesso con invidia oltre confine, regionale e nazionale. Benvenuti nella patria dell'escursionismo estivo, del trekking, dell'arrampicata tra complessi montuosi eccezionali che al tramonto si incendiano. Benvenuti nel regno dello sci invernale, nei complessi sciistici all'avanguardia che con centinaia di chilometri di piste collegano, miracolosamente, borghi altrimenti distanti. Benvenuti alla scoperta dei boschi immersi nella neve con ciaspe, racchette e sci d'alpinismo.

Benvenuti a tavola tra piatti tipici che profumano di nord o che ricordano le pianure e il mare. Benvenuti nel territorio più esteso e meno popolato del Veneto. Benvenuti in valli separate da alti passi e valichi che spesso superano i duemila metri.

Benvenuti in una terra che, magicamente, aumenta le distanze e in cui anche 20 km possono diventare un problema. Benvenuti in un territorio difficile dal punto di vista orografico, a rischio continuo di frane, smottamenti.

Benvenuti in una Provincia in cui l'emergenza risorse rappresenta la normalità, in cui ogni anno non si conoscono non solo le risorse a disposizione per assicurare la manutenzione strade, ma nemmeno quelle per garantire le retribuzioni degli addetti. Benvenuti in un posto in cui i sensi unici alternati di marcia rappresentano una quotidianità, dove se piove troppo si aprono voragini, dove la neve rischia di trasformarsi in una maledizione che azzeri le risorse.

Benvenuti in una terra in continua sofferenza per assicurare un trasporto che ormai appare difficile poter definire pubblico e lo-

cale. Benvenuti in Comuni che hanno unilateralmente deciso di risparmiare tagliando il trasporto urbano e affidandolo all'azione di volontariato. Benvenuti in zone in cui avere un autobus ogni due ore significa "essere ben collegati". Benvenuti su corse ferroviarie sempre più ridotte e limitate che non tengono conto delle esigenze della popolazione, che non rispettano i servizi su gomma, che vedono treni inseguire corriere e poi vuoti di ore. Benvenuti tra turisti con bagagli fermi in stazioni deserte ad aspettare coincidenze mancate. Benvenuti tra servizi turistici spesso mal gestiti e poco coordinati che sembrano essere organizzati proprio per favorire il turismo... in altre zone. Benvenuti nelle strade paralizzate d'estate, tra imbottigliamenti e code continue lungo piccoli Paesi invasi dalle auto.

Benvenuti in una Provincia che, ancora più delle altre, avrebbe bisogno di risorse certe per assicurare la viabilità. Benvenuti in una terra che chiede attenzione per la particolarità del suo territorio, per la scarsa popolazione, per la vasta estensione territoriale. Benvenuti nel regno del turismo mancato, anche a causa della scarsa lungimiranza di chi è chiamato a fare scelte strategiche che non possono davvero ridursi ad un fantomatico prolungamento autostradale. Benvenuti in un territorio che chiede con sempre maggiore urgenza una reale sinergia tra ferro e gomma, che consenta una mobilità reale per un turista "in crisi", che come in passato vuole muoversi, ma che a differenza del passato chiede alternative all'automobile. Benvenuti tra chi non crede che la soluzione sia quella di invadere con le auto i passi dolomiti, ma nemmeno quella di chiuderli lasciandoli a pagamento. Benvenuti tra chi tenacemente sogna un turismo ecosostenibile convinti che solo in questo modo si possa davvero pensare ad una Provincia che non resti isolata, destinata essa stessa a diventare un enorme museo a cielo aperto.

**Alessandra Fontana**  
Filt Belluno





## il LAVORO è il FUTURO

### Per il LAVORO e la CRESCITA

● **Manifatturiero** Va salvaguardato e rilanciato il manifatturiero veneto, industriale e dell'artigianato, dove la crisi ha colpito più duramente cancellando migliaia di aziende grandi e piccole e bruciando decine di migliaia di posti di lavoro. Il manifatturiero deve rimanere anche nel futuro il punto di forza dell'economia e dell'occupazione in Veneto. Bisogna perciò investire in innovazione, ricerca e formazione. Vanno create le condizioni per attrarre nuovi investitori internazionali e mantenere la presenza delle grandi aziende.

● **Turismo** Il Veneto dispone di un grande patrimonio ambientale, culturale, storico, attorno al quale può svilupparsi il turismo, un settore che può offrire molta occupazione, anche qualificata, specie per i giovani.

● **Green Economy** Riqualificare le città, il patrimonio urbano, migliorare l'ambiente, realizzare le opere di salvaguardia idrogeologica, puntare sulle energie rinnovabili e sull'uso dei materiali ecocompatibili: sono azioni che creano buona occupazione e che possono valorizzare il patrimonio professionale, la ricerca e l'innovazione made in Veneto.

● **Pubblica Amministrazione e costi della politica** Anche nella nostra regione si deve operare per una semplificazione e riorganizzazione del sistema amministrativo locale, la qualificazione delle funzioni pubbliche, la valorizzazione delle professionalità esistenti, l'eliminazione degli sprechi e la riduzione dei costi della politica. L'obiettivo principale deve essere il miglioramento dell'efficienza del sistema pubblico e dei servizi erogati.

● **Giovani** Servono provvedimenti regionali che, in linea con le scelte che chiediamo al governo nazionale, favoriscano il lavoro qualificato e meno precario dei giovani.

Il Veneto sta pagando un duro prezzo alla crisi che da 5 anni non lascia tregua. È stata colpita una parte importante dell'economia regionale.

Le conseguenze sono la chiusura o il ridimensionamento di migliaia di aziende, la perdita di 100mila posti di lavoro, il ricorso a milioni di ore di CIG, decine di migliaia di licenziamenti e la perdita del futuro per i giovani esclusi dal lavoro. Per molte persone e famiglie tutto ciò comporta sempre maggiori difficoltà economiche, emarginazione e anche povertà.

Cgil Cisl e Uil del Veneto chiedono quindi impegni e provvedimenti per il lavoro, la crescita e per migliorare la tutela sociale non solo al governo nazionale, ma anche alle amministrazioni locali, a partire dalla Regione Veneto.

### POLITICHE SOCIALI

#### Perché nessuno venga lasciato solo

● **Ammortizzatori in deroga** La Regione Veneto deve operare, anche di concerto con le Parti Sociali, per disporre di risorse finanziarie sufficienti a garantire l'utilizzo della Cig e della mobilità in deroga sulla base dei criteri previsti dall'accordo dello scorso gennaio.

● **Ricollocamento al lavoro** Vanno potenziati i servizi e gli interventi finalizzati al ricollocamento al lavoro di chi è stato licenziato: formazione e riqualificazione professionale, accompagnamento al lavoro tramite il potenziamento dei servizi per l'impiego, piena trasparenza ed accessibilità alla domanda ed offerta nel mercato del lavoro.

● **Donne** Si devono realizzare quei servizi per l'infanzia e la famiglia che possono permettere un effettivo e libero accesso delle donne al lavoro.

● **Sanità** Va data piena attuazione al Piano sociosanitario regionale, ribadendo la centralità del territorio, la razionalizzazione e la riorganizzazione della rete ospedaliera, con l'avvio contestuale di una rete diffusa di servizi territoriali e domiciliari.

● **Non autosufficienza** La crisi, con la riduzione del reddito delle famiglie e il taglio delle risorse pubbliche destinate ai servizi sociali, rende ancora più precarie le condizioni di vita delle persone non autosufficienti: anziani e disabili e delle loro famiglie. Va quindi rapidamente portata a compimento la riforma prevista dalla Legge regionale 30/2009 destinando le risorse per la sua attuazione.

● **Contrasto alla povertà** Le amministrazioni pubbliche locali devono destinare risorse per sostenere il reddito e garantire le condizioni di vita dignitosa ai lavoratori, ai precari, ai pensionati e alle famiglie colpite più pesantemente dalla crisi.

## VICENZA SABATO 1 GIUGNO MANIFESTAZIONE REGIONALE

Raduno: Campo Marzo ore 9.00

Comizi finali:

Piazza dei Signori ore 10.30

Interventi dei rappresentanti dei lavoratori  
e dei pensionati e dei Segretari regionali

**VIAFORA** Cgil  
**PORTO** Cisl  
**COLAMARCO** Uil