

A CURA
DELL'UFFICIO
PROMOZIONE
E PUBBLICHE RELAZIONI

La vacanza in Meridione è ancora un «business»?

di Marina Morpurgo

MILANO — «La richiesta migliora», dice Gianluigi Thoman, responsabile del prodotto Italia dell'agenzia milanese *Visitando il mondo*. «La domanda è in crescita, vendiamo bene anche le isole», gli fa eco Lilliana Baldi, contitolare e direttore tecnico della *Orizzonti di Milano*. Nel mondo dei venditori di vacanze le parole «meridione» e «crisi» sembrano combinarsi a fatica. Le note stonate nel coro sono appena appena percettibili: chi si lamenta lo fa a bassa voce e specificando che si tratta di episodi circoscritti, che non offuscano un quadro generale in cui predominano le sfumature rosa. Sì, è vero, la Sicilia vive periodicamente dei momenti difficili a causa delle tariffe aeree troppo elevate, ma la Puglia e la Calabria sono in ascesa costante. Sì, Grecia, Spagna e Tunisia hanno abbattuto i costi grazie alle catene di charter, ma vogliamo mettere la tradizione alberghiera italiana?

Questo barometro del turismo che indica «bello stabile» insomma un po' di mare, la natura incontaminata del meridione hanno un fascino irresistibile: ecco il ritornello più comune. E i cumuli di spazzatura sulle spiagge? E le coste cancellate dalle schiere di villette-due-locali-box-piscina? E le lamentele dei turisti spennati come gallinelle? E la totale mancanza di infrastrutture? Forse

non esistono, forse stiamo parlando di due paesi diversi...
Insistiamo un po'. Va davvero tutto bene? «Beh, certo, va bene in termini generali di vendita del prodotto — dice Gianluigi Thoman —. La nostra è ovviamente una logica aziendale. Un esempio? Il fatto che in meridione i trasporti pubblici siano uguali a zero e che uno che non ha l'auto per andare da Capo Rizzuto a Catanzaro deve fare l'auto-stop oppure andare a piedi, infuocando non su di noi, ma sugli operatori locali: il turista si «ghettizza» nel suo villaggio o non mette il naso fuori dal circuito albergo-spiaggia. In questo modo il vantaggio economico non si distribuisce, ma rimane limitato ad aree ristrette».

Si definisce l'immagine di queste isole felici, di queste oasi nel deserto: l'agenzia vende bene perché può contare su «quell'albergo» di buon livello, sui residence di fiducia, sul villaggio completamente autosufficiente che garantisce al cliente una vacanza senza sorprese. Fuori di lì... casca l'asino. Sentiamo Giancarlo Cacciari, responsabile della *Moteltour* di San Donato, una delle principali tra le agenzie che trattano il «prodotto Sud»: «Con i nostri programmi andiamo sul sicuro: le lamentele sono poche, e quasi sempre ri-

guardano il servizio che a volte in alta stagione è un po' approssimativo. Poi, però, siamo costretti a fare il lavaggio del cervello a chi gestisce i supermercati che servono i residence: fosse per loro, alzerebbero i prezzi alle stelle all'arrivo del primo turista. La cenetta al ristorante tipico si rivela una bidonata, le attività diversificate (legg: le escursioni, i divertimenti dei vacanzieri) sono inesistenti. Ecco qual è il vero problema...».

Indagando emerge una figura peculiare: il turista comprensivo. «I clienti sono preparati psicologicamente. Lo facciamo presente anche nei programmi: questa non è la riviera adriatica. Chi decide di trascorrere le vacanze in meridione deve sapere che rischia di trovare molte piccole cose che non vanno: manca l'acqua, i comuni non si curano minuziosamente della pulizia delle spiagge. Capisce, si adegua e non protesta: ecco il ritratto del San Turista tracciato da Lilliana Baldi di *Orizzonti*».

Ecco, ora il quadro è più realistico. Anche se il mercato «lira» le stesse agenzie riconoscono che c'è ancora parecchio da fare. L'ombra degli altri paesi del Mediterraneo è pur sempre minacciosa: se la tradizione italiana, e quella siciliana in particolare, conserva il suo fascino antico, la vacanza a prezzi strac-

ciati a Palma di Maiorca o a Tamarassat sta acquistando un fascino nuovo, meno sottile ma più clamoroso.

C'è chi parla di organizzare (con agevolazioni da parte della Regione Sicilia) catene di charter dirette a Palermo e a Catania: sensibilizzando le associazioni di albergatori si potrebbero ottenere dei soggiorni a prezzi scontati (in bassa e media stagione, si intendono) per i passeggeri di questi voli. Con vantaggi per tutti: per il turista, per l'albergatore che potrebbe riempire le camere in periodi tradizionalmente morti, per le agenzie che venderebbero di più, ampliando la gamma dei prezzi delle combinazioni offerte ai clienti. È un rischio tentare un esperimento del genere? Sì, certo. Ma un rischio che paga...

Il discorso della bassa e media stagione tocca un altro punto dolente. Il «prodotto Italia» d'inverno non si vende, come ci spiega Paolo Monte della *Alpitour* di Cuneo, uno dei giganti della vacanza «mare e sole»: una grossa limitazione che fa il gioco degli operatori turistici dei nostri concorrenti mediterranei. Quel che fa rabbia è che non si tratta di un problema di clima o di strutture, ma di mentalità: una mentalità che andrebbe modificata senza aspettare l'inversione di un trend che, a dispetto di ogni logica, è ancora così positivo...

I trasporti aerei e l'azione della Camera di Commercio di Napoli

La Camera di Commercio di Napoli da anni ha individuato in un equilibrato sistema dei trasporti, di cui la componente aeroportuale è parte integrante, uno dei punti nodali del superamento dei fattori limitativi dello sviluppo socio-economico dell'Area Campana. Tra le iniziative più recenti si annoverano il Seminario sui problemi aeroportuali in Campania del maggio 1984, e l'elaborazione di un documento sulle esigenze infrastrutturali del settore dei trasporti con particolare riferimento a quello aereo, trasmesso tramite l'UnionCamere alla Segreteria tecnica del Piano generale dei trasporti, documento che postula il raggiungimento di tre obiettivi:

- 1) il potenziamento dello scalo di Capodichino;
- 2) costruzione di un nuovo aeroporto internazionale;
- 3) attivazione nella regione Campania di un aeroporto di terzo livello.

Lo scalo di Capodichino, a servizio di un'area di ragguardevoli presenze industriali, diffuse attività agricole e turistiche, è da lungo tempo oppresso da necessità di carattere logistico ed operativo. Le misure e gli interventi capaci di elevare il livello di efficienza e di sicurezza e, soprattutto, di soddisfare una domanda crescente di traffico, non hanno finora trovato esecuzione. A distanza di oltre un anno dalla comunicazione del ministero dei Trasporti alla GESAC, con la quale si indicavano gli approvati i lavori di ammodernamento e di ristrutturazione dello scalo, e cioè, il prolungamento della pista di volo, la nuova aerostazione merci ed il prolungamento del sentiero di avvicinamento voli-notte, i predetti lavori non hanno ancora avuto inizio. Occorre rimuovere rapidamente e con fermezza gli ostacoli palesi ed occulti, affinché si dia respiro operativo allo scalo, pena l'emarginazione delle correnti turistiche in arrivo imputabili specialmente ai voli charter, e la fuga da Napoli delle compagnie aeree straniere.

Questo nel breve termine. Ma la lettura dei dati di traffico a livello nazionale evidenzia un sensibile sviluppo verificatosi nel trasporto aereo. Nel periodo 1973-1983, accanto ad una flessione pari al 6% nel movimento degli aeromobili, si è registrato un incremento del movimento passeggeri pari al 45%, e del trasporto della posta pari al 58%.

L'aeroporto di Capodichino non è stato da meno. Anzi, è passato dagli 858.815 passeggeri del 1973 ai milioni e 315.154 passeggeri del 1983, con un incremento pari al 53,1%. Data per scontata l'effettuazione dei lavori di potenziamento e di ristrutturazione finora ricordati, occorre, in una prospettiva di medio-lungo periodo, porre mano alla costruzione di un nuovo scalo a livello internazionale, capace di accogliere il rilevante traffico di linea e charter per gli anni 2000.

Non c'è dubbio alcuno che l'aeroporto di Capodichino, potenziato e ristrutturato (il che è necessario ed urgente), per una serie di limitazioni di carattere oggettivo, non potrà sopportare un volume di traffico che, secondo le previsioni della Società ItAlAirport, nota azienda del settore, per l'area metropolitana di Napoli, al 2000 ascende ad oltre 3 milioni di passeggeri.

Tali limitazioni, del resto, furono già evidenziate nel «Rapporto Linea» del ministero dei Trasporti del 1972, che concludeva con l'improrogabilità e l'urgenza della costruzione di un nuovo aeroporto. Da queste premesse discende l'esigenza di affrontare il problema della realizzazione del nuovo aeroporto, infrastruttura che non si realizza in un anno, o due, ma che richiede tempi tecnici non inferiori agli anni 8.

Capodichino dovrà, pertanto, continuare a svolgere il suo ruolo non solo nel periodo di costruzione del nuovo aeroporto ma anche successivamente in un sistema aeroportuale che si articolerà in rapporto soprattutto alle esigenze di uno smistamento di traffico da Fiumicino.

Senza percorrere i vari momenti del tormentato iter che il «Dossier Nuovo Aeroporto» di Napoli ha subito negli anni dal 1966 ad oggi

(iniziativa unanime degli Enti locali, della Camera di Commercio e del Banco di Napoli), è il caso di ricordare che per decisione del Consiglio di Amministrazione della società Aeropor S.p.A. nella seduta del 5 novembre 1980, venne stabilito, all'unanimità, l'effettuazione di uno studio di fattibilità da affidarsi alla Società ItAlAirport; il predetto studio fu finanziato dall'Amministrazione provinciale, dal Comune di Napoli, dalla Camera di Commercio di Napoli e dal Banco di Napoli.

Lo studio, che può considerarsi un vero progetto di massima, consta di tre volumi, e fu approvato dalla Giunta regionale della Campania, su relazione dell'allora assessore all'Urbanistica, prof. Guido D'Angelo, con provvedimento n. 10437 del 28-12-1981 e trasmesso al ministero dei Trasporti per ottenere l'affidamento della progettazione.

L'affidamento non poté seguire, in quanto il ministero dei Trasporti osservò che, pur condividendo le conclusioni dello studio, occorreva attendere l'elaborazione della Programmazione nazionale del settore, per la quale si stavano già predisponendo specifiche indagini e ricerche.

Lo studio individuò a *Lago Patria Nord* l'ubicazione ottimale del costruendo aeroporto, per motivi tecnico-operativi, per la situazione dei radiolocali alla navigazione interessante l'operatività dello scalo, la compatibilità con le servizi aeronautiche e radioelettriche esistenti, il buon collegamento con l'area industriale a Sud di Villa Literno, con la grande viabilità esistente e con i progetti in corso.

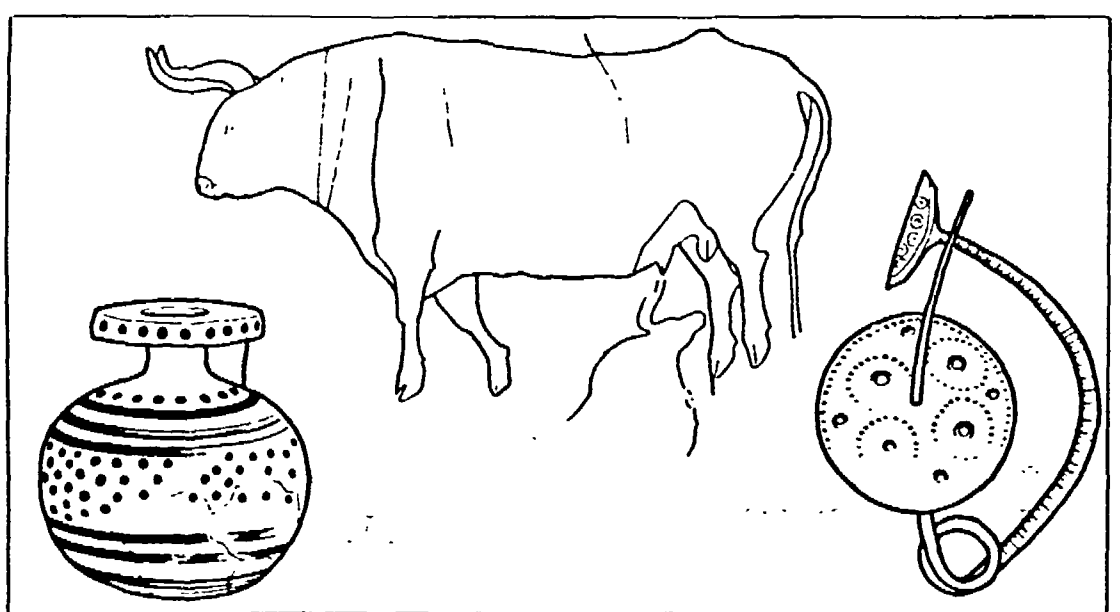
Tale localizzazione, che è diversa da quella prevista inizialmente (*Lago Patria Sud*) discende da una comparazione tra le varie zone suscettibili di ospitare l'impianto, comparazione che fu richiesta esplicitamente dalle forze politiche rappresentate negli Enti locali.

D'altro canto va affermata l'esigenza di una decisa inversione di tendenza nella politica dei trasporti aerei, che vede egemonizzata la situazione degli scali di Roma e di Milano, e ridotti ad interventi meramente episodici e di scarsa rilevanza funzionale gli apporti del governo agli scali meridionali. Si pone, quindi, la ricostituzione di tale impostazione, giacché la funzione di un aeroporto da un lato è strettamente correlata al modello di sviluppo produttivo delle aree di gravitazione al cui servizio è posta, dall'altro promuove le attività turistiche, che ad avviso della Camera di Commercio di Napoli, insieme alle aziende di medie dimensioni e all'agricoltura, rappresentano i punti cardine del sistema produttivo campano. Né va sottovalutata la considerazione dell'integrazione funzionale della costruenda infrastruttura con l'intero sistema dei trasporti e con lo stesso aeroporto di Fiumicino, se è vero che da studi recentemente effettuati emerge che, nonostante i consistenti investimenti finalizzati al potenziamento degli impianti colà esistenti, quella struttura, cioè Fiumicino, non potrà sopportare le esigenze del traffico previsto per gli anni 2000. E oggi più che mai si rende necessario giungere ad una definizione del problema in quanto nei prossimi mesi, o nelle prossime settimane, sarà sottoposto all'esame del Parlamento, il Piano generale dei trasporti, redatto dal ministero dei Trasporti.

La fase della Programmazione del settore oggi è attuale, e l'approvazione del Piano generale dei trasporti si presenta come una verifica di un rinnovata esplicita volontà politica di promuovere lo sviluppo del Mezzogiorno. La Camera di Commercio di Napoli al fine di sensibilizzare i parlamentari della circoscrizione Napoli-Caserta, le forze politiche, i rappresentanti degli Enti locali, gli esponenti del mondo produttivo e del lavoro, ha promosso ed organizzato il 28 ottobre u.s. un'aperta riunione della sezione trasporti dell'ente camerale a conclusione della quale è stato approvato un documento, che «impegna» i parlamentari, gli Enti locali e le forze politiche, a fare ogni sforzo per il potenziamento dello scalo di Capodichino, e per la previsione, in sede di approvazione del Piano generale dei trasporti, della costruzione del nuovo aeroporto internazionale in Campania, a supporto anche dell'aeroporto di Fiumicino.

Dal taccuino di viaggio di un turista in Sicilia

di Saverio Paffumi



Settembre. Sul traghetto un gruppo di palermitani applaude Palermo. Stiamo per arrivarci e loro rientrano da una lunga vacanza in Spagna e Portogallo. «Viva Palermo!», gridano, «Viva la nostra grande città!».

Noi non avremo il tempo per fermarci molto, perché ci aspettano all'altro estremo dell'isola, a Noto, in provincia di Siracusa. Ma quel poco, che davvero non basta a giudicare niente, ci fa un brutto effetto.

Dal porto ci avviamo in auto verso la stupenda cattedrale. Percorriamo strade lisce, di un asfalto incredibile che sembra un pavimento lucidato a piombo. Ai lati delle vie tanta spazzatura: è la prima cosa che rincesce-

ad un turista di Milano, come me, o di Trento, come la mia ragazza. E mi chiedo, senza spocchia alcuna, se Milano o Trento, per caso, facciano lo stesso effetto ad un turista di Vienna o di Monaco. Spero di no. Si può anche voler bene alla spazzatura. Per esempio a militare mi ero un po' innamorato della spazzatura di Napoli, perché mi ero innamorato di Napoli. Ma sempre spazzatura è.

Fermiamo la macchina e veniamo avvicinati da un signore in jeans e maglietta, barba sfatta, che dice di essere un vigile urbano: possiamo stare tranquilli, mentre visitiamo la cattedrale lui ci fa la guardia all'automobile. Al braccio porta una fascia, come il capitano di una squadra di calcio: in effetti c'è scritto vigile urbano. Lo sarà davvero? O la fascia gliel'ha cucita sua madre e lui è il ladro d'auto in persona? Un occhio alla chiesa e uno alla macchina e la visita finisce. Di vigili così, poi, ne incontriamo altri, quindi sono strani, ma veri.

Attraversiamo una Sicilia splendida e desertica, bruciata dal sole della lunghissima estate. A Noto, scrigno barocco senza problemi di nettezza urbana, prendiamo confidenza con le granite, col latte di mandorle. Un'intimità di gola che poi sarà molto difficile abbandonare. Un amico ci mostra case coloniche sparse in mezzo a mandorlietti e ulivetti, rag-

giungibili solo lungo strade sterrate. Non c'è corrente (bisogna azionare un primordiale generatore a Noto), non c'è acqua potabile. I mobili sono pezzi di fortuna. Eppure in agosto vengono affittate, ci dicono, per un milione al mese. Attorno, di tanto in tanto, saltella qualche coniglio selvatico.

La spiaggia dista cinque o sei chilometri, e questo ci stimola ad esplorare anche altre spiagge più lontane. Così ci facciamo un'idea abbastanza precisa del litorale ionic, da Capo Passero a Siracusa. La costa forse non è «sublime», ma è bella, di per sé. Tuttavia un'aria di desolazione aleggia sempre attorno a noi: è dovuta all'opera dell'uomo. Un che di sgangherato e asfittico vien fuori ad ogni curva. Un guard-rail divelto, una marciapiede arrugginita, un rampaglia a pezzi, una parete in rovina, una casa che non si capisce se è in costruzione o in demolizione, ma sulla quale nessuno lavora, come l'avessero abbandonata così.

Attraverso una grande speculazione si costruiscono altre, come esistono gli allucinati paesaggi petroliferi di Augusta), sono piuttosto i prodotti di un'incuria diffusa, massiccia. Lesatto contrario, ad esempio, della meticolosa, asettica precisione dell'estetica altoatesina. Là un vaso di gerani ad ogni balcone (se non ci fosse il vaso murerebbero il balcone),

case contadine che sembrano finte. Qua intonaci casuali e incompiuti, persiane rotte o mai verniciate. L'Italia è bella perché è varia, ma non bisognerebbe esagerare. Davvero sarebbe imperdonabile scambiare la povertà per negligenza, o viceversa. E il turista distratto, posto che mai gli interessi, non ha modo di penetrare il distinguo, o la commissione. Certo che senza sviluppo e senza un bel rivernissage, difficilmente decollerà l'industria turistica di queste parti.

Autentiche perle, come gli scavi archeologici di Etna, là dove si cammina — alla lettera — sui cocci di anfore greche, restano isolate, affatto sfruttate. Su su, fino a Siracusa, due città, forse tre, in una. Il fascino arcaico delle latomie (le cave dei marmi della Magna Grecia), le sovrapposizioni barocche, e ancora la povertà del quartiere battuti dal mare sulla litoranea dell'Ortigia.

Poi, come un miracolo, Taormina. Essa è adulata o criticata sotto diverse angolazioni. Solo, a noi turisti ingenui appare miracolosa, appunto: un'oasi senza difetti apparenti in questa stagione, neppure troppo cara rispetto alla fame mondiale, rispetto alla determinazione con cui le strade vengono pulite, i turisti cullati e accuditi. Non sarà abbastanza «autentico», ma fra scorpacciate di dolci e indimenticabili tramonti alle falde dell'Etna, funziona.

a Pinetamare una vacanza lunga un anno!

al PARCO DELLE ROSE

- Massime facilitazioni nei pagamenti con formule personalizzate
- Appartamenti da 70 a 160 mq
- Mini appartamenti ai p.t. con giardini riservati
- Spiaggia riservata
- Portineria centralizzata
- Portoncini corazzati
- Impianti di riscaldamento autonomi e centralizzati

INFORMAZIONI E VENDITE:
0823/858308 - PARCO DELLE ROSE - PINETAMARE
0823/858.916-858.749 - UFFICI PINETAMARE
0823/341.848 - PARCO DEI PINI - CASERTA
LUISE IMMOBILIARE - 0823/851.693 - CASTELVOLTURNO



POZZUOLI terra affascinante per la bellezza del suo paesaggio e per il suo clima mite, di notevole interesse per i fenomeni vulcanici e bradisismici del suo suolo propone il suo millenario patrimonio storico-archeologico. I suoi mitici laghi e le sue terme. Punto di partenza per interessanti escursioni nei Campi Flegrei. Vi offre altresì la possibilità di gustare le rinomate specialità gastronomiche locali.

Informazioni: AZIENDA AUTONOMA DI CURA, SOGGIORNO E TURISMO DI POZZUOLI
Via Campi Flegrei (SS. Domiziana) n. 3 - Telefono 86.72.419 - 86.71.481

L'Associazione albergatori di **ISCHIA** porge un cordiale benvenuto ai turisti italiani e stranieri

Le grotte di Pertosa
Le grotte di Pertosa, in provincia di Salerno, sono un complesso speleologico tra i più belli e interessanti d'Italia. Farne parte della catena degli Alburni, che presentano nei merosi fenomeni carsici, e sono ricche di stalattiti e stalagmiti, che riempiono le gallerie delle grotte. Vi si accede attraversando un zattera a lume sotterraneo che sgorga proprio all'ingresso, e, dopo la traversata percorrendo a piedi le numerose gallerie. La visita alle Grotte di Pertosa è un'esperienza indimenticabile. Scenari fantastici e suggestivi si offrono allo sguardo del visitatore e fanno pensare a mitiche scene dantesche. La località è facilmente raggiungibile attraverso l'autostrada Salerno-Reggio Calabria uscita di Pertosa o di Polla, complessivamente la distanza da Salerno è di soli 75 chilometri. La visita alle grotte è un incontro con la natura e con il mondo della fantasia, ma anche l'occasione per trascorrere una giornata divertente fermandosi magari, dopo, a gustare gli eccellenti e genuini prodotti gastronomici locali.

Un consiglio? Visitate le grotte di Pertosa!
A cura dell'Amministrazione comunale di Pertosa (SA) Telefono (0975) 37.028

COMUNE DI BARANO D'ISCHIA
MARONTI dove il mare ha i colori del cielo

A cura dell'Amministrazione comunale di BARANO D'ISCHIA

L'IRPINIA Tra la Pianura campana e il Tavoliere pugliese «ritrovi la natura»

Monti Picentini, il Terminio, il Cervialto, il Massiccio del Partenio un notevole patrimonio di risorse turistiche e montane

Soggiorni climatici collinari e montani
INFORMAZIONI: Ente provinciale per il turismo Avellino Via Due Principati, 5 - Tel. (0825) 35.175

«Il nuovo turismo ha bisogno di Napoli»

isola di Megaride

della OTM coop

TUTTI I SERVIZI TURISTICI A NAPOLI E IN CAMPANIA

Agenzia: via Ferdinando del Carretto, 34 - Tel. 081/323.250-323.291
Direzione: via Miguel Cervantes, 55/5 - Tel. 081/315.057-329.220
80133 NAPOLI - Telex 721656 otmap