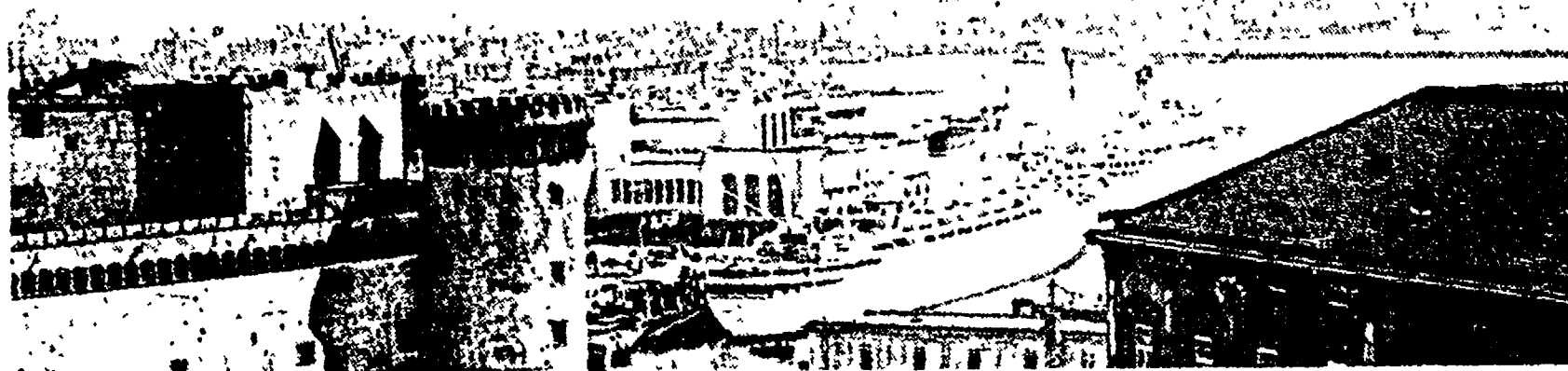


A CURA DELL'UFFICIO PROMOZIONE E PUBBLICHE RELAZIONI



## Napoli: tutto esaurito ma dai terremotati

di Franco Di Mare

NAPOLI — Le mete ormai sono altre. Gli autobus provenienti da Roma con i loro carichi umani di turisti non si fermano più a Napoli. Imboccano direttamente l'ingresso del molo Beverello, dove attraccano aliscafi e vaporette per le isole del golfo; oppure proseguono lungo l'autostrada, per uscire solo ai caselli «giusti»: quelli che portano a Pompei o immettono sulla strada che porta alla costiera Sorrentina e Amalfitana. Le agenzie di viaggio internazionali «saltano» da tempo la città, e il capoluogo campano registra un'emorragia sul versante del turismo «stanziale».

«Non è una questione di oggi, questa — spiega il professor Vittorio Pellegrino, presidente dell'Ente Provinciale del Turismo — tuttavia, dal 1980 questo fenomeno ha registrato un incremento «fatale». Mi riferisco alle difficoltà causate dal terremoto.

All'indomani del 23 novembre 1980 a Napoli si contavano migliaia di senzateletto. L'unica soluzione immediata che l'Amministrazione aveva a disposizione, era quella degli alberghi. A spese

del Comune migliaia di famiglie trovarono alloggio provvisorio negli alberghi. Una soluzione necessaria che, però, «cancellò» la città dalla mappa delle mete dei tour operator.

«Ancora adesso — dice il professor Pellegrino — Napoli dispone di soli diecimila posti-letto. Almeno formalmente, però, perché di questi diecimila posti-letto quelli funzionalmente all'altezza di un turismo internazionale sono appena i due terzi di questa cifra. E, va aggiunto, sono tutti occupati dal turismo d'affari, immancabile in una città che comunque ha una connotazione di metropoli.

Davanti ad una scarsa capacità ricettiva, «la città — spiega Pellegrino — diventa, ancora una volta «fatalemente», meta di un turismo di passaggio. Napoli è al centro di una vasta area turistica che dispone di collaudate possibilità. Sorrento, tanto per fare un esempio, ha migliaia di posti-letto, e potrebbe addirittura un Centro congressi di importanza internazionale.

I dati 1985 non sono ancora disponibili, ma le proiezioni confermano queste tesi: a fronte di un aumento del flusso globale del turismo verso la Campania, si registra una tendenza stazionaria delle presenze a Na-

poli. Il che vuol dire che a Napoli, anche nell'85, si resta sempre meno. Manca, insomma, quello che gli addetti al settore chiamano «turismo di vocazione».

«In passato, però, si era registrato un cambiamento di questa tendenza — spiega ancora Pellegrino — e questo era dovuto ad alcune iniziative che noi intendiamo riprendere. Come ad esempio quelle a carattere culturale: la mostra del '600 e quella del '700 hanno fatto registrare un'impennata delle presenze. È su questo versante che la città deve muoversi. Ad esempio riprendendo l'iniziativa del «pacchetto

Napoli»: una serie di agevolazioni, come biglietti gratuiti per cinema, teatri, spettacoli, che il turista mostrava di gradire».

Ma prima di far questo occorre affrontare innanzitutto il problema del potenziamento delle strutture alberghiere cittadine. «Se domani dovessero giungere a Napoli ventimila turisti, non potremmo fare certo salti di gioia, perché non sapremmo dove metterli a dormire», dice Pellegrino. È per questo che Enti locali ed Ept stanno studiando un progetto intersettoriale che metta al lavoro l'intera città: anche sotto il profilo del controllo del-

ordine pubblico. «Napoli capitale degli scippi», è uno slogan che, già oggi, non ha più riscontro nei dati. «Con i grandi blitz anticamorra, con un controllo più capillare dell'area metropolitana — dicono alla Mobilità di Napoli — si è registrato un sensibile calo del numero dei delitti «minori» come scippi e borseggi. Certo non sono scomparsi, ma sono in numero decisamente inferiore a quelli che si registrano quotidianamente in altre grandi città che pure sono meta del turismo internazionale.

«Stiamo lavorando, insomma, per tentare di recuperare il terreno finora perduto a causa delle tante «emergenze» che si registrano ancora — spiega Pellegrino — ed è per questo che parliamo di progetto intersettoriale, nessun settore della vita amministrativa della città ne è escluso.

Il che vuol dire occuparsi anche della rete dei collegamenti, del problema dei trasporti cittadini in una città che rischia il collasso tutti i giorni nelle ore di punta. Vuol dire insomma restituire vivibilità all'intera città.

Per una vacanza nuova e alternativa  
**Cava dei Tirreni**  
Vivere fra il verde e il mare

AZIENDA SOGGIORNO E TURISMO  
Corso Umberto I, 208 - Tel. (089) 341.572 - 341.605

**Paestum**  
è  
TEMPLI - MARE - SOLE  
PINETE - COLLINE...

A cura dell'Azienda Turismo  
Via Magna Greca - Tel. 0828/811016



Una cittadina del Mezzogiorno d'Italia proiettata nella cultura internazionale

A cura dell'assessorato al Turismo del Comune di Pompei

## L'Aga Khan qualcosa insegna Ora però basta col cemento

di Paolo Branca

Storia del principe e del suo «regno» in Costa Smeralda Pro e contro di un'offerta d'élite - Tutto suo fino al 2012, ma i sardi debbono poter dire la loro

Nella foto in alto una veduta del porto di Napoli. Qui sotto un'immagine della Costa Smeralda accanto l'Aga Khan.



CAGLIARI - Chi l'ha vista, negli anni precedenti al boom turistico, la descrive quasi come un Paradiso. La natura incontaminata e selvaggia, terreni rocciosi e giallastri a ridosso del mare, limpido, dal colore smeraldo appunto. Una quiete e un silenzio irreali. Niente panfili e motoscafi e niente vip: bagnanti comuni, neanche tanto numerosi.

Poi venne l'Aga Khan e per la Costa Smeralda iniziò un'altra epoca. Il grande insediamento turistico diede fama e successo a quella parte di Sardegna, conosciuta adesso in tutto il mondo. Anche se c'è ancora chi rimpiange il «prima».

Questione di gusti. E comunque è inutile recriminare sul bel tempo andato. Anche perché le trasformazioni imposte dall'Aga Khan, per quanto profonde, hanno se non altro preservato, nei caratteri essenziali, la costa settentrionale di Gallura. Il

mare è ancora color smeraldo, anche se il vecchio fascino selvaggio e desolato quei luoghi l'hanno ormai perso.

Storie di Costa Smeralda, ovvero storie di un insediamento turistico senza uguali nel nostro Paese. Una strada da imitare? Le perplessità non sono poche: in fondo, la ricchezza portata da questo turismo d'élite favorisce solo in parte lo sviluppo dell'economia locale. Ma del resto quanti «cementificatori» nostrani avrebbero (e hanno) fatto molto peggio, sulle coste più ambite?

Una storia, comunque, da raccontare. Ha un suo prologo, alla fine degli anni '50, quando il principe Karim, Imam del popolo ismaelita, in compagnia di altri illustri amici, amanti del mare (dal conte Mentaschi, l'industriale tedesco Krupp, il re della birra Guinness), inizia le sue escursioni marine, a bordo del panfilo «Croce del sud», attorno all'isola di Mortoro,



sulla costa nord-occidentale di Gallura. Luoghi selvaggi, irraggiungibili ai più, assolutamente incontaminati. Le gite diventano frequenti, e oltre all'amore per il mare e la natura, l'Aga Khan comincia a fiutare l'affare.

L'acquisto dei terreni tra Olbia e Arzachena, affittati per lo più da pastori, e quasi abbandonati, avviene nel 1962. Nel dare comunicazione dell'affare al mondo intero, si precisa che l'acquisto è fatto da Karim a titolo personale e non riguarda il suo ruolo di Imam dei musulmani ismaeliti. Nel consorzio Costa Smeralda ci sono anche altri azionisti, ma è l'Aga Khan naturalmente a dirigere e a dare vita all'iniziativa. E a modellare le cose secondo il suo gusto. Da sovrano, affida il compito di edificare i terreni selvaggi e pietrosi ai migliori architetti dell'epoca. Alla sua corte lavorano tra gli altri Savignone, Busiri Vici, Vietti. Il pro-

dotto è eccellente. Alberghi e villaggi sorgono il più possibile in sintonia con il paesaggio, spesso immersi nella roccia, a sufficiente distanza dal mare. La cementificazione c'è, ma si vede meno che altrove. E in fondo, al di là del provincialismo di certi costumi del ricco (andare dove sono i più ricchi è proprio questo stile «quasi ecologico», a suggerire il successo definitivo dell'insediamento del consorzio.

Per i ventennio tutto filislico e gli affari prosperano, tanto che il principe Karim comincia a fare progetti espansionistici. La svolta, due anni e mezzo fa, con la presentazione del famoso «master plan»: un programma ventennale di investimenti, con una nuova massiccia cementificazione, per circa mille miliardi di lire. Il piano passa senza un adeguato esame, senza il consenso dei comunisti e soprattutto dei sardi. Il governo regionale, retto ancora dalla Dc, dopo qualche tentennamento, preferisce cedere al ricatto di Karim («o approvate il piano, o me ne vado»), abdicando completamente alle sue funzioni di programmazione urbanistica. Inutili si rivelano le proteste dell'opposizione comunista e delle associazioni ambientaliste, preoccupate per la nuova invasione di cemento. «Sarà messo con gusto — denunciano — ma è pur sempre cemento».

Ormai Karim è sempre più sul trono del suo impero turistico. Vi rimarrà — secondo gli accordi stabiliti al momento della nascita del consorzio, fino al 2012, cinquantesimo anniversario della sua impresa. Nel frattempo si spera che molte cose possano cambiare nel turismo sardo, fino a scollarsi di dosso l'immagine che, nel bene e nel male, gli ha affibbiato l'illustre ospite ismaelita.

## ACIREALE

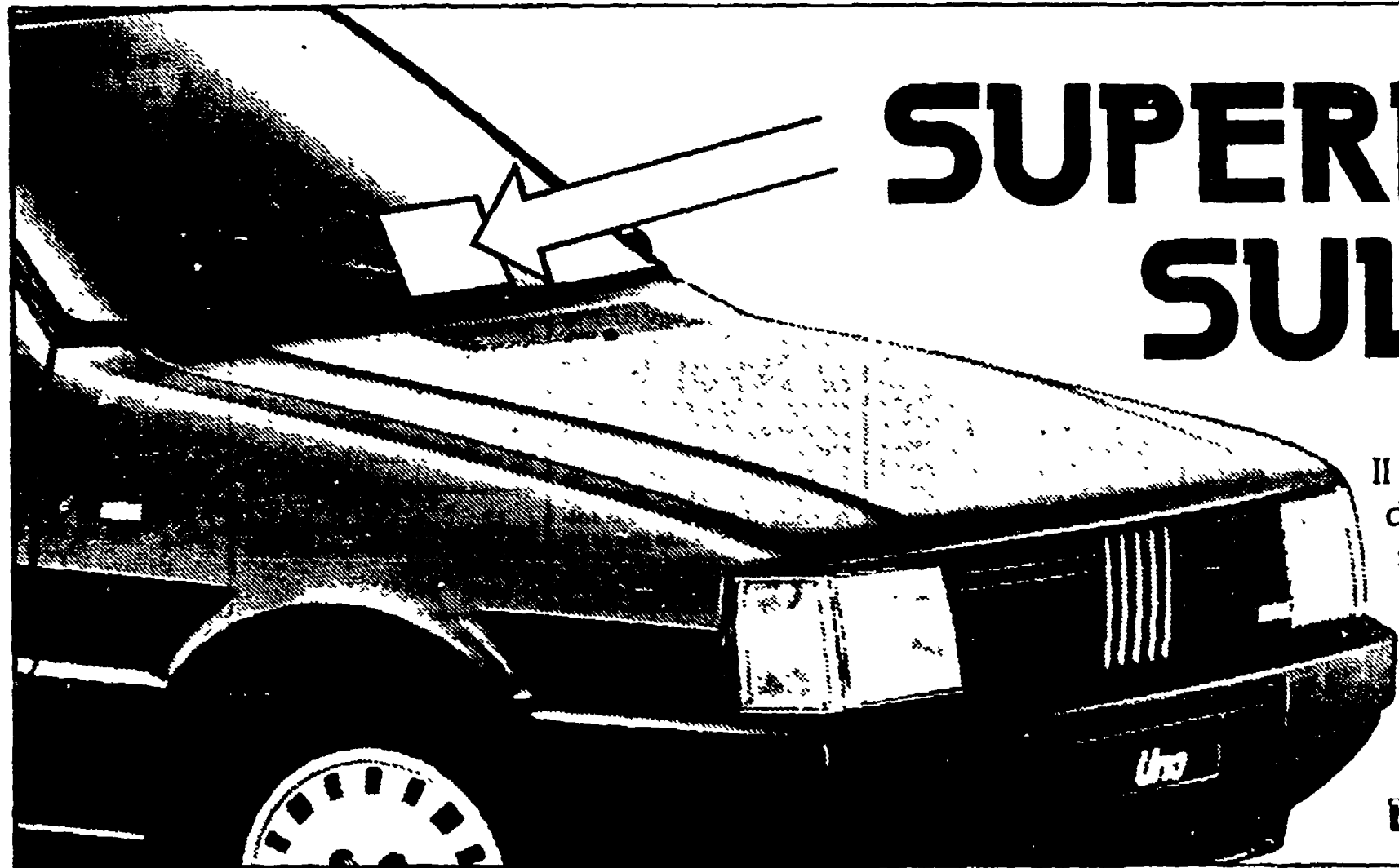
Riviera dei limoni  
Città congressi

- Terme
- Mare
- Etna
- Barocco
- Opera dei Pupi
- «Il più bel Carnevale di Sicilia»
- Esposizione del Presepio settecentesco

2.700 posti letto  
2.500 posti nei campeggi  
STAGIONE TUTTO L'ANNO

Per informazioni:

AZIENDA AUTONOMA DELLA STAZIONE DI CURA  
Corso Umberto, 179 - Tel. (095) 604.521 - 95024 ACIREALE



## SUPERBOLLO DI SERIE SULLA UNO DIESEL

Il superbollo compreso nel prezzo: solo fino al 30 novembre per le vetture disponibili verrà applicata una riduzione di Lire 300.000 (I.V.A. compresa sul prezzo di listino chiavi in mano), pari all'ammontare del superbollo per 12 mesi.\* Con Uno Diesel, il superbollo è di serie.

\* Offerta non cumulabile con altre in corso.



È UN'INIZIATIVA DELLE CONCESSIONARIE E SUCCURSALI FIAT.