

Turismo, previsioni nere Il Bel Paese non basta più Come vendiamo male la nostra «risorsa Italia»

Nel 1995 i turisti stranieri nel mondo saranno 500 milioni. L'Italia nelle previsioni riuscirà ad aggiudicarsene non più del 12%, una cifra ben lontana - ad esempio - dal 17% registrato nell'80. Un grido d'allarme che viene dalla «Matrice 61/86» uno studio sul turismo nel nostro paese nell'ultimo quarto di secolo. I motivi della crisi? Soprattutto mancanza di organizzazione e programmazione.

DAL NOSTRO INVIATO
SUSANNA RIPAMONTI

VENEZIA Il buonsenso ci dice che è necessario un aumento del reddito perché aumenti il numero delle persone che vanno in vacanza. Ma il marketing e le inchieste qualitative sull'andamento del turismo in Italia precisano che i soldi non bastano a monte e necessario il desiderio la curiosità la voglia di mettersi in viaggio. L'Italia del boom scopri il benessere ma non il turismo di massa mentre l'Italia della crisi rinuncia alla bistecca ma non alla vacanza. O meglio considera la vacanza come un bisogno primario in dispensabile alla riproduzione di energie lavorative alla pari del cibo. Questa ridotta in pillole e una delle tesi che emergono da scritte saggi che accompagnano la «Matrice 61/86» la ricerca curata dal Cesdit per conto della Concommercio sul turismo in Italia in questi ultimi quattro di secolo. La seconda tesi è che questo settore rischia una profonda crisi con conseguenze che inevitabilmente contaggeranno altri comparti dell'economia italiana.

La ricerca dimostra infatti dati alla mano che il turismo è un'attività interregionale e che il prodotto turistico nazionale è costituito solo per il 19 per cento dall'attività alberghiera. Il 14 per cento è dato da trasporti interni e prodotti petroliferi un altro 14 per cento da agricoltura e prodotti alimentari. Il 18 per cento dal commercio e il rimanente da tutti gli altri settori (pubblica amministrazione banche industria assicurazioni eccetera).

Il male che minaccia il turismo turistico nei suoi vari comparti è soprattutto la miopia l'incapacità di guardare lontano adeguando l'offerta ai rapidi mutamenti della domanda. Un male che diventa tanto più evidente quanto più si fa agguerrita la concorrenza degli altri paesi della zona mediterranea. Il «vacanziere medio» chiede una gamma di servizi e valuta la loro efficienza tenendo conto di diverse variabili: i trasporti le strade le comunicazioni la sicurezza (si pensi a quanto hanno influito le vicende del terrorismo sul turismo americano) i musei i servizi ricettivi la ristorazione ecc. L'operatore turistico offre invece singoli prodotti non coordinati ma soprattutto vive di rendita di posizione a partire dalla «posizione Italia» consideranda ilimitata le proprie risorse territoriali e naturali. Ben più oculata la proposta turistica di altri paesi che hanno fondato la propria capacità di attrazione sull'interconnessione tra diversi servizi.

In sostanza l'indicazione chiave che esce dalla ricerca è che un cambiamento è necessario in tempi rapidi ma mirato sulla dotazione di servizi e non sulla capacità ricettiva che si valuta sia già soddisfacente. Le strutture alberghiere italiane hanno avuto dal '61 ad oggi una quotazione di trasformazione e un adeguamento alle esigenze espresse dalla domanda. La vecchia «Pensione Mariuccia» con lavandino in camera e servizi comuni è stata a poco a poco soppiantata dagli alberghi a due stelle modesti ma dotati di un numero elevato di stanze con bagno. Per il futuro la scommessa non è nelle strutture ma nella riqualificazione dei servizi inclusa ovviamente quelli alberghieri.

Per quanto riguarda le previsioni emerge un dato nel 1995 i turisti stranieri nel mondo saranno 500 milioni. L'Italia se ne aggiudicherà solo il 12 per cento mentre nell'80 il 17 per cento del turismo mondiale era indirizzato verso la penisola. Il rischio dunque è quello di una progressiva emarginazione dal turismo mondiale. Il medio secondo gli esperti del Cesdit è la programmazione la riqualificazione dei servizi il varo di una politica economica per il turismo che finora non è mai esistita.

Nuovi scioperi il 25 e 29 Italia senza treni

ROMA L'Italia resterà ancora una volta senza treni. Gli autonomi hanno proclamato un nuovo sciopero di 24 ore a partire dalle 21 del 24 maggio fino alla stessa ora del 25 maggio. Qualche giorno dopo dalle 21 del 28 alle 21 del 29 tocca ai confederali che hanno inviato un appello alla Fisas per unire le agitazioni in modo da limitare i danni per gli utenti. I sindacati trasporti di Cgil Cisl e Uil (che nel proclamare lo sciopero hanno avuto la solidarietà anche delle confederazioni) hanno chiesto un «immediato» con il fronte con le Fs per dare una svolta ad una vertenza improvvisamente avviata su se stessa. Qualche spraglio per i viaggiatori dunque c'è anche se è opportuno non farsi illudere. I sindacati sono duri con le Ferrovie «il comportamento dell'ente è stato negativo su tutti gli aspetti delle richieste contrattuali», dice Mauro Moretti della segreteria nazionale Filt Cgil.

Assai duro anche da parte degli autonomi il giudizio sul confronto con le Ferrovie dello Stato. In sostanza la trattativa si è arenata su miglioramenti salariali sulla richiesta di ridurre l'orario di lavoro sul mantenimento dei livelli occupazionali e sulla richiesta dei sindacati di andare subito alla definizione di un programma di rilancio.

Lo sciopero dei ferrovieri si intreccia tra l'altro con quelli proclamati dai piloti dell'Appi e dell'Anpac tra il 19 maggio ed il 6 giugno. Cgil Cisl Uil avevano anche chiesto come prevede il codice di autoregolamentazione una convocazione dei sindacati e dell'ente da parte del ministero dei Trasporti. Ma anche questa non c'è stata.

«Non c'è accordo» ha dichiarato l'ente Ferrovie dello Stato Giovanni Coletti - sulla somma disponibile per siglare l'intesa. L'ente ritiene di impegnare 1341 miliardi una cifra consistente che potrà essere in buona parte finanziata da aumenti di produzione e recuperi di produttività. Una cifra giudicata invece insoddisfacente dalle organizzazioni sindacali che chiedono un aumento medio mensile nel giro di tre anni di 160.000 lire. □ P.S.

Parla Mezzanotte della Filt «Non ci sono neppure i 41.000 miliardi per migliorare la rete»

ROMA Risposte negative alle richieste d'aumento dei salari in discussione della copertura del turnover. E soprattutto nessun programma vero di rilancio delle Fs. L'ente annuncia che il miglioramento e lo sviluppo del servizio è alle porte. Ma intanto l'altro ten al tavolo delle trattative si è presentato senza alcun progetto.

C'è un piano di 41.000 miliardi di ammodernamento della rete approvato dai ministri del Tesoro e dei Trasporti. A questo punto che credibilità ha? Lo chiediamo a Sergio Mezzanotte, segretario generale aggiunto della Filt Cgil.

Si deve sapere intanto che i

41.000 miliardi non ci sono. I ministri hanno firmato un decreto che non stanziava soldi ma approva la valutazione dei costi di un elenco di opere predisposto dall'ente. I finanziamenti veri quelli cioè che consentono di appaltare i lavori dovranno essere previsti nelle leggi finanziarie ed inseriti in un quadro generale di compatibilità.

E i miliardi che le Fs hanno già a disposizione per la realizzazione di una rete ad alta velocità?

Intanto occorre premettere che una rete ad alta velocità non va confusa con la velocità su rotaie. La velocità su rotaie è con l'entrata in funzione di nuovo materiale rotabile



Per alta velocità si intende un sistema in grado di far viaggiare i treni ad una velocità media di 250 chilometri orari. L'ente per avviare la realizzazione di questo sistema ha a disposizione 5000 miliardi. Ha fatto fare da un famoso stilista il modello della carrozzeria ma non sa ancora cosa «metterci dentro» cioè come si dice in termini tecnici non ha fatto alcuna scelta del sistema tecnologico di trazione. Allora è chiaro che quei treni non saranno pronti per il 1990 come le Fs annunciano. Ma dovremo aspettare molto di più.

Ma con le altre migliaia di miliardi stanziati potranno fare, nel frattempo, al

tre opere...

In teoria si ma la realtà è ben altra. Il primo grande piano di investimenti (piano integrativo) è stato varato nel 1981. Doveva essere completato in cinque anni le somme a disposizione ammontano a 28.000 miliardi. A distanza di sei anni dal varo del piano e di un anno e mezzo dall'insediamento del nuovo ente di quei 28.000 miliardi il 40% deve essere ancora appaltato. Per quanto riguarda inoltre i 5000 miliardi destinati al Sud dalla Finanza le Fs si sono limitate ad elencare le destinazioni ma non hanno ancora alcun progetto.

Il sindacato insomma chiede meno parole meno propaganda e più fatti.

Riecco «aquila selvaggia»

Non c'è tregua neppure per chi viaggia in aereo. L'associazione dei piloti di (Appi) ha annunciato scioperi di 2 ore al giorno (dalle 6,30 alle 8,30) a partire dal 22 maggio fino al 6 giugno. L'agitazione non riguarda Fiumicino ed i voli charter. Un'altra astensione di 4 ore al giorno (dalle 6,30 alle 10,30) è stata proclamata dal 19 al 23 maggio dall'altro sindacato autonomo dei piloti l'Anpac.

Annunciate nuove agitazioni dal sindacato autonomo dei piloti Appi. Anche l'Anpac torna in lotta. Pesanti critiche all'Alitalia.

PAOLA SACCHI

ROMA Criticata come stata maledetta da migliaia di viaggiatori ieri mattina nella sala convegni del bar Canova a Roma. «Aquila selvaggia» ha voluto spiegare le proprie ragioni alla stampa. Ed ha annunciato altri incontri con i giornalisti visto che il contratto dei piloti è cosa assai complessa corredo con e da una miriade di accordi integrativi aziendali.

Trattate per sciopero applicate dall'Alitalia senza alcun criterio. Nessun rispetto dei diritti sindacali. Turisti scontenti di reperibilità trattamenti.

ingiusti in caso di malattia. Queste le accuse principali che l'associazione professionale dei piloti di linea (circa 1800 iscritti su un totale di circa 1800 piloti) ha rivolto all'azienda.

«Fino a qualche tempo fa - ha detto il comandante Fabrizio Brotti segretario del Appi - i soldi che ci venivano tolti dallo stipendio erano equivalenti alle ore di sciopero effettuate. Ora l'azienda ha incominciato a fare quel che le pare fino ad arrivare a venti e propri assurdi durante l'ultimo sciopero ad esempio un

nostro associato si è visto trattenere 150.000 lire per due ore di astensione dal lavoro oltre a 108.000 lire per l'albergo».

Voi scioperate a causa delle trattenute per sciopero non è un po' cane che si morde la coda? - è stato osservato nel corso della conferenza stampa.

«La realtà - ha risposto Brotti - è che è in ballo il rispetto dei diritti sindacali. L'Alitalia ad esempio in vista degli scioperi ha preso l'abitudine di sostituire preventivamente quei piloti che secondo l'azienda potrebbero scioperare. Ogni azienda può fare so-

stituzioni nel caso di agitazioni. Ma si deve sostituire chi ha già scioperato e non chi non lo ha ancora fatto. In questo modo si ledi un diritto sacrosanto riconosciuto dalla legge al lavoratore. La realtà è che l'Alitalia vuole indebolire la nostra forza prima della trattativa per il rinnovo del contratto che scade a settembre».

Le condizioni di lavoro sono l'altro argomento al centro della protesta dei piloti del Appi. L'associazione nata un paio d'anni fa nella quale sono confluiti anche diversi aderenti all'Anpac. L'altro sindacato autonomo dei piloti che raccoglie circa 800 iscritti

«Non esiste - ha spiegato sempre il comandante Brotti - una normativa sul servizio di riserva. Vale a dire dobbiamo spesso e volentieri stare a casa anche per 72 ore di seguito in attesa che l'azienda ci chiami. Possiamo essere avvisati anche un'ora prima della partenza del volo. Ed in tutto questo arco di tempo non sappiamo come regolare il nostro sonno non possiamo assumere nessun tipo di farmaco non possiamo rispondere liberamente alle nostre necessità alimentari. Dobbiamo essere sempre pronti per il volo. Ed il rischio è che quan-

do prendiamo servizio non siamo in quelle ottime condizioni psico-fisiche che il nostro lavoro richiede».

Contestazioni infine per il trattamento in caso di malattia.

«Ogni tre giorni - accusa l'Appi - l'Alitalia toglie ai piloti un giorno di riposo. In questo modo la Compagnia recupera gratuitamente moltissime giornate lavorative. Tra l'altro il tasso d'assenzeismo per ragioni di salute tra i piloti è bassissimo solo il 3%. L'Alitalia è accusata anche di togliere molti giorni per i permessi sindacali: sono solo 600 all'anno per 1800 piloti».

Il sostegno finanziario della Regione e del governo nazionale - dice l'assessore Muleda - agli allevatori e agli agricoltori non può essere sufficiente se contemporaneamente non si realizza un vero e proprio intervento straordinario per far arrivare l'acqua nelle zone più colpite. La nostra proposta è che la Protezione civile invii al prete i mezzi necessari per compiere le travellazioni di pozzi e realizzare opere di raccordo fra i diversi bacini. □ P.B.

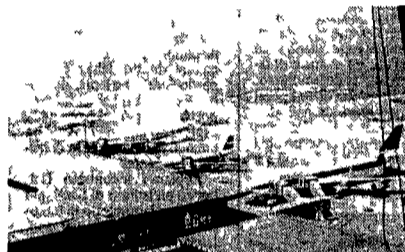
Sardegna Sos-acqua Per i campi riserve fino a luglio

CAGLIARI Se non piove subito e in modo abbondante per l'agricoltura sarda sarà un'annata disastrosa. Nelle campagne dell'Ostianese c'è acqua solo fino al 10-20 luglio in altre zone si può arrivare al massimo alla fine di settembre per non parlare di quelle sterminate aree dell'isola ancora prive di sistema irriguo. Da qui i Sos della giunta regionale che ha chiesto al governo la dichiarazione di «calamità agraria» in Sardegna e l'intervento della stessa Protezione civile per procedere alla realizzazione di nuove travellazioni e nuovi pozzi alla ricerca dell'acqua.

Le conseguenze più gravi della siccità si profilano per la zootecnia. La scarsità di foraggio nelle campagne isolate ha già prodotto preoccupanti effetti speculativi. Il foraggio - che normalmente costa sulle 17 mila lire al quintale - viene venduto nella sola area di 30 mila lire vale a dire quasi al doppio. Per combattere la speculazione l'assessore regionale all'agricoltura il comunista Gesuino Muleda formalizzerà nei prossimi giorni la proposta di assegnare agli allevatori adeguate risorse finanziarie perché acquistino in forme consorziate i foraggi fuori dalla isola.

La crisi idrica è drammatica soprattutto nelle campagne della Nurra e dell'Ostianese. L'invaso del Tirso ha attualmente una disponibilità di 110 milioni di metri cubi d'acqua vale a dire il minimo per arrivare alla metà di luglio. La disponibilità del Temo è ancora più insufficiente: 15 milioni di metri cubi d'acqua dei quali solo 8 milioni di uso irriguo (gli altri sono destinati agli usi civili) contro un fabbisogno di oltre 20 milioni di metri cubi. Così in Gallura dove i 25 milioni di metri cubi del Liscia possono far fronte alle esigenze potabili e irrigue solo fino a settembre.

Il sostegno finanziario della Regione e del governo nazionale - dice l'assessore Muleda - agli allevatori e agli agricoltori non può essere sufficiente se contemporaneamente non si realizza un vero e proprio intervento straordinario per far arrivare l'acqua nelle zone più colpite. La nostra proposta è che la Protezione civile invii al prete i mezzi necessari per compiere le travellazioni di pozzi e realizzare opere di raccordo fra i diversi bacini. □ P.B.



Renault Supercinque.

£ 6.000.000 di finanziamento oppure 48 rate a partire da £ 212.000.

IMPOSSIBILE RESISTERTI.

Renault Supercinque impossibile resistere alla sua innata bellezza, al suo confort intelligente, al suo scatto deciso. Impossibile resistere al piacere di poter scegliere tra 15 versioni e 5 motorizzazioni, da 950 cm³ alla GT Turbo benzina, al piccolo e brillante diesel. E poi, fino al 15 giugno, impossibile resistere all'offerta di L. 6.000.000 di finanziamento da restituire in 12 rate mensili senza interessi (spesa dossier L. 140.000), o a 48 rate a partire da L. 212.000 (anticipo solo IVA e messa su strada*), con un risparmio sugli interessi del 35%.

Sulla Supercinque C₂ ad esempio, anticipo L. 2.014.000 con un risparmio sugli interessi di L. 1.600.000.

*La Supercinque C₂ non è adatta per i conducenti con licenze di conduzione di altri veicoli. Renault sceglie lubrificanti Elf.

RENAULT
Muoversi, oggi.