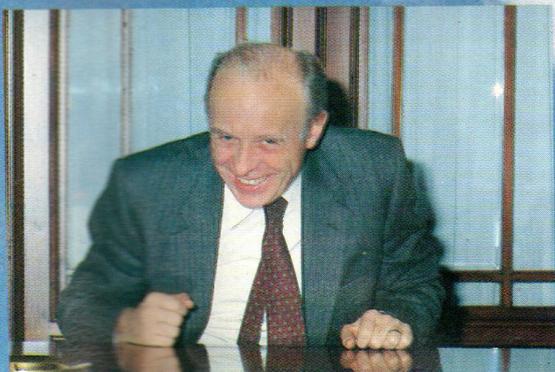


AVINEWS

quindicinale di informazione tecnica per gli agenti di viaggi

**PIANETA
TERRA**

**UN
ANNO
INSIEME**



OGNIBENE IERI E DOMANI

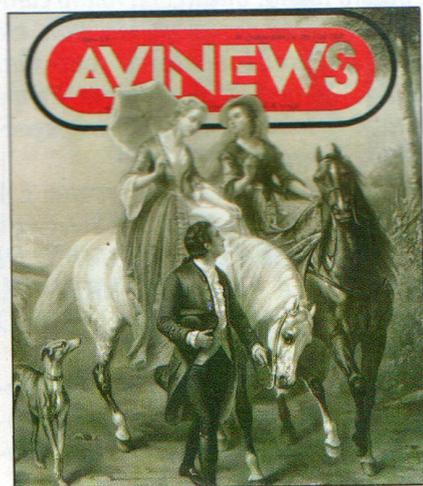
1990 anno nuovo ... AvineWS tutto a Milano

I liberi cieli azzurri d'Europa

In Sardegna un agriturismo sui generis

SCRIPTA MANENT, ANNO XV

Eccoci al tradizionale appuntamento nel quale rileggiamo le vicende dell'ultimo anno attraverso le copertine di Avinews e gli articoli principali. Chi vince, chi perde, ma l'importante, com'è ovvio, è partecipare



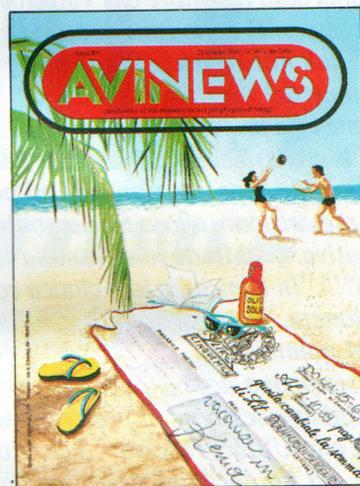
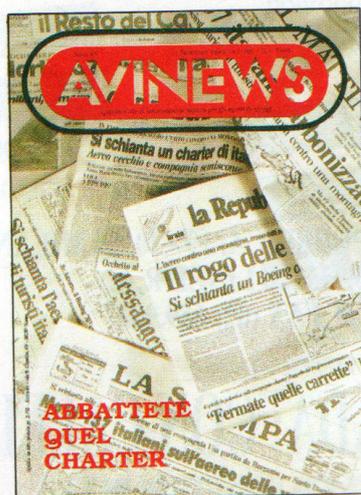
Il lettore ci conceda di indulgere, ogni tanto, in qualche citazione latina, la quale, se usata a proposito e con correttezza, può significare molto di più della migliore traduzione nella lingua di oggi. Molte di queste frasi sono tra l'altro di uso comune, diffusissime e ben comprese dai più, e chi ancora non le conosce è bene che corra ai ripari e s'informi.

“Verba volant” si diceva un tempo e si dice tutt’ora, alludendo all’effimera consistenza del parlare, mentre al contrario ciò che è scritto, nero su bianco, rimane.

Così, scorrendo le pagine e le copertine dell’ultima raccolta della nostra rivista, quella dell’anno 1989 - quindicesimo della serie - torniamo d’un balzo a fatti e vicende recenti e recentissime, ma in alcuni casi già molto distanti; dietro le scritte, che è ciò che rimane, riaf-

fiorano tumultuosi i ricordi di tante, forse troppe parole dette, e che si credevano scordate.

Ve li ricordate quegli albori del 1989, con la stagione invernale disperatamente senza neve, un frenetico prepararsi al ’92, e la Fiavet che si avviava all’appuntamento elettorale in un clima risoso come non mai? Quante parole, anche pesanti, volarono tra una prenotazione e l’altra, sotto il “bello stabile” di un inverno mite quanto non mai? La nostra opinione era stata chiaramente espressa nell’ultimo numero dell’anno precedente, e non era piaciuta all’allora presidente della Fiavet: una telefonata, un incontro all’alba nella sua splendida dimora romana, e il 1989 si apre, per quanto riguarda il discorso Fiavet, con l’intervista nella quale Enzo Poli spiega la linea politica e strategica del suo biennio. Erano i tempi del



duro confronto tra Enzo Poli e Silvio Amori, presidente della federazione e presidente del Comitato Professionale dei Tour Operator. Si temeva la spaccatura, ma nessuno avrebbe sospettato che l’anno appena iniziato avrebbe coinvolto la categoria con ben altri problemi.

Intanto si guardava al presente e anche un pochino al futuro, individuando alcune forme di turismo non proprio tradizionali, ma piene di potenzialità. Tra queste l’equiturismo, affine all’altrettanto emergente agriturismo, al quale abbiamo dedicato la prima copertina, con una presentazione di metodo per individuare i centri equituristici “a denominazione di origine controllata”, contro i pericoli dell’improvvisazione. Da ricordare, infine, in quel lontano primo numero dell’anno (Avinews 305, 30 gennaio), la questione dell’autodi-

sciplina pubblicitaria, le voci sul charter firmato Alitalia, le previsioni catastrofiche di Gep Bidone, i francesi che annunciano poderose feste per il loro bicentenario e Giovanni Spinella che saluta la Wagon Lits.

L'8 febbraio è una data che marcherà tutto il 1989 in maniera inconfondibile: cade sulle Isole Azzorre un B 707 con 137 turisti italiani, è un charter, il coro quasi unanime e isterico ha lo stesso sapore del "dagli all'untore" di manzoniana memoria: "Fermate quelle carrette!".

Su tutte si alza la voce del presidente del Registro Aeronautico Italiano, Fredmano Spairani, che incolpa di tutto la deregulation, cioè la criminale libertà di essere imprenditori. E gli agenti di viaggio, che lamentano molti colleghi tra le vittime, sono sull'orlo della criminalizzazione: tra isteria e disinformazione passa del tempo prima che i fatti vengano chiariti, la Fiavet è presa in contropiede, per i tour operator si profila un'estate difficile, e non è finita qui.

Infuria, nel frattempo, il clima elettorale per la Fiavet: chi sarà il successore di Poli, visto che il capo dell'Aviatour non intende ricandidarsi?

Quelle di Foderaro, Galeazzi, Cividin e Amori sono le prime testimonianze e opinioni raccolte tra i potenziali papabili. Tra gli altri argomenti di quel numero 306 del 15 febbraio, Aerotaxi, un identikit del viaggiatore d'affari italiano, l'intervista al direttore generale del gruppo Concorde Hotels a Parigi.

A fine febbraio è ancora calda la polemica sul caso Azzorre; il fondo del numero 307 (28 febbraio) non perdona alla Fiavet il fatto di non aver risposto per le rime in un momento in cui tutta o quasi la stampa italiana criminalizzava gli operatori turistici.

Per il resto un numero dedicato a informazioni di carattere tecnico: la polemica tra gli aeroporti di Firenze e di Pisa, un quadro sulla situazione attuale del credito al turismo e ai turisti, sempre nel mirino delle autorità monetarie, uno splendido resoconto di viaggio dal Kashmir e dal Ladakh, visto con gli occhi di un poeta.

Passa febbraio e passa anche la Bit,

Un anno insieme



l'appuntamento divenuto ormai tradizionale e di straordinaria importanza per la categoria, giunta con successo alla nona edizione. In attesa dell'imminente decennale, la manifestazione '89 ha registrato sempre più espositori e visitatori, una meglio selezionata presenza di operatori stranieri e italiani al "Buy Italy" e finalmente un più ani-

mato settore TG-giovani.

L'argomento da copertina del numero 308 (15 marzo) è un oscuro oggetto del desiderio, l'Italia, questa sconosciuta: infatti si viene a scoprire che il terzo rapporto del Ministero del Turismo denuncia un'Italia sconosciuta al di fuori dell'Europa, e questo perché abituata da secoli a vivere di rendita.

Altri argomenti di rilievo il piano Alitalia per potenziarsi e adeguarsi agli anni del mercato quasi-libero, un altro grande albergo Parigino, il Lutetia (l'Hotel-teatro), e la presentazione di un personaggio come Gino Valdegrani, amante del trombone.

A fine marzo si avvicina il grande momento per la categoria: Enzo Poli lascerà davvero? Altre figure eleggibili dicono la loro: Rinaldi, Ognibene, Spinella, Scanziani.

Nel frattempo i problemi che i nuovi presidente e giunta dovranno affrontare si complicano. A rovinare i sonni di molti operatori è la malaria in Kenya, e la solita informazione approssimativa e dannosa dei grandi mezzi di comunicazione: poi c'è la questione non risolta della Confcommercio, con uno statuto confederale che penalizza il settore del turismo e la giusta rivendicazione della Fiavet ad una autonomia di vitale importanza.

Il tutto mentre i francesi sono in piena frenesia bicentenaristica e la Sicilia gioca a fare il vettore aereo. "Ci sono tre modi per dilapidare il proprio denaro. Uno, col gioco, è il più rapido. L'altro, con le donne, è il più piacevole. Il terzo...". Il terzo? Per saperlo andatevi a riprendere AvineWS n° 309 del 30 marzo, che dedica a questo argomento la copertina.

Due volti, una linea. Il fondo rosa che significa idillio. La copertina del numero 310 (10 aprile) con i ritratti di Guelfo Scanziani, neo presidente della Fiavet, e Silvio Amori, vicepresidente. La stagione degli scontri frontali svanisce. Il risultato quasi a sorpresa, ottenuto dopo pazienti trattative di corridoio, dimostra che il padre spirituale della categoria, Giuliano Magnoni, quasi fosse un vero nume tutelare, ha visto ancora una volta giusto. Come per incanto si è raggiunta una pace equilibrata

tra le diverse componenti che dura tuttora.

Maturità? Coscienza raggiunta che i problemi sono altrove? Il "gentlemen agreement" sullo scambio dei ruoli la prossima volta può odorare di scarsa democraticità, ma se garantisce un po' di stabilità può essere ben accolto. L'importante è che ci sia il tempo per lavorare, e i compiti del nuovo vertice non sono nè pochi, nè leggeri.

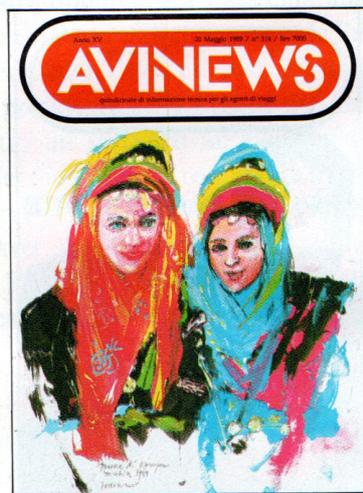
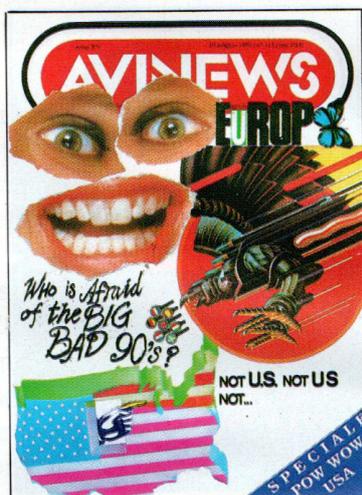
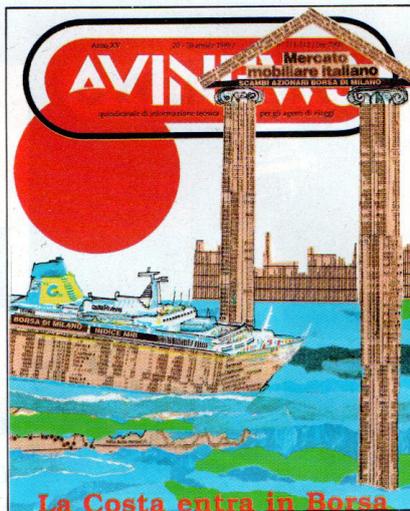
Altri argomenti di quel numero di aprile sono le Ferrovie dello Stato che ... "perdono il treno"; il problema che hanno certe catene alberghiere a far dire ai propri marchi "tutto" quello che esse sono in realtà; pubblicità comparativa e concorrenza sleale e il ritratto di Vittorio Kulczychi, uomo-avventuriera.

Con il numero 311/2 del 20/30 aprile torna a firmare le copertine di Avinews una vecchia conoscenza, Sergio Barletta.

Questa volta è la Costa Crociere ad avere gli onori della copertina, ha aumentato il capitale ed è entrata in borsa. Con gli auguri alla grande società genovese, l'ultimo numero di aprile torna a parlare di Fiavet (idee, progetti, problemi), di autodisciplina pubblicitaria (la pubblicità comparativa) e di Ferrovie dello Stato. Si parla di "totoschimberni", ma l'amministratore unico in prorogatio quasi abusiva farà molto parlare di sé, soprattutto per la Cit, che proprio in aprile assurge agli onori della cronaca: incredibile: perde miliardi e c'è chi se la vuole comprare! In breve tempo sloggiano tutti o quasi i vecchi dirigenti ... ma non precorriamo. Siamo a maggio, il mese del Pow Wow, e per Avinews di presentarsi anche al pubblico internazionale. Ed eccolo qui il numero 313 del 10 maggio, intitolato con un significativo "Who is Afraid of the Big Bad 90's?"

Edizione bilingue italo-inglese splendidamente illustrata da Sergio Barletta e Stefano Navarrini, interamente dedicata a un argomento caro un po' a tutti (e che incuriosisce un po' tutti): il mercato unico degli anni novanta in Europa. Chi ne ha paura? È difficile dialogare con la fortezza Europa? Sarà leadership francese? Dove andrà l'Alitalia

Un anno insieme



degli scioperi? Che faranno i nostri tour operator? Distribuito in Italia e a Las Vegas, Avinews 313 rimane un pezzo da collezione, un punto fermo nell'analisi dei problemi del turismo prima dell'avvento dell'atteso '93.

Le tre copertine successive sono tutte di carattere antropologico: "paese che vai, gente che trovi" dice un celebre

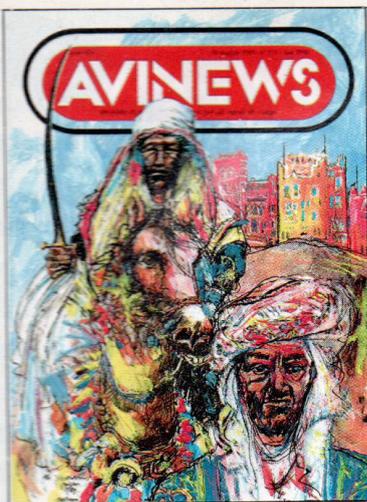
detto, ed ecco donne turche (Avinews 314, 20 maggio), guerrieri yemeniti (Avinews 315, 30 maggio) e una danzatrice malese (Avinews 316/7, 15/30 giugno).

Si comincia con un taccuino di viaggio durante un viaggio Turban e una donna italiana che osserva le donne turche nel bazar; lo Yemen dal vivo raccontato da un campione del tour operating italiano come Vicky Ducrot; la Malesia, infine, raccontata da Barletta così come l'ha proposta Novatur.

Maggio-giugno è il bimestre infuocato della Cit, da ramo secco da tagliare divenuta una sorta di affare del secolo (n° 314) mentre Schimberni sembra poter fare il bello e il cattivo tempo (n° 316/7). Tra gli altri servizi di questo periodo il personaggio Foderato (315); uniformità e differenziazione, il rebus del futuro delle catene alberghiere (314) e il terzo livello dal punto di vista del vettore francese Air Littoral (316/7).

In piena estate, con i soliti problemi del buco d'ozono e delle alghe in Adriatico, su Venezia si abbatte il flagello Pink Floyd: un concerto di altissimo livello in una cornice stupenda lascia uno strascico di sporcizia e di degrado umiliante per la città. Torna il problema del numero chiuso e della qualità del turismo. Superato il momento elettorale per l'Europa, la calda estate comincia a far piangere qualcuno: grazie alla bella propaganda dell'inverno, la risposta del pubblico per il prodotto charter non entusiasma; soffre il proiettivo, ma anche il ricettivo non ride, soprattutto lungo l'Adriatico.

C'è chi pensa di giocare al rilancio, magari per la prossima stagione invernale. Intanto Scanziani lavora in Fiavet senza clamori ma con concretezza, e a luglio annuncia la proposta di un fondo nazionale di garanzia, per anticipare quella che sarà tra breve una regola comunitaria e consolidare la federazione. L'annuncio viene dato sul numero 318/9 (15/30 luglio), per il resto dedicato a Air Europe, il vettore rampante, che gestisce un servizio di linea tra Roma e Londra e ha creato una propria compagnia charter con sede a Milano. Mario Moscardini da Roma e Rod Lynch da Londra raccontano ad



Avinews la filosofia e gli obiettivi del primo vettore aereo sovranazionale. Con il mese di settembre si avvia al termine un'estate difficile, nell'attesa di un inverno più benevolo, confortati da molte indicazioni: il sempre maggior benessere degli italiani, la stupenda apertura che l'era di Gorbaciov sembra presagire, un maggior impegno collettivo nell'informare più correttamente il pubblico con sempre, sullo sfondo, la coscienza che la professionalità paga. Ma sulle risorte speranze e sui forti investimenti reimpiegati per giocare al rilancio dopo un'estate magra, si abbattano come una perfida scure la seconda disgrazia del cielo: ancora un aereo caduto, ancora un charter, ancora decine di turisti italiani periti.

Per un tragico amaro scherzo del destino, quasi una nemesis, proprio un paese come l'Italia, che è la cenerentola del turismo charter in Europa e stenta a trovare una propria dimensione, ha subito due disastri di enorme portata, facendo sballare tutti i calcoli statistici. E ancora una volta, tempestivo come non mai, Fredmano Spairani "spara" a zero sulla deregulation, continuando nel suo "jeu de massacre" contro la libera imprenditoria.

I commenti a questo nuovo dramma sono nel numero 320 (30 settembre), con il contributo di Guelfo Scanziani e Nick Brough: ma la copertina di quel numero vuole essere comunque di buon auspicio, con un grosso jumbo che vola in un cielo pieno di colori: è il Boeing della Pan Am, la compagnia che dopo un intero decennio di delusioni è alla riscossa.

Altro servizio di questo numero è quel-

Un anno insieme



lo conclusivo sulle catene alberghiere, i cui problemi di fondo sono stati trattati a più riprese nel corso dell'anno. Questa è la volta delle grandi manovre, con il massiccio attacco dei giganti esteri Accor e Thf in prima fila, e tutti che si preparano al "gran banchetto" di Italia '90.

Il 10 ottobre si parla di Intercontinen-



tal (Avinews 321), che dopo la enigmatica chiusura ha riaperto i battenti a Milano. La storia recente della catena alberghiera letta come una partita a scacchi, dove si evince soprattutto la spregiudicata strategia commerciale del gruppo britannico Grand Met.

Accompagna il servizio principale una retrospettiva su alcune vicende dell'estate, un impeccabile esempio di capacità professionale dei Viaggi dell'Elefante di fronte a un'improvvisa crisi politico-religiosa nel Ladakh, ma soprattutto la non chiara vicenda dell'overbooking d'agosto della Ciesse Tours con i suoi contorni di turisti napoletani che invadono gli uffici romani dell'operatore, la polizia che sveglia in piena notte il corrispondente locale Viajes Ola Sol, le testimonianze di entrambe le parti.

L'anno che si avvia alla chiusura porta con sé un'altra notizia poco allegra: finisce Teletur, e finisce male, con un penoso strascico giudiziario.

Era il primo tentativo concreto tra colleghi agenti di viaggi e tour operator, un'iniziativa che non ci siamo mai stancati di sostenere e appoggiare, giunta a un doloroso epilogo; "Nessuno può essere contento", ci ha dato Ivano Camponeschi, uno dei principali attori di queste battute, e sembra che l'unica cosa che unisca i colleghi in questa vicenda sia il dolore. Un bel risultato. (Avinews 322, 20 ottobre).

Ma non c'è solo Teletur. È il momento di riassumere i fatti della Cit, tentando di individuare le linee e le diverse posizioni dei contendenti: chi c'è dietro Schimberni e Patrucco (che hanno poi proseguito il loro duello in inver-



no)? Dietro quale dei due si può nascondere la vecchia dirigenza silurata in primavera?

Completa il panorama dei gravi temi sul tappeto un servizio sul turismo incoming in fase inevitabilmente recessiva, senza la guida di una politica intelligente e seria, seguito da un discorso con Paolo Buonfino su questa stagione maledetta dei voli charter.

Il 6 novembre l'Alitalia perde Verri, l'uomo del dopo Nordio, che aveva avviato la compagnia di bandiera verso una strada - forse l'unica - stimata vincente per esserci e bene negli anni futuri della deregulation europea. Verri era stato voluto da Prodi. Era un tecnico non lottizzato (o poco lottizzato). Morto in un incidente d'auto mentre conversava al telefono con la famiglia, sulla sua poltrona si è scatenata la rissa della lottizzazione politica. Ora, certo, tutto è molto più difficile per il nostro vettore di bandiera.

Ironia della sorte la copertina del numero 323 è dedicata alla filosofia necessaria per una sana e produttiva imprenditorialità del traffico aereo, ispira-



ta a un convegno su deregulation e sicurezza voluto dal Rai (per farsi perdonare qualcosa?) che ha visto scatenarsi battaglie di cifre.

Altri servizi quelli sulla pace quasi armata tra Transavio e Crossair, che ha permesso finalmente l'operatività della linea Roma-Lugano; alcune considerazioni sull'offerta del "Prodotto America" e sulla ritrovata capacità del turista italiano di "afferrarne lo spirito". Infine l'annuncio della Bit edizione 1990, decimo anniversario, con la Cee ospite d'onore, per inaugurare l'anno europeo del turismo.

Novembre è anche il mese della grande svolta nell'est d'Europa, dell'abbattimento della cortina di ferro e del crollo del muro di Berlino.

Le prospettive, le inquietudini, la forte emozione di quei giorni rimangono scolpiti nella memoria; Avinews 324 ne ha parlato interrogandosi su cosa può succedere quando un "muro" cade. Argomento d'interesse politico vitale per la categoria è invece quello legato alla copertina: una compagnia aerea che accarezza il sogno recondito di sempre, cioè schiacciare e dominare i tour operator.

Lo spunto viene da un programma di viaggi presentato in pompa magna dalla British Airways, calpestando la serietà professionale dei propri partner principali, gli agenti di viaggi.

Ancora d'argomento legato all'aviazione civile la copertina di Avinews 325, con un nugolo di aerei che affollano i cieli: tanti, troppi voli speciali per una domanda non ancora adeguatamente sviluppata.

Ultimo numero dell'anno, il 326, che reca la data del 10 dicembre. Si parla dei viaggi degli italiani secondo il rapporto del Censis e, come l'anno si era aperto con l'equiturismo, così si chiude con un aggiornamento sulla legislazione agrituristica, a completamento dei numerosi servizi dedicati ai diversi centri agrituristiche italiani. ■

Aquaforte



Info

L'ev

PU