

AVI NEWS

quindicinale di informazione tecnica per gli agenti di viaggi

DIECI, CENTO, MILLE CIT

Legge Quadro

Strumenti (forse)
giusti sulla pelle
delle regioni?



DIECI, CENTO MILLE CIT

Intervista esclusiva a Guelfo Scanziani tutta dedicata alla questione Cit: l'azienda delle Fs rientrerebbe a fagiolo in un megaprogetto Fiavet per salvare la categoria di fronte al '93: dalla cooptazione di Rajata dopo due anni d'esilio al "chi-va-là" inviato un anno fa a Santuz. Se allora la Fiavet reclamava a gran voce i suoi diritti, oggi gioca al rilancio, e sia Schimberni che Colucci strizzano l'occhio. E questo perché, se non i bilanci, la Cit ha almeno salvato il marchio, e sono sempre di più i pretendenti che bussano all'uscio di Piazza della Repubblica

di Mauro Ferri

La Fiavet è tornata a occuparsi della Cit. La decotta azienda delle Ferrovie dello Stato e di pochissimi altri, salvata per un pelo dal commissariamento ai primi di maggio (ma erano in pochi a credere che potesse veramente chiudere), continua a destare interesse e a stimolare numerosi appetiti nel mondo imprenditoriale italiano e straniero; con coerenza la Federazione degli agenti di viaggi torna a rivendicare il diritto di parola sulla questione Cit, non più limitandosi a chiedere chiarezza in caso di cessione da parte delle Ferrovie dello Stato, ma rilanciando con una proposta di collaborazione inviata a Schimberni a fine aprile, per unire le forze in vista dell'espansione del mercato turistico che si realizzerà nel '93. "La Fiavet ha già definito il progetto che porterà a breve scadenza alla concentrazione richiesta dal mercato" recita il comunicato della Federazione" e ha già fissato le tappe della sua realizzazione, concretizzando in maniera consortile un'organizzatore in grado di proporsi come interlocutore operativo di grandi progetti di penetrazione commerciale. Gli obietti-

vi di questo progetto potranno trovarsi in sintonia con quelli che si prefigge Schimberni ristrutturando e rafforzando la Cit".

Abbiamo incontrato il presidente della Fiavet Guelfo Scanziani ai tavolini del bar Hungaria a Roma, cuore dell'elegante quartiere Parioli, in un assolato pomeriggio domenicale di fine maggio. Tema, la Cit.

Per inquadrare la questione Cit bisogna tornare indietro di un anno, al tempo dell'istanza inviata all'allora Ministro dei Trasporti Santuz e al commissario straordinario Schimberni - inizia Scanziani - quando chiedemmo di conoscere i termini e le condizioni di un eventuale passaggio di azioni della Cit, invocando i diritti di obbiettività in caso di dismissione.

Quella fu la prima espressione d'interesse della Fiavet nei confronti della Cit, poiché precedentemente la Federazione non se ne era mai occupata, salvo che per criticarne i bilanci. Dichiarai in quell'occasione che bisognava tenere d'occhio la Cit, perché dovevano essere tutelati i diritti delle aziende private e della categoria.

Quali sono i diritti a dover essere tutelati?

Sono i diritti di obbiettività in caso di dismissione. L'operazione, cioè, deve avvenire alla luce del sole, come una vera asta, evitando che l'azienda sia ceduta a tizio o a caio solo perché costoro possono essere "amici"; bisogna invece verificare le varie offerte e misurarle tra loro, nell'interesse generale. Dal punto di vista della federazione e delle imprese che essa rappresenta, l'interesse è risvegliato quando si profila il rischio che la Compagnia finisca in mani improprie.

Fino a che, infatti, l'azienda rimaneva nelle Ferrovie dello Stato, accumulando deficit di bilancio, la situazione rimaneva accettabile, nel senso che si poteva continuare nel tradizionale interesse-disinteresse.

Non le sembra che vi sia una contraddizione nel concetto che vede tranquillizzante, o comunque poco interessante, un'azienda inserita nel mercato eppure in costante deficit?

Una cosa è l'orientamento al mercato di una società, altra cosa è la sua capacità di organizzare correttamente l'a-

spetto amministrativo. Nel caso della Cit è chiaro che le pressioni politiche hanno aumentato le spese e imposto assunzioni improprie.

Tuttavia, per tornare al discorso dell'interesse della categoria, fui proprio io, a Bari, all'indomani della mia elezione, e quindi prima che scoppiasse la bomba, a voler cooptare Roberto Rajata, allora direttore generale della Cit, nel Consiglio nazionale della Fiavet, dopo due anni nei quali vi era stato escluso. Vuol dire che c'era dell'interesse nei confronti della Cit.

Questa è una cosa singolare, di certo un succedersi di fatti nei quali, se ha giocato solo il caso, bisogna dire che si è mosso molto bene: nel biennio di presidenza Poli, Rajata scompare dal Consiglio nazionale della Cit, poi, al suo arrivo, vi viene richiamato; subito dopo, però, scoppia la questione che lo condurrà in breve tempo alle dimissioni. Come interpreta questi fatti?

Non vorrei che si pensasse che vedo una relazione diretta tra la presidenza di Enzo Poli e l'esclusione di Rajata dal Consiglio nazionale della Fiavet; in realtà il presidente appena eletto propone i nominativi e il nuovo Consiglio in votazione opera le scelte: per due anni a Rajata fu scelta un'altra persona.

Si è sentito quindi di riparare alla lacuna, richiamando in Consiglio il direttore generale della Cit?

In qualche modo sì, in effetti il Consiglio di due anni prima era pieno di tensioni, mi riferisco a quello eletto ad Acireale, e i risultati a cui portò furono i frutti di quelle tensioni.

Così Rajata non fece in tempo a rientrare che subito se ne dovette andare. Cosa provò scoprendo che la persona che lei aveva richiamato in Fiavet era diventata in pratica il capro espiatorio del dissesto della Cit? Come visse quello che avvenne in seguito?

Avevo un appuntamento con Rajata, non ricordo se a pranzo o a cena, in uno degli alberghi romani della Ciga, quando arrivò una telefonata dalla segreteria della Cit, che mi pregava di rinviare l'incontro. Il giorno dopo scoppiò la bomba. Devo dire che non sono mai stato abbastanza addentro nella situazione della Cit per capire se Rajata fosse o meno responsabile del disastro finanziario dell'azienda; intuitivamente posso pensare che molte delle sue "colpe" gli siano state in qualche

turismo di Stato

modo imposte dal mondo politico; tuttavia quello che successe confermò la mia lungimiranza: era, ed è, importante avere nel Consiglio Fiavet il direttore generale della Cit.

Chi lo ha sostituito?

Il suo ruolo in Fiavet è oggi ricoperto da Della Pietra.

Qualche settimana dopo la cooptazione di Rajata, la notizia che la Cit potesse essere ceduta ai privati fece il giro di tutte le testate: "Santuz a Schimberni: vuoi vendere la Cit?" (Corriere della Sera di giovedì 4 maggio 1989); «Ora i privati vogliono comprare la Cit» (La Repubblica di venerdì 5 maggio); "Una cordata mista si offre di rilevare la Cit dalle Fs" (Il Sole 24 Ore di giovedì 4 maggio). Del gruppo facevano parte la società Tieffe del vicepresidente della Confindustria Carlo Patrucco, già proprietaria dello 0,18% delle azioni, oltre ad Alitalia, Concommercio e una società milanese di un tour operator italo-americano.

Dietro al quale non si sa bene che cosa si nascondesse; tutta l'operazione, condotta poi dall'Indosuez, fu poco chiara, per cui noi agimmo al fine di boicottarla e ci riuscimmo, nel senso che anche politicamente questa dimissione della Cit non piaceva a tutti, per cui noi ci collocammo in modo tale da permettere alle forze politiche contrarie di strumentalizzare la nostra posizione e di bloccare la cessione.

Che cosa temevate? Che una volta ceduta, la Cit avrebbe potuto essere utilizzata in modo improprio sul mercato?

Si trattava di una cessione non trasparente, perché non era chiaro chi agiva dietro l'Indosuez. Cerchiamo di capire che nella prospettiva del '93, 40 sportelli diffusi in tutto il territorio nazionale che finiscano in mano a un tour operator straniero che intendesse impadronirsi del mercato italiano con operazioni di dumping possono essere più che allertanti, oltre che un serio pericolo per la categoria. Immaginiamo nomi del calibro di Tui, Thompson o anche Nouvelles Frontiers che decidano di investire tremila miliardi in tre anni (e se lo potrebbero permettere): sarebbero in grado di squassare tutto un settore per poi cominciare a scremarlo, e

una volta che hanno gli sportelli sono dentro al mercato, e non se ne vanno più. Farebbero saltare non solo i tour operator, ma metterebbero a repentaglio anche gran parte della distribuzione.

La cosa, comunque, finora non è accaduta.

È accaduto invece che alla vigilia del congresso di Budapest si è ricominciato a parlare della Cit in maniera poco chiara. Elimina dal mio discorso i passi che avevo preparato sull'argomento, perché stavano per essere superati dai fatti. Avemmo infatti a Budapest come ospite un personaggio molto importante delle Ferrovie dello Stato, responsabile del patrimonio e delle finanze, Capanna. I colloqui sia pure informali avuti con lui sul futuro della Cit hanno permesso di consolidare alcune relazioni di carattere strategico, così come con la Concommercio, che dopo gli iniziali sospetti, si trova sull'argomento Cit totalmente al nostro fianco.

Un anno fa la Fiavet chiedeva chiarezza, oggi offre sinergie. Che cosa è cambiato?

Prima il problema era visto, come dire, dall'alto verso il basso, cioè dal punto di vista del capitale orientato al mercato; ci è parso di capire che la questione andava posta ribaltando i fattori, cioè iniziando dalle sinergie operative: non è un mistero per nessuno che la realtà imprenditoriale italiana è una microrealtà. Le aggregazioni oggi esistenti non reggono il confronto con quanto si verifica in Europa, mentre il futuro, anche per tutelarci dalle "invasioni", dovrebbe essere rappresentato da forme consortili anche nella distribuzione. Di questo problema il Consiglio nazionale della Fiavet si è occupato a più riprese, prima ancora che le assemblee della Cit avessero affrontato lo stesso problema.

Si tratterebbe quindi di una convergenza d'interessi tra la Federazione degli agenti di viaggi da un lato e la Compagnia Italiana Turismo dall'altro: la Fiavet alla ricerca di una forza aggregante, la Cit alla ricerca di una strada per non disgregarsi.

La mia opinione è che la Cit da sola non riuscirà ad aggregare nessuno; tuttavia nonostante la Cit sia stata sempre fallimentare in termini di gestione, è riuscita a salvaguardare un marchio che ha valore internazionale e che va

riconosciuto. Questo potrebbe essere il punto di riferimento per una aggregazione della microraltà degli agenti di viaggi italiani.

Tuttavia, perché le idee diventino realtà sono necessari i capitali.

E noi abbiamo trovato una grande banca internazionale, l'inglese Schroeder, disposta ad aggregare energie private unitamente ai capitali frutto degli investimenti istituzionali (quindi non colorati politicamente), per arrivare all'acquisizione della Compagnia.

Parlando di capitale privato, più che i dettaglianti, vengono in mente i tour operator, e soprattutto quelli grossi. Chi sono quelli che si sono fatti avanti?

Ho ricevuto molte telefonate di tour operator italiani e stranieri, e tra gli stranieri ve ne sono alcuni che come minimo fatturano il doppio del primo tour operator italiano, ma non ho mai fatto i nomi, perché non siamo mai ar-

turismo di Stato

rivati alla soglia dell'acquisizione. Ribadisco tuttavia che, se l'affare dovesse andare in porto, devo tutelare l'interesse di tutta la categoria, non solo dei tour operator. Infatti nel progetto che abbiamo elaborato le possibilità di azione ipotizzabili agiscono a vari livelli, e coinvolgono sia i grandi tour operator che i dettaglianti, e non gli uni contro gli altri, ma in parallelo.

A che tipo di aggregazione sta pensando?

Penso a quella che si sta realizzando in Francia con la Selectur, che è riuscita ad aggregare 400 agenzie, e ciascuna, pur presentandosi come Selectur, è indipendente.

Una sorta di Franchising?

Sì, ma con maggiore indipendenza dei singoli partecipanti.

Avremo quindi in futuro quat-

tro o cinquecento agenzie di viaggi targate Cit in tutt'Italia?

Non è detto. Quello che noi stiamo cercando di fare potrebbe non realizzarsi con il marchio Cit, anche se noi pensiamo alla Cit come a uno degli strumenti che faciliterebbero la costituzione del consorzio.

Per il momento in Fiavet abbiamo costituito una commissione tecnica per studiare il fenomeno delle aggregazioni all'estero, principalmente il caso Selectur, e ne fanno parte un tecnico, un esperto dettagliante e un esperto tour operator: Amori, Bertelli e Scotti.

Ultima questione, che sta a cuore a molta gente: come ci si dovrebbe comportare in materia di licenziamenti nel caso in cui la Cit fosse "acquisita"?

È la sola via d'uscita per la Compagnia, anche se non vorrei terrorizzarne i dipendenti, perché ci sono sempre le Ferrovie dello Stato che potrebbero assorbire le eccedenze.



HONGKONG Confidence

Se avete fiducia in Hong Kong: Attraverso la nostra reciproca collaborazione noi vi possiamo offrire servizi veramente speciali e prezzi molto competitivi. A parte Hong Kong, possiamo anche garantire tale assistenza per quanto riguarda Cina, Australia e tutto L'Oriente.

JETWAY EXPRESS LTD

Room 704, Houston Centre, Mody Road, Tsimshatsui East, Kowloon, Hong Kong.
Telephone: (852) 3695591 Fax: (852) 7243151 Telex: 55812 or 49074 SWONG HX

Govt. Travel agent License No.350158 Members:ASTA • USTOA • HATA • HKTA • SITE