

## La crescita del Sud e la sfida del turismo internazionale

Il Mattino 6 luglio 2015

Da dove può ripartire l'occupazione nel Mezzogiorno? Che cosa si può fare nei prossimi mesi per sostenerla? Non bisogna smettere di porsi queste domande, e di suggerire ipotesi, nonostante il grande disinteresse della politica. E una prima risposta è: dal turismo internazionale; attraverso una forte politica di potenziamento dei collegamenti aerei. Naturalmente si intende: anche dal turismo internazionale, insieme a molto altro. Ma, una cosa alla volta.

Perché proprio dal turismo internazionale? Innanzitutto perché sta già avvenendo. Recentissime analisi della Banca d'Italia mostrano che nel 2014 il numero di viaggiatori stranieri nel Mezzogiorno è aumentato del 10% in un solo anno, e così la loro spesa; altri dati (le "esportazioni di servizi turistici") lo confermano. E' una accelerazione (finalmente!) di una tendenza già visibile. Dietro questo fenomeno ci sono cambiamenti profondi. La struttura ricettiva del Sud (anche grazie alle tanto vituperate politiche di sviluppo) si è ampliata, rafforzata, diversificata. Fra il 2001 e il 2013 i posti letto in agriturismo si sono triplicati (fino a 45.000); quelli in bed & breakfast quasi decuplicati (fino a 63.000); quelli nelle strutture alberghiere di maggiore qualità (quattro e più stelle) sono oggi quasi 300.000 contro i 130.000 di inizio secolo. Si è invece contratta l'offerta nei campeggi ed è rimasta stabile quella negli alberghi più modesti. Ora si sta abbattendo sul sistema il ciclone AirBnB, la piattaforma che consente di offrire ospitalità a pagamento nelle abitazioni, che può accompagnare un ulteriore rafforzamento e diversificazione dell'offerta, e facilitare l'emergere e il qualificarsi dell'enorme – e semisommersa – componente del turismo in case private. Parallelamente (ancora una volta grazie alle politiche di sviluppo, e nonostante il drammatico calo delle risorse ordinarie), si è progressivamente, lentamente, strutturata una migliore offerta culturale e ricreativa per affiancare mare e sole; recuperando, anche se ancora solo in parte, l'enorme patrimonio materiale e immateriale esistente nel Mezzogiorno.

Poi perché può crescere molto. Lo testimoniano i dati internazionali sui vecchi (europei occidentali e nordamericani) e nuovi turisti (europei orientali e asiatici). Lo misura un dato: l'export di servizi turistici per abitante nel Mezzogiorno è nel 2014, un quarto di quello medio nazionale. Fatta la tara per condizioni assai diverse (prossimità all'Europa, stagione invernale, grandi città d'arte), questo significa che il turismo internazionale al Sud può almeno raddoppiare, se non triplicare in un più lungo periodo, con un impatto poderoso sull'occupazione e sul reddito. Specie se si estende: geograficamente, a partire dai luoghi in cui è già intenso; temporalmente, allungando di molto la stagione (il problema drammatico al Sud è il tasso di utilizzazione annuale delle strutture) e tipologicamente affiancando al balneare il culturale, paesistico, ricreativo.

Che si può fare per facilitarlo? La risposta è meno ovvia di quanto si pensi. Tanto, in relazione alla qualità dell'ospitalità turistica. Ma un aspetto è nettamente il più importante: potenziando i collegamenti aerei internazionali. Torniamo ai dati; e questi ci confermano un'ovvietà: i turisti stranieri arrivano se e dove ci sono i collegamenti aerei. Fra il 2011 e il 2014 i passeggeri su voli internazionali negli aeroporti del Mezzogiorno (molti dei quali modernizzati grazie ai fondi europei) sono aumentati del 22% (Italia 9%), con punte massime in Campania e Sicilia (entrambe +29%), andamenti molto buoni in Puglia e Sardegna, e invece insoddisfacenti in Abruzzo e pessimi in Calabria. Passeggeri internazionali e presenze turistiche straniere sono uno lo specchio dell'altro. Napoli, Catania (molto meno Palermo), Bari e Brindisi, e il sistema aeroportuale sardo sono le nuove porte del Mezzogiorno. Equivalgono alle stazioni ferroviarie del tempo antico, ai caselli autostradali degli scorsi decenni. La grande maggioranza degli stranieri che arriva (al netto dei trasferimenti ferroviari via Roma-Napoli, gli unici decenti al Sud) passa di là. Con un turismo mondiale sempre più orientato a spostamenti brevi e ripetuti, si va, semplicemente, dove ci sono voli a prezzo ragionevole.

Il Sud sconta una maledizione antica. Per decenni l'Alitalia pubblica è stata il principale ostacolo al suo sviluppo turistico, col sistema basato su Milano e Roma e i suoi prezzi stellari da monopolista. Poi il monopolio è caduto (e l'azienda finalmente ceduta); il mercato dei low cost, grazie anche alle iniziative promozionali di autorità regionali e locali, ha prodotto un significativo sviluppo del traffico. Ancora assai incompleto. I 3,4 milioni di passeggeri internazionali di Napoli e i 2,1 di Catania vanno comparati con i 28 milioni (totali, ma prevalentemente internazionali) di Antalya e gli 11 di Smirne in Turchia; i 23 di Palma, i 14 di Malaga, i 10 di Alicante in Spagna; i 12 di Nizza; e considerate le dimensioni, con i 6 di Faro (Algarve, Portogallo), i 6 di Creta, i 5 di Cipro e i 4 di Rodi. Ryanair, per citare solo un operatore, vola su Malaga da 48 città straniere, prevalentemente nordeuropee; su Cagliari e Bari – che pure hanno avuto un grande sviluppo – da 10.

Tutto questo suggerisce una forte iniziativa politica nazionale. Grande come le decisioni di un tempo di costruire le reti ferroviarie ed autostradali, ma assai più semplice, rapida ed economica. In due tappe. Primo: una politica di incentivazione (basata su contributi per passeggero trasportato attinti dal Fondo Sviluppo e Coesione) dell'avvio e primo esercizio di molte nuove rotte internazionali dal Sud, attraverso bandi di gara aperti ai molti operatori internazionali del trasporto aereo. Ci sarà da lottare con la Commissione Europea, ma si può fare. Secondo: la stessa iniziativa per i voli interni al Mezzogiorno, sia per offrire un pacchetto turistico più forte, sia – anche e soprattutto – per soddisfare il diritto dei suoi cittadini alla mobilità interna all'area: oggi quasi impossibile non solo per la conformazione geografica, ma anche per lo stato deplorabile di reti e servizi ferroviari, e non da ultimo per i gravi intoppi (Calabria e Sicilia) nella rete stradale. L'attuale governo appare refrattario a grandi programmi di sviluppo, nel quadro di un interesse – diciamo, eufemisticamente – modesto al Sud. Ma forse potrebbe essere attento ad una iniziativa come questa: precisa, "moderna", relativamente veloce, che può stimolare concorrenza e qualità nel sistema dell'offerta. Chissà.

Gianfranco Viesti