

BOLLETTINO
DEL
ROTARY CLUB CATANIA



ROTARY CLUB CATANIA

Direttore responsabile:
Emanuele Giardina

Serie IV n. 1
Luglio - settembre 1974

Redazione presso la Segreteria del Club
Via Etnea, 222



SOMMARIO

Asterischi	di Emanuele Giardina	pag. 3
Traffico Sicilia-Continente: il trasporto dei prodotti agricoli	di Francesco Costarelli	» 4
Le piante hanno un'anima?	di Bartolomeo Musso	» 13
Il futuro del Rotary	di Nicola Grassi	» 16
Il finanziamento dei partiti	a cura della Segreteria	» 18
Assemblea: nasce il Secondo Club di Taormina	di Nino Pantò	» 19
Il Congresso di Taormina	a cura della Segreteria	» 21
Il Consiglio direttivo e le Commissioni: riconferma	a cura della Segreteria	» 22
Rotaract: il Congresso di Napoli: La relazione	di Michele Spina	» 25
Catania vista dai ragazzi della Scuola media	di Nunzio Costanzo	» 29
Catania udita anche dai sordi - Indagine sull'inquinamento da rumore urbano; condotta da:	G.B. Catalano - M. Rossi - A. Serva	» 31
I nuovi soci	a cura della Segreteria	» 38
Programmi e fatti	a cura della Segreteria	» 41
Il caso Sossi	a cura della Segreteria	» 43
Il Notariato nella società moderna	Giovanni Stracquadaneo	» 45
La relazione Carli	a cura della Segreteria	» 49
La nuova disciplina dei rapporti di lavoro	di Ferdinando Gentile	» 51
Scuola e mondo operativo	di Giuseppe Filippone	» 57
Il nuovo anno rotariano	a cura della Segreteria	» 63

Sulla copertina
teledramma di Catania

Autorizzazione del Tribunale di Catania del 18-6-1965 n. 315
Numero non in vendita e riservato ai soci
Tipografia «ITES» - Catania

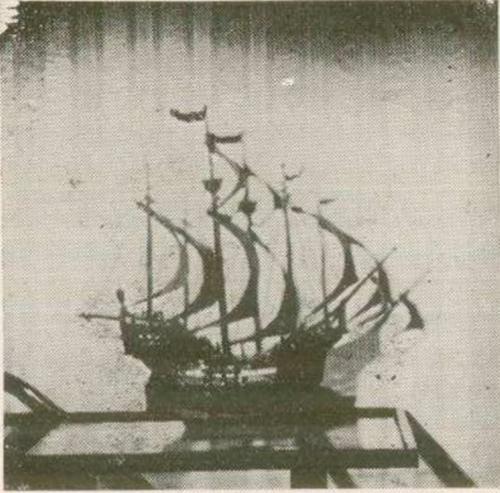


Coca-Cola...il miglior ristoro!

ALL'ARIA APERTA - sotto un cielo luminoso - viene il momento in cui nulla è più piacevole di una Coca-Cola ghiacciata. Una pausa... per gustare quel delizioso sapore, per provare quel gaio senso di benessere che solo la Coca-Cola vi arreca.



IMBOTTIGLIATORE AUTORIZZATO
SIBEG - SOCIETÀ IMBOTT. BEVANDE GASSATE - S.p.A. - ZONA INDUSTRI. - 5ª STRADA - CATANIA



Asterischi

di Emanuele Giardina

In questo numero primo della Serie IV del « Bollettino » sono raggruppati relazioni, interventi di soci nei dibattiti conviviali, resoconti a cura della Segreteria di tali dibattiti, notizie varie interessanti la vita del Club. Son racchiusi in un arco di tempo che va dall'anno scorso allo inizio dell'anno rotariano 1974-75: troppo ampio, se si consideri che una rivista, anche contenuta al rango di bollettino di notizie, deve mantenere sempre il carattere di periodicità e il ritmo di frequenza quanto meno bimestrale. La rivista si pubblica da otto anni, sono stati pubblicati soltanto 24 numeri: il ritmo è, dunque, quadrimestrale.

E' chiaro che se c'è una responsabilità in questo mezzo insuccesso, l'assumiamo in pieno. Ma se gli amici non mostrano di gradire che il Club abbia una voce che venga ascoltata anche da tutti i Clubs di Italia, cui la rivista è diretta e recapitata, ritardando, o addirittura astenendosene, l'invio in redazione delle relazioni o degli interventi nelle riunioni del Club; se questo disinteresse si è verificato, è segno che abbiamo fallito il bersaglio.

Ce ne scusiamo, nella speranza che la collaborazione di tutti gli amici vorrà concorrere alla navigazione di questa navicella, dai cui spalti inviamo un saluto alla voce al Governatore uscente, Domenico Bottari e al Governatore in carica Alfredo Spatafora.

Traffico Sicilia - Continente

IL TRASPORTO DEI PRODOTTI AGRICOLI

di Francesco Costarelli

Come è noto, ed in sede introduttiva di qualsiasi trattazione sui traffici interessanti la Sicilia viene sistematicamente ricordato, la tematica è caratterizzata soprattutto da due realtà: l'insularità e la perifericità rispetto al baricentro dei mercati europei.

Vi è però un aspetto del tema non riconducibile a tale realtà geografica, e che interessa più da vicino gli operatori ed i pubblici poteri, soprattutto regionali. Intendiamo riferirci alle strutture — viarie, ferroviarie, portuali, aeroportuali, di terminal, ecc. — come elemento portante e condizionante il traffico e la sua economicità.

Una trattazione di tale preliminare aspetto del tema ci porterebbe lontano. Ma non possiamo tralasciare qualche accenno, sia pure molto sommario, su tale aspetto nell'ambito del territorio isolano, in quanto le carenze che esso rivela costituiscono qui un fattore limitante lo sviluppo e la economicità dei trasporti, non connesso con questione di posizione.

1) Dimensione locale della tematica.

E' tipico di uno sviluppo non guidato da alcun disegno organico e finalizzato, ma abbandonato a se stesso, il fatto che tra insediamento, dimensione e sviluppo di iniziative imprenditoriali, da una parte, e la previsione e realizzazione di infrastrutture e servizi che quelle iniziative interesserebbero, anche in funzione di un orientamento ubicazionale, dall'altra, non vi sia alcun rapporto.

La carenza di una programmazione degli interventi pubblici nel settore delle infrastrutture, strettamente aderente, da un lato, alle vocazioni del territorio e, dall'altro, al divenire, della realtà socio-economica locale, condiziona alla base la possibilità di svolgere una vera politica dei trasporti.

Tale discorso vale per tutti i settori imprenditoriali, ma soprattutto per quello che non ha alcun grado di libertà nelle scelte ubi- cazionali: l'agricoltura.

L'impresa industriale ripete, tra l'altro, dalla alternativa possibile nelle scelte ubi- cazionali, un suo — come dire — potere contrattuale, spesso efficace, nei confronti dei pubblici poteri, ovvero può orientarsi in considerazione di quanto su piano infrastrutturale esiste, anche a costo di una riqualificazione di fatto di opere già esistenti. Tipico l'esempio del porto militare di Augusta divenuto il secondo porto commerciale d'Italia e di un rilancio commerciale dell'uso di una strada prevista e realizzata come strada turistica, la

litoranea Catania-Siracusa; effetti di un'unica causa: l'insediamento del più grosso nucleo industriale della Sicilia, non previsto, quando si verificò, da alcun piano.

Nulla di tutto ciò può avvenire per iniziativa del settore agricolo, per grossa che sia.

La polarizzabilità dell'industria consente di raggiungere l'iniziativa imprenditoriale con ogni infrastruttura e servizio, sino a dentro l'area degli stabilimenti: strade, ferrovie, acqua, energia, telefono, attrezzature di movimentazione e carico, di stoccaggio o deposito e così via.

In agricoltura non è concentrabile l'impresa, ma solo il prodotto, e questo implica una capillarizzazione di strutture e servizi, che così scarsa sensibilità trova nei pubblici poteri, soprattutto dove non vi è una elevata densità abitativa nelle campagne. E' noto che la viabilità minore, quella cosiddetta « rurale », è rimasta la cenerentola del sistema viario locale.

E' inammissibile che una zona a colture protette tra le più interessanti d'Europa, quale è il complesso serricolo di Vittoria, sia servita da viabilità minore a fondo maturo e larga mediamente, per il 90 per cento del suo sviluppo, tre metri! Pochissime le strade di penetrazione: una delle quali, la più recente, costruita, dopo lunga e vana attesa di finanziamento, dai coltivatori locali!

Notevole è la carenza di viabilità di penetrazione, evidenziata anche dai piani ESA, e quella di raccordo alla grande viabilità ed agli scali ferroviari, concorrendo ad aggravare la ben nota carenza generale degli impianti ferroviari in Sicilia: distanza delle stazioni dai centri di produzione, mancanza di raccordi scali merci a banchine porto, insufficienza di fronti di carico.

Altra carenza, quasi totale, riguarda i punti attrezzati per concentrazione, smistamento ed inoltro di prodotti agricoli da esportare. Di terminali trasporti in Sicilia non si sente ancora neanche parlare.

Tralasciamo deliberatamente di trattare il più grosso dei problemi infrastrutturali interessanti i trasporti: l'attraversamento dello Stretto di Messina. Non certo perché non rientri nel quadro della problematica locale, ma perché si tratta di questione ormai ben nota, la cui trattazione, per interessare, dovrebbe avere uno sviluppo incompatibile con la sommarietà imposta dall'ampiezza del tema.

Come parlare, in una situazione così condizionante, della possibilità di svolgere una vera e propria « politica dei trasporti »?

Queste carenze, questo condizionamento, questi fattori limitanti lo svolgimento e lo

sviluppo di quel complesso di servizi, che il termine « trasporto » oggi comprende, determinano un costo aggiunto dei trasporti locali e tra la Sicilia ed il Continente. E la più alta aliquota di tale costo aggiunto, di una « non politica » dei trasporti dovuta a difetto di infrastrutture e servizi, è stata e continua ad esser pagata dall'agricoltura.

Non possiamo qui esporre analisi per quantificare tale costo aggiunto. Ci limitiamo, per darvi una idea della gravità della incidenza di tale costo, a precisare che essa varia da una a ben quattro lire per kg. di prodotto esportato, vale a dire che le menzionate carenze strutturali, da sole, concorrono ad aumentare dall'8 al 20 per cento in genere e sino al 40 per cento il costo del trasporto Sicilia-Nord Italia!

La rimozione di tali remore ad un sviluppo e ad una più moderna gestione dei trasporti non è riconducibile, dicevamo, a motivi di posizione, dipende da noi, dai pubblici poteri, particolarmente da quelli regionali, da un modo di concepire ed attuare una politica delle strutture, anche in funzione di una politica dei trasporti.

Anzi, la efficacia di provvedimenti auspicati tendenti a superare la problematica posta alla posizione, postula in termini di urgenza e con carattere pregiudiziale, l'adozione di quella politica.

Per questo ne abbiamo fatto oggetto della prima parte di queste note.

2) Il traffico di prodotti agricoli Sicilia-Continente.

A. Sotto il profilo del volume e dei vettori impiegati.

Al di là di tale dimensione locale, la problematica, pur comprendendo anche il soddisfacimento di esigenze infrastrutturali, si pone soprattutto in termini di domanda ed offerta, di qualità e di costo del servizio.

Per inquadrare meglio il tema propostoci occorre avere anzitutto una idea della entità della domanda di trasporto espressa dall'agricoltura e del suo prevedibile sviluppo.

Purtroppo i dati ISTAT non rispondono alla realtà. Lo constatiamo quando nel 63-64 notavo che la quantità di agrumi che sarebbero usciti dalla Sicilia in base ai dati, indubbiamente esatti, registrati dalle ferrovie, solo attraverso lo Stretto di Messina, era quasi uguale alla produzione lorda registrata dall'Istituto.

Inesattezza di dati ufficiali persistente, come emerge dalla constatazione che, in base a tali dati, sarebbe diminuita l'esportazione di prodotti ortofruttili.

L'errore è dovuto a due fatti: il sistema di raccolta di dati, per quanto riguarda la produzione, e la carenza di rilevamento del trasporto su gomma, per quanto riguarda i traffici commerciali.

Da una indagine, svolta per iniziativa congiunta dell'Ente Porto di Palermo e della Sicilcontainer, si è constatato che — contrariamente a quanto credevamo, ciò che giustifica gli errori commessi da quanti avevano elaborato dati di previsione sulla produzione ed esportazione di ortofruttili ed agrumi — già da alcuni anni il complessivo quantitativo di prodotti agricoli trasferito su gomma e nave ha superato quello trasferito per ferrovia.

Persino gli agrumi, tradizionalmente avviati per ferrovia, oggi sono spediti con altri mezzi per il 66 per cento.

Per i trasporti su gomma, o più esattamente integrati: gomma-nave-gomma, nel corso

di tale indagine si constatava che le dichiarazioni di carico erano generalmente inesatte per difetto. Si è così proceduto alla raccolta di due serie di dati: una in base al carico dichiarato ed una in base alla portata. E' evidente che tra le due serie è certamente collocabile la serie dei dati esatti.

In base ai carichi dichiarati i prodotti agricoli allo stato naturale usciti dalla Sicilia sarebbero stati non 1.672.672 t., come risulta dalle statistiche, ma 2.590.626, risultandone trasferiti su gomma 917.950 t., e la quantità di vini esportata sarebbe, non 619.591 t., ma 853 mila 252 t., essendone state inoltrate 233.660 t. su gomma.

Sulla base della portata si avrebbe invece: — prodotti agricoli esportati: 3.055.370 t. di cui 1.382.700 t. su gomma;

— vini esportati: 971.551 t. di cui 351.960 t. su gomma.

Poiché è noto, da una parte, che i mezzi di trasporto (semirimorchi, camion, containers) sui traghetti pagano in base all'ingombro, e, dall'altra, che i trasportatori vanno spesso e volentieri in sovraccarico, ed è questo, anzi, uno dei motivi per cui molti scartano l'autostrada, risulta che, escludendo naturalmente i mezzi che tornano al nord vuoti, il carico medio è molto, ma molto più prossimo alla media dei valori dichiarati. Val quanto dire che sono più prossimi alla realtà i dati della seconda serie.

Si può quindi molto attendibilmente concludere che la complessiva quantità di prodotti agricoli, naturali o trasformati, usciti dalla Sicilia nel 1970 ammonta a circa 3.500.000 t.

Per l'inoltro, a parte le esigenze specifiche del genere di prodotto, sembra sia stata determinante, nella scelta del vettore, la destinazione.

Nel settore agrumi è prevalso nettamente (64 per cento) un orientamento verso la ferrovia se destinati all'estero, mentre la preferenza (50 per cento) è stata per il trasporto integrato (gomma-nave-gomma) se destinati a mercati nazionali.

Al contrario per i vini, dove è prevalso tale orientamento per destinazione nazionale (50 per cento) e non verso l'estero (31 per cento), per la cui destinazione si è preferita la nave (51 per cento).

Per completare tali sommari cenni alla entità della domanda di trasferimento di prodotti agricoli, è interessante, ma non facile, estendere l'indagine in prospettiva.

Non facile per quella già accennata inesattezza dei dati di partenza (si immagini che, statisticamente, non risulterebbe uscito dalla Sicilia alcun quantitativo di ortofruttili se non per ferrovia, mentre è noto che la gran parte degli ortaggi freschi parte su gomma).

Tenendo conto di quanto sopra esposto, ricavati degli indici anche a fini correttivi, sarei pervenuto alla seguente prospettazione dello andamento della domanda di trasferimento di prodotti agricoli, freschi o meno, dalla Sicilia, al 1984, esposto in due serie di valori, rispettivamente massimi e minimi (espressi in migliaia di tonnellate):

valori	1970	1974	1976	1978	1980	1982	1984
consunt.							
min.	3.441	3.950	4.040	4.090	4.570	4.900	5.000
max.	4.027	4.330	4.630	4.670	5.160	5.500	5.620
probabili		4.250	4.400	4.550	4.900	5.300	5.400

Inutile sottolineare il valore meramente indicativo di un ordine di grandezza attribuibile a tali dati, tutt'altro che rigorosi, ma utili in quanto individuanti, come si accennava, una fascia nell'ambito della quale sarà, quasi