

BANCO DI SICILIA

ISTITUTO DI CREDITO DI DIRITTO PUBBLICO

PATRIMONIO L. 17.131.363.000

PRESIDENZA E DIREZIONE GENERALE IN PALERMO

Azienda Bancaria e Sezioni speciali di Credito Agrario
e Peschereccio, Minerario, Fondiario, Industriale,

per il

Finanziamento di Opere Pubbliche ed Impianti di Pubblica Utilità

258 Stabilimenti in Italia - 7 Uffici di Rappresentanza all'estero

Corrispondenti in tutte le piazze d'Italia e nelle principali del mondo

TUTTE LE OPERAZIONI DI BANCA E DI BORSA

certamente, contenuta la evoluzione del dato reale.

Ai fini della nostra analisi interessa anche la distribuzione di tale domanda nel corso dell'anno, essendo noto che questa si concentra in dati periodi, divenendo perentoria, in relazione alla presentazione dei prodotti a maturazione.

Tale concentrazione subirà una certa diluizione per l'ampliamento dell'arco della maturazione, come avvenuto per l'ortofrutta ed i fiori con l'estensione delle colture protette, e per gli agrumi, con la introduzione di varietà primizie o tardive. Ma non tale da rivoluzionare l'andamento.

In base ad una analisi svolta alcuni anni orsono, a determinare la massima concentrazione della domanda che ricade nel periodo invernale, concorrono gli agrumi, la cui esportazione media mensile in tale periodo, è dell'ordine di un 14,5 per cento del totale, cioè del 6 per cento superiore rispetto alla media mensile dell'8,5 per cento.

In base a tali dati, attualmente la entità della domanda di trasferimento di prodotti agricoli nel periodo di punta, sarebbe dell'ordine di 470.000 t/mese mediamente, cioè 1970 vagoni convenzionali al giorno.

Verso quali vettori si orienterà tale domanda in avvenire?

In passato, anche non lontano, risulta una netta preferenza a favore del vettore ferroviario.

Ma sembra quanto meno improprio definire «preferenza», il prevalere di quell'orientamento, ove si consideri che non si trattava di una vera e libera opzione, in quanto l'alternativa mare non era utilizzabile per agrumi da mensa, fiori e ortaggi, e, per la gomma erano limitate le possibilità di traghetto sullo stretto e carente la viabilità.

L'entrata in linea di navi traghetto è stato — dicevamo — il fatto determinante la alternatività dell'uso di mezzi diversi dalla ferrovia anche per prodotti, come appunto gli agrumi da mensa e gli ortofrutticoli, che non avevano mai potuto adire la via del mare.

Il traghetto ha reso alternative altre vie in quanto imbarca non la merce, ma il mezzo che la contiene, rendendo possibile quello che ormai tutti conoscono come trasporto integrato: gomma-nave-gomma, o gomma-nave-ferrovia e così via.

Va subito precisato che l'orientamento verso vettori o sistema di vettori, diversi dalla ferrovia, non è solo risultato di una opzione, ma è anche determinato da una necessità.

Si consideri che la capacità complessiva massima di traghettamento attraverso lo Stretto, in carri su traghetti delle Ferrovie, è di 15.000 t/giorno. Cioè la sola domanda espressa dal settore agricolo nel periodo invernale supera i limiti imposti dalla situazione sullo stretto, ai trasporti ferroviari.

Ma tale domanda rappresenta a sua volta il 68 per cento circa della domanda globale, esclusi — si noti — i prodotti chimici liquidi e gassosi.

Emerge con evidenza che la aliquota della massima domanda globale di esportazione dalla Sicilia, di prodotti normalmente trasferibili via terra, che può essere soddisfatta dal vettore ferroviario, si aggira intorno al 50 per cento.

In prospettiva tale aliquota decrescerà nella stessa proporzione nella quale aumenterà la domanda, perché si tratta, per le ferrovie, di limite che, allo stato, è da considerare invalicabile.

Già otto anni orsono prevedevo:

1° - che tale saturazione sarebbe stata raggiunta intorno agli anni 67-68, o intorno

al 1970 ove fossero entrati in linea traghetti di maggiore capacità;

2° - che il superamento del limite di traghettabilità di carri ferroviari, non è conseguibile attraverso un progressivo aumento a piacere della stazza dei traghetti, perché lo sviluppo del ventaglio dei binari di manovra, inserito tra la stazione e gli invasi, realizzato quando il più grosso traghetto poteva ospitare 23 carri, mentre le due nuove unità (l'Iginia e la Sibari) ne possono imbarcare circa 40, non lo consente. L'aumento del numero di carri traghettabili da una sola unità, ha già prodotto, infatti, i previsti inconvenienti: aumento dei tempi morti, impegno di binari di stazione in manovra. Le Ferrovie si sono orientate verso tale soluzione, ottenendo questo risultato: le nuove unità non possono essere utilizzate al massimo della portata in carri, e quindi le maggiori unità non vengono utilizzate al massimo della loro capacità di traghettamento;

3° - che l'aumento del traffico merci su carri in uscita, non era conseguibile neanche mediante aumento delle navi traghetto in linea, perché:

— non lo avrebbe consentito il numero degli invasi; un ulteriore aumento delle unità avrebbe causato soste in rada con aumento dei tempi morti ed intralci alle manovre;

— ammesso che si fosse realizzato altro invaso, il numero dei natanti in rotta di attraversamento avrebbe superato ogni limite di sicurezza per il traffico incrociante. Ove si tenga presente che vi sono i traghetti privati e gli aliscafo, si ha in media un attraversamento ogni tre minuti, ed ogni minuto in talune ore, o quando si verificano spostamenti di orario per ritardi di convogli, affollamento di turisti, ed altro.

Che la segnalata preoccupazione non fosse infondata lo dimostra il fatto che qualche inconveniente si è già verificato; e cosa avverrebbe se l'apertura del Canale di Suez, riattivando rotte Genova-Medio ed Estremo Oriente, riportasse agli antichi livelli anche i traffici di transito dallo Stretto?

Ci siamo forse troppo dilungati per evidenziare che già oggi, e sempre dappiù in avvenire, la via del mare non può essere esclusa, neanche da quei prodotti agricoli più deperibili, che l'avevano scartata soprattutto per difficoltà tecniche, di imbarco o sbarco.

Difficoltà superate dallo impiego, come dicevamo, dei traghetti in quanto consentono l'imbarco dei mezzi che contengono i prodotti: camion, semirimorchi, containers.

Ora abbiamo linee di traghetti regolari Palermo-Napoli, Palermo-Genova, Catania-Genova e Catania-Bari e Trieste.

Mentre è già notevole il traffico a mezzo containers su Palermo, si vedono sempre più numerosi i containers in banchina anche a Catania.

Ma notevolissimo è il traffico di prodotti di ogni genere, compresi quelli chimici secchi, su gomma via mare, e notevolmente crescente l'uso di tale vettore per l'esportazione di prodotti agricoli freschi.

B. Sotto il profilo delle qualità.

Emerge a questo punto un secondo aspetto del tema postoci: la qualità oggi richiesta al servizio.

Anzitutto si chiede sempre dappiù un servizio da porta a porta, con contratto unico ed unica responsabilità. E ciò costituisce uno dei

motivi di gradimento del mezzo gommato e, ora, anche dal container, e quindi, data la insularità della Sicilia, di orientamento per trasporti integrati.

L'aerazione, la coibentazione e la refrigerazione, sono ormai richieste comunemente per agrumi, ortofrutticoli, fiori, prodotti zootecnici, non senza ricordare il crescente peso su piano qualitativo, in termini di temperature e di continuità, della domanda di trasferimento di prodotti surgelati.

Non si è ancora manifestata da noi, se non in dimensioni limitate alla finalità sperimentale, ma non tarderà a manifestarsi, come progresso delle accennate esigenze che già in atto si pongano, la domanda di prestazioni che consentano non solo una perfetta conservazione della merce, ma anche delle programmate mutazioni del suo stato in itinere, come:

— la semplice migliore conservazione dei prodotti allo stato nel quale sono caricati, cioè, praticamente, il rallentamento sino all'arresto del processo di maturazione;

— ovvero, al contrario, il voluto grado di maturazione all'arrivo di prodotti raccolti acerbi (maturazione artificiale);

— la colorazione esterna di prodotti raccolti al grado di maturazione ottenibile in una stagione non propria od in condizioni climatiche non idonee (deverdizzazione).

Forse la più interessante di tali esigenze sopra menzionate, per il consumatore, e quindi per il cliente ed il mercato, è la prima: fermare il processo di maturazione, durante il viaggio e la sosta dei mezzi in parcheggio. Ciò consentirà di raccogliere i prodotti provenienti da terre lontane dai mercati, mature o quasi. Credo non vi sia tra noi alcuno che non abbia fatta la deludente esperienza di acquistare prodotti apparentemente ottimi, ma che non sapevano di nulla, e che quindi valuterà positivamente una tale prospettiva.

Purtroppo invece l'esigenza che più incombe è quella opposta; provocare, cioè, od accelerare una maturazione ancora lontana.

Oggi, non più pochi privilegiati, ma una massa di consumatori chiede primizie nostrali ed esotiche, che un tempo si trovavano solo in pochi negozi, quasi delle boutiques dell'ortofrutta, mentre oggi riempiono mercati e supermercati.

Non altrimenti si spiega il boom della domanda di fiori, di banane, di ananas e pompelmi sui mercati europei.

Il benessere non solo determina l'aumento della domanda di prodotti essenziali, ma la orienta ed estende a prodotti che erano, ma non sono più, considerati di lusso, appunto e solo perché sono richiesti da una massa di consumatori di ogni classe sociale.

Sono questi fenomeni che hanno imposto, nell'ambito di un volume vertiginosamente cresciuto per molti consumi, anche, implicitamente, nuove esigenze di qualità al servizio (inteso in senso completo, anche di attrezzature fisse a terra).

Il sistema che più economicamente può o potrà rispondere a tali nuove esigenze del trasporto è il container, quanto meno per tre motivi: la sua indipendenza dal sistema portante (il vettore, appunto), la sua stoccabilità con autonomia di funzionamento delle attrezzature di climatizzazione, che consente di ridurre al minimo o eliminare i traumi da rimaneggiamento della merce deperibile e la sua più lunga conservazione nello stesso ambiente.

Certo, questo si potrebbe ottenere anche attrezzando gli automezzi od i vagoni. Anzi, chi vi parla ha vagheggiato la realizzazione di treni speciali costituiti da vagoni attrezzati, ma alimentati e controllati da un'unica centralina

dove un tecnico specializzato potrebbe sorvegliare tutto ciò che avviene in ogni vagone durante il viaggio. Realizzazione resa tuttavia più problematica proprio per la Sicilia, a causa sempre del traghettamento, e di cui è discutibile la convenienza strettamente economica, in relazione alla intensità di impiego, dato il costo notevolmente superiore rispetto a quello dei containers. Attrezzare un container, costa sensibilmente meno che non attrezzare un autotreno od un vagone, quanto meno per la notevole minore incidenza del costo dell'elemento portante, ridotto ad uno scatolone.

C. Sotto il profilo del costo del servizio.

Non mi soffermo ad elencare le varie tariffe, note o rilevabili presso qualsiasi agenzia, ma mi limito ad accennare che su gomma sono pochi i casi di servizio a contratto. Spesso si tratta di automezzi venuti dal nord che accettano carichi di ritorno, e, trattandosi di ricavi marginali, gli autisti sono disposti a trattare. Durante la campagna di esportazione agrumi per trasporti Sicilia orientale - zona Milano, il prezzo oscilla tra le 9 e le 11 o 12 lire, ma scende anche a sole 8 lire, ovvero sale a ben 18 lire, non appena si verifichi una remora nel servizio ferroviario.

In container ventilato, tutto compreso, da porta a porta, per lo stesso percorso, contiamo di praticare per agrumi ed ortofrutticoli, un prezzo aggirantesi sulle 12-13 lire. Il trasporto sarà fatto via mare, essendo precluso ai containers il vettore ferroviario.

Per una aberrante valutazione del sistema containers, a livello internazionale, ispirata forse da un assurdo timore concorrenziale, si sono infatti stabilite delle tariffe di particolare sfavore per merci containerizzate.

Il nolo di un pianale Catania-Milano costa 76.500 lire, qualunque merce vi metta sopra sino ai limiti di carico.

Ebbene se la stessa merce, nella stessa quantità, viene caricata sullo stesso pianale, ma sistemata dentro un container la tariffa sale a 207.500 lire.

Non occorrono commenti.

Il container ha rivelato la gravità della carenza di strutture a terra per movimentazione e stoccaggio di container, di punti di concentramento di prodotti agricoli da caricare.

Cosa fare? Lasciare l'automezzo fermo per tutto il tempo del carico?

In termini di costo aggiunto ciò significa dalle 15.000 alle 30.000 lire in più per coppia di containers ogni viaggio.

Torna qui, in termini di costo aggiunto, l'effetto delle carenze di infrastrutture e servizi.

Immaginate cosa significhi dovere andare a prender carico con un container o anche solo con un camion, in mezzo alle serre di Vittoria, su cosiddette strade a fondo naturale larghe solo tre metri dove non sempre è possibile una manovra e non di rado occorre quindi venir fuori a marcia indietro?

La Sicilcontainer ha programmato una propria attrezzatura, ma limitata alla movimentazione. Attrezzatura costosa che qualcuno, cioè in definitiva il produttore, deve pur pagare.

E perché la più povera delle attività imprenditoriali, l'agricoltura, deve affrontare costi d'impianto per servizi, che per altri settori sono a carico della pubblica spesa?

Ma la maggiore aliquota di costo aggiunto di trasporto per l'agricoltura siciliana, è rappresentata da un costo di posizione.

Rispetto ad altri paesi comunitari la Sicilia è più distante dal baricentro dei consumi comunitari di circa 700 Km.

In termini di costo aggiunto ciò significa dalle 6 alle 8-9 lire/Kg. in più rispetto a qualsiasi

altra zona periferica della comunità in altri paesi.

La così detta tariffa preferenziale per gli agrumi, non rappresentava dunque una condizione di maggior favore, come i tenaci oppositori in sede comunitaria sostenevano, ma un modesto atto di buona volontà tendente non ad eliminare, ma almeno ad attenuare una condizione di particolare sfavore. Quella dovuta, appunto, alla posizione.

Noi siamo convinti che, presi dall'equivoco uso di termini come «agevolazione», «favore», «privilegio», i nostri rappresentanti in sede comunitaria, non abbiano impostato bene la difesa dei nostri diritti.

Ho detto diritti, proprio così.

La norma del trattato di Roma che stabilisce che tutti gli operatori della comunità devono esser posti nelle stesse condizioni di partenza, non può esser interpretata solo nel senso che vanno eliminati i privilegi, le condizioni di particolare favore, derivanti da provvedimenti — si noti — non da condizioni naturali, ma anche nel senso che devono eliminarsi o neutralizzarsi le condizioni di particolare sfavore. Altrimenti tutta la filosofia della politica delle aree depresse non avrebbe giustificazione.

Ora qui si tratta di una condizione di particolare sfavore di carattere geografico, cioè naturale, e non essendo, come tale, eliminabile, non resta che neutralizzarne gli effetti. Proprio in base a quella norma del trattato di Roma, invocato a sproposito in senso opposto.

Se tuttavia si resta fermi nella impressionazione che il provvedimento costituisca un privilegio, poiché questo esiste laddove il godimento di un beneficio o di un diritto è riservato a pochi o ad uno solo, la sua eliminazione consiste non nella eliminazione del bene o del diritto, ma nella estensione a tutti della sua godibilità.

Onde è da sostenere la estensione dello stesso trattamento, a tutte le zone periferiche

della comunità e per tutti i prodotti, o almeno per tutti i prodotti agricoli.

Questo discorso conduce alla tesi, che io vado da tempo sostenendo, ispirata proprio a quella norma del trattato di Roma ed alla politica a favore delle aree depresse: l'adozione, cioè, di una tariffa ferroviaria europea unica, fortemente o progressivamente differenziata.

Ma siamo ben lungi dal muoverci in tale direzione.

Anzi, proprio in questo periodo la Comunità, che non si era mai occupata del settore trasporti, se non per insistere nell'abolizione di tariffe di favore, sembra che ora intenda farne oggetto della propria attività.

Ebbene, la prima voce che mi è giunta non è nel senso sopra auspicato, ma in senso opposto.

Chissà perché, con tanti problemi che riguardano il traffico — alcuni dei quali, come quello della unificazione delle norme relative alle caratteristiche dei veicoli commerciali, ignorati a quel livello, — chissà perché, dicevo, la prima cosa che ha colpito quell'ambiente è stata la constatazione che vi sono autostrade senza pedaggio. Un altro scandaloso privilegio da eliminare!

Così, dopo la eliminazione delle tariffe ferroviarie speciali, si profila il pericolo di perdere anche la franchigia sull'autostrada del Sole, sulla Catania-Palermo, e via dicendo.

Vien fatto di chiedersi: che razza di politica a favore delle aree depresse è questa ed a quale filosofia comunitaria si ispira?

Comunque, mentre tutta l'economia siciliana è interessata dalla politica dei trasporti, è l'agricoltura che, più di ogni altro settore, alla luce di quanto abbiamo sopra esposto, ne ha fatto e continua a farne le spese.

Chi avrebbe dovuto o dovrebbe muoversi per rettificare le errate impostazioni comunitarie, per predisporre studi, indagini, analisi di

«MEDITERRANEA VIAGGI»

di GERACI & GIORGIANNI

s. n. c.

UFFICIO VIAGGI E TURISMO

Sede principale
CATANIA

Via Anzalone N. 7 - Telef. (095) 310711 (PBX 3 linee) - Telex 97029 GIBUNKER

Succursale: AUGUSTA - Via Garibaldi, 3-5 - Telef. (0931) 74319 - Telex: 97072 BONMARE

Biglietti aerei - terrestri - marittimi - per tutte le destinazioni. Viaggi organizzati - Crociere individuali e in gruppo.

PARTICOLARI FACILITAZIONI AI ROTARIANI

costo, tutti gli elementi insomma atti a ben orientare gli organi nazionali e comunitari, affinché operassero in una retta interpretazione del trattato di Roma, se non la Regione?

Ma se c'è un settore nel quale nessuno sa cosa faccia la Regione, quale sia la sua politica, è proprio quello dei trasporti.

Circa due anni orsono le Ferrovie constatavano che molti carri, anche di grande capacità, venivano utilizzati per una modesta aliquota della loro portata massima, e poiché il problema del limite di traghettabilità di carri attraverso lo Stretto, è problema di ingombro, non di portata, ne deducevano, ovviamente, che una più economica utilizzazione dei carri, avrebbe consentito di trasferire oltre stretto, con gli stessi mezzi, qualcosa come un 20-25% in più di merci.

Constatavano, altresì, le Ferrovie, che tale parziale utilizzazione, avveniva quasi esclusivamente per la spedizione di prodotti agricoli freschi e particolarmente di agrumi, quindi proprio nei periodi di punta.

Per scoraggiare, da un lato, tale antieconomico uso dei mezzi ferroviari, ed incoraggiarne, dall'altro, una piena utilizzazione, proposero di adottare — in via di esperimento, si noti — per gli agrumi, una tariffa forfettaria a vagone, stabilita in base alla capacità e destinazione all'80% della tariffa vigente, a limite superiore di carico. Così, chi utilizzava male il vagone avrebbe avuto un costo crescente in proporzione inversa alla utilizzazione, mentre chi lo avrebbe utilizzato a pieno carico avrebbe realizzato una economia, sino al 20%. La proposta venne sottoposta allo esame di una commissione, della quale faceva parte il sottoscritto ed alcuni funzionari della Regione.

Dopo qualche perplessità ed approfondito esame, chi vi parla intravide che si poteva così, per quella via, arrivare a ripristinare di fatto la tariffa preferenziale, e forse, chissà, andare oltre, in un modo quasi insospettato e quindi eludendo il pericolo di una impennata a livello comunitario, e dichiarò pertanto il proprio favorevole avviso.

I rappresentanti della Regione, manifestarono prima perplessità e poi aperto dissenso, perché ravvisavano, come primo effetto della proposta, non lo scoraggiamento ad una parziale utilizzazione dei carri, ma un maggior costo quasi punitivo per chi così, per esigenze della sua dimensione commerciale e non per capriccio, era costretto ad operare, cioè in definitiva per i piccoli commercianti, mentre i grossi ne avrebbero avuto vantaggio.

L'unico rimedio sarebbe stato costituito dalla possibilità di far adottare, anche per il traffico di derrate agricole, il sistema a collettame.

Tutti concordavano però sul fatto che attuare ciò sarebbe stato molto difficile, che in ogni caso non sarebbe avvenuto spontaneamente, senza qualcuno che se ne facesse promotore — Chi?

Si offerse l'INT; ma successivamente si seppe che il Consiglio di Amministrazione dell'Istituto non approvò la proposta.

Così per l'opposizione manifestata dalla Regione, di opinabile motivazione, la proposta non ebbe seguito.

Ma le Ferrovie non si sono rassegnate a continuare a lasciar passare vagoni semivuoti, e, visto che nessuna diversa proposta valida veniva dalla Regione, dopo un anno di silenzio, hanno ritenuto di raggiungere lo stesso scopo attraverso un semplice aumento generale del 20% per i carri da 60 mc. ed oltre.

Così lo scopo, che sarebbe stato conseguito, in base alla prima proposta, con sacrificio di alcuni, ma anche con vantaggio di molti, ora verrà conseguito con aumento di costi per tutti.

Si noti che, per coloro che utilizzano a pie-

no carico i vagoni la differenza tra le due proposte non è del 20%, ma del 40%.

A questo risultato ha portato l'unico recente intervento della Regione in materia di tariffe di trasporto commerciale!

Il costo aggiunto globale, dovuto al complesso dei motivi esposti — perifericità o costo di posizione, carenza di strutture, carenza di attrezzature, e soprattutto assenza totale di una politica dei trasporti che tali carenze colmi, coordinando a tal fine interventi di competenze diverse e finalizzandole — che per i prodotti industriali oscilla tra le 6 e le 8 lire, per i prodotti agricoli è compreso tra le 10 e le 15 lire per Kg. esportato.

E' enorme, soprattutto ove si consideri che non di rado l'utile netto del produttore, per Kg. di merce inoltrata ai mercati, non raggiunge tale valore!

4) Conclusioni e proposte. Infrastrutture ed attrezzature.

Anzitutto: viabilità minore, o rurale. Occorre fare un programma a medio termine, il cui primo stralcio dovrebbe prendere in considerazione le situazioni di maggior carenza e che reclamano una più urgente soluzione, come l'assurda, politicamente scandalosa, situazione della zona serricola di Vittoria.

Elaborare un programma non sarebbe compito gravoso e che richieda gran tempo. Esiste presso l'ESA, nei famosi piani, un pregevole e notevole materiale, e vi sono indicate anche del le priorità. Si potrebbe utilizzare.

Nelle stesse zone occorre realizzare dei centri di carico di prodotti, con modeste attrezzature: un piazzale, un magazzino, una gru a cavalletto od un'autogrù. Di tali centri ne occorrerebbero per ora forse una decina. La spesa per ciascuno non dovrebbe andare oltre i 120-130 milioni. Naturalmente ne va messa a punto la gestione, perché non divengano res nullius.

Realizzare, in posizione opportuna, due terminals per autotrasporti e containers modernamente attrezzati (piazzali, collegamenti viari e ferroviari, grandi magazzini e celle frigorifere, autofficina, mezzi di caricamento e movimentazione, uffici, telescrivente, oltre a posto ristoro, albergo per autisti ecc.). Naturalmente, questi, non servirebbero solo per i prodotti agricoli.

La gestione dovrebbe essere autosufficiente, ma senza fini di lucro, amministrata da una società tra enti pubblici e rappresentanze private, con personale distaccato dalla Regione e dagli altri Enti, tranne per i dirigenti tecnici.

La Regione, dovrebbe evitare l'errore di intervenire per costruzione di materiale rotabile ferroviario, sia pure di particolari caratteristiche tecniche, come avvenuto per i carri frigo, e puntare invece sui containers ed i mezzi di movimentazione, da dislocare presso i centri ed i terminals di cui sopra, e noleggiabili per pre stabiliti periodi minimi, ad un prezzo che copra solo l'ammortamento. Una dotazione di un migliaio di containers, dei quali, ad esempio, il 60% dry ventilati, 30% coibentati e 10% climatizzati (autonomi), sarebbe già apprezzabile.

Anche per tali mezzi va messa a punto la gestione, che potrebbe essere affidata alle stesse società di cui sopra.

Non sarebbe da escludere a tali fini una utilizzazione ed un rilancio dell'AST.

Interventi economici.

Si dovrebbero comprendere nella concessione di carburante a prezzo agevolato i mezzi adibiti dalle aziende a trasporto di persone e di cose.

Quando venne istituito l'U.M.A. solo poche

grandi aziende erano dotate di autocarri. E' quindi storicamente spiegabile, ma non più giustificabile in base alla evoluzione dell'impiego dei mezzi meccanici in agricoltura, che siano rimasti fuori dal beneficio gli autotrasporti aziendali.

Con effetti oggi economicamente assurdi: come, per esempio, la convenienza di trasportare su cassone trainato dal trattore ad una velocità di 20 Km./h, solo perché questo marcia a carburante agevolato, con perdita di tempo, spreco di carburante, logorio di manufatti stradali, e cattivo impiego del mezzo, prodotti agricoli o di impiego in agricoltura, che molto più agevolmente ed economicamente si potrebbero trasportare su camion alimentato da carburante assegnato alle stesse condizioni.

Sarebbe opportuno estendere la competenza dell'ESPI al settore trasporti. Potrebbe essere trovato così un modo di costituire i parchi containers e, di gestire questi ed i terminals.

Ma quel che più interessa sotto questo aspetto, è la questione tariffaria.

La Regione deve seguire anzitutto ciò che avviene a livello comunitario per intervenire tempestivamente ed evitare sorprese. Come Regione più periferica della Comunità, essa ha particolarmente titolo a porre la proposta di una tariffa unica differenziata.

Occorre intanto riprendere tempestivamen-

te contatto con le Ferrovie. Può darsi che ancora sia possibile riprendere il colloquio su quella proposta di cui vi abbiamo fatto cenno.

L'economia siciliana, ma l'agricoltura in modo particolare, ha già pagato — in termini di aumenti di costi di produzione, da un lato, e di limitazione di ricavi, dall'altro, un troppo caro prezzo per il solo fatto che l'Italia sia entrata a far parte della CEE. Non può pagare, non è giusto che continui a sopportare, l'onere di costi aggiunti dovuti ad una politica europea, o meglio degli stati aderenti, nei confronti dei paesi terzi, e ad una interpretazione del trattato di Roma, non conforme alla lettera e men che mai allo spirito che quelle norme ispirarono.

La Sicilia, l'agricoltura siciliana, chiede che la sua perifericità resti solo un fatto geografico, con i suoi effetti limitanti ineliminabili e per questo da compensare con provvedimenti che ne neutralizzino gli effetti, primo tra tutti un provvedimento tariffario per i trasporti, e non una situazione da aggravare con interpretazioni, orientamenti e norme, che, facendo sistematicamente il gioco di altri interessi, anche non comunitari, ci danno sempre dipiù l'impressione di una perifericità anche sociale, politica ed economica, assimilabile, almeno per gli effetti pratici, ad una emarginazione di fatto.

FRANCESCO COSTARELLI

**SEDE E STABILIMENTO
CATANIA
ZONA INDUSTRIALE
III STRADA
TEL. 344044-344028
344158**

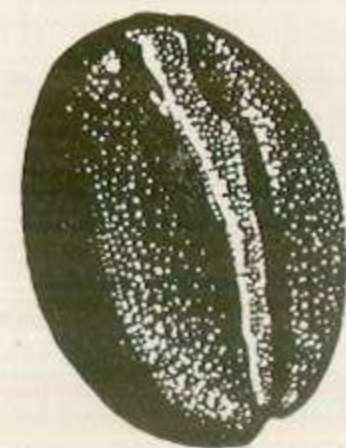
CESAME

CERAMICA SANITARIA DEL MEDITERRANEO

ARTICOLI IGIENICO SANITARI

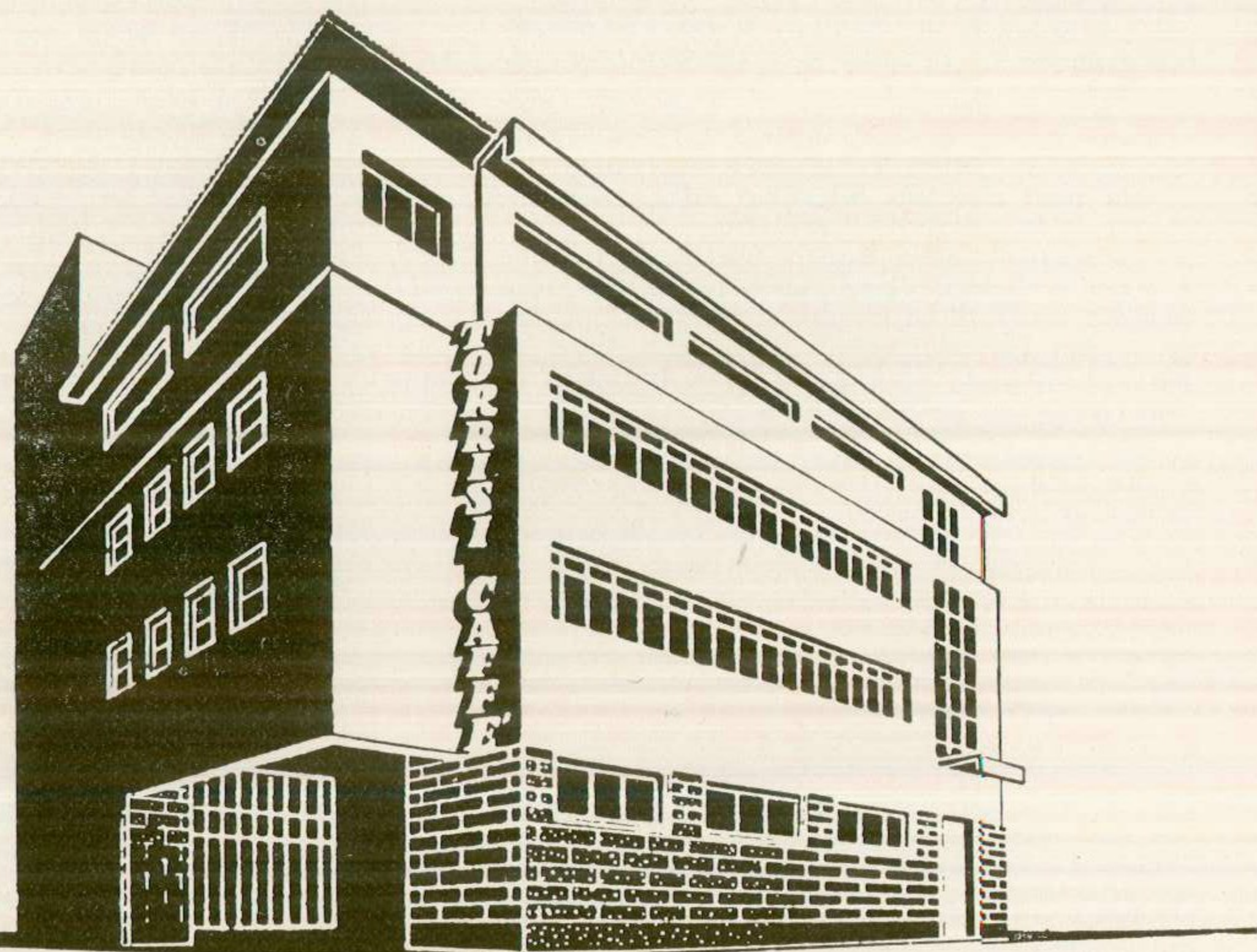
VITREOUS CHINA «KERALUX» E FIRE-CLAY





L'INDUSTRIA DEL CAFFÈ TORRISI

ha realizzato in Sicilia il primo impianto industriale secondo i più moderni sistemi per la torrefazione del caffè.



Il ciclo verticale di lavorazione, completamente automatizzato, offrendo possibilità sensibilmente più elevate di produzione giornaliera, garantisce la massima igiene, i tradizionali pregi e l'alta qualità del prodotto già noto ed affermato con il marchio

Catania - Via Gisira - T. 278 840 PBX
STABILIMENTO - UFFICI - N. 59
MAGAZZINI VENDITA - N. 62, 64, 66, 68



N. 101231 DI REGISTRAZIONE MARCHIO D'IMPRESA

Le piante hanno un'anima?

di Bartolomeo Musso

Amici rotariani, anzitutto desidero fare una premessa: questa non vuole essere una relazione tecnica, e pertanto non ha alcuna pretesa scientifica, non essendo di mia pertinenza.

Ha solamente valore di notiziario allo scopo di informarvi su talune esperienze di ricercatori alla scoperta di una nuova affascinante teoria, che, se supererà le ulteriori verifiche cui la scienza la sottoporrà (e pare che ve ne siano tutte le premesse), avrà conseguenze difficilmente prevedibili oggi.

LE SORPRENDENTI REAZIONI EMOTIVE NELLE PIANTE

Cleve Backster, direttore esecutivo dell'istituto di ricerca Backster di New York, è da venticinque anni la massima autorità degli Stati Uniti nelle ricerche effettuate con uno strumento noto come « poligrafo » (ossia « macchina della verità »). La sua professione, in sostanza, consiste nell'esaminare le varie informazioni per conto della CIA, quella famosa organizzazione statale che, come sapete, si occupa di investigazioni.

Cleve Backster certamente non immagina va che un giorno, per caso, avrebbe fatto delle strane scoperte nel mondo delle piante. Come egli stesso racconta in un articolo pubblicato nella « Rivista internazionale di parapsicologia », mentre in un freddo mattino del gennaio del 1966, stava innaffiando una « dracena massangeaua » nei suoi uffici, nel centro di Manhattan, si chiese se fosse possibile registrare al galvanometro della sua macchina della verità, la graduale saturazione della pianta, mentre questa assorbiva avidamente l'acqua.

Sarà bene ricordare che questo apparecchio, se applicato ad un essere umano, per mezzo di due elettrodi attraverso i quali viene passata una corrente elettrica di minima intensità, aziona l'ago di un quadrante o il pennino scrivente su un rullo di carta in movimento.

Qualsiasi aumento, o diminuzione, nella resistenza elettrica del corpo umano viene immediatamente registrato. Si è scoperto, per esempio, che le immagini della mente e la carica emotiva influenzano e quindi modificano direttamente e quasi istantaneamente, le proprietà elettriche del corpo umano.

Applicando i due elettrodi del galvanometro uno ad ogni faccia della foglia di dracena, Backster si accorse che la resistenza di

quella rientrava nei 250 ohms del suo apparecchio.

Questo significava che l'apparecchio poteva essere sintonizzato con la pianta. Poté così osservare che il potenziale della foglia era mutevole e faceva oscillare avanti e indietro il pennino registratore che scorreva ad una velocità standard di 6 pollici al minuto. Backster fece allora un'altra prova: versò l'acqua sulle radici della pianta e con stupore notò che il galvanometro non stava registrando una maggiore conduttività (com'era logico aspettarsi a causa della diminuzione della resistenza elettrica dovuta alla aumentata umidità); anzi, l'apparecchio registratore indicava esattamente l'opposto. Dopo una trentina di secondi il tracciato poteva essere scambiato per quello di un essere umano sotto uno stimolo emotivo di breve durata.

Dunque, la pianta poteva provare delle emozioni?

Backster decise allora di sottoporla al test della « minaccia del benessere » che nell'uomo fa registrare uno scarto del diagramma verso l'alto: per la foglia, a cui erano stati applicati due elettrodi, la minaccia sarebbe stata costituita dal fuoco. Nel momento in cui l'immagine del fuoco si formò nella mente di Backster, e prima che questi prendesse un fiammifero, il pennino registratore oltrepassò il limite superiore del diagramma. Backster afferma di non essersi mosso, né di aver toccato la pianta.

Più tardi, quando bruciò la foglia, il pennino registratore ebbe una reazione simile, ma meno accentuata. Ma ciò che più lo sorprese fu che nessuna reazione apparve sul tracciato quando egli finse di voler bruciare la foglia. Quindi, la pianta mostrava apprensione solo di fronte ad una minaccia reale.

Per studiare la reazione delle sue piante di fronte ad una minaccia rivolta ad altro tessuto vivente, Backster comperò dei gamberetti di mare e li fece morire, rovesciandoli in un recipiente di acqua bollente.

Di nuovo l'ago del poligrafo si agitò freneticamente.

Forse era un messaggio, un avvertimento delle cellule morenti alle cellule viventi della pianta?

Affascinato da queste incredibili scoperte, Backster dedicò tempo (e dollari) alla trasformazione del suo ufficio in un laboratorio, attrezzandolo in modo da restare al di fuori del tempo e dello spazio, per essere sicuro che nessun elemento umano influenzasse in qualche modo i suoi esperimenti. Su un ap-

parecchio elettronico dotato di molti congegni di controllo, montò un recipiente meccanizzato, che serviva a contenere i gamberi. Il recipiente poteva essere immerso nell'acqua bollente senza la presenza di esseri umani in laboratorio, e in tempi sconosciuti allo sperimentatore. Queste apparecchiature automatizzate erano seguite attraverso i monitor, e consentivano agli scienziati interessati la possibilità di osservare le reazioni delle piante alla morte dei gamberetti.

Nel corso di successivi esperimenti Backster uccise altre forme di vita, e ogni volta poté notare che la reazione delle piante era la stessa, sia che a morire fossero le cellule di frutti che di ortaggi, di culture di muffa, di fermenti, di amebe, e di spermatozoi. Backster notò anche se, alla lunga, il ripetersi degli esperimenti con i gamberi, determinava nelle piante reazioni sempre meno accentuate: questo poteva indicare una forma di logica di adattamento oppure una forma di memoria: cioè, le piante sarebbero arrivate ad una conclusione, che la morte continua dei gamberetti non costituiva una determinata minaccia per la loro vita.

Backster, successivamente, avendo acquisito un « sano rispetto » per quanto accade alle sue piante, non fu più disposto a compiere esperimenti che avrebbero potuto essere dannosi alle sue pupille; mutò anzi il suo comportamento e, anziché infastidirle o terrorizzarle, cominciò a ricompensarle con luce supplementare.

E proseguendo gli esperimenti sul piano del rispetto e della amicizia concluse che esiste una speciale comunione, un vincolo di affinità, tra una pianta e il suo padrone, e che questa comunione non viene meno neppure a distanza. Difatti, grazie ad apparecchiature automatizzate e a cronometri accuratamente sincronizzati, poté notare che le piante continuano a reagire ai suoi pensieri anche quando si trovava in un'altra stanza e anche più lontano.

Di ritorno da un viaggio di 25 chilometri, poté appurare che le sue piante avevano dato segni precisi di risposta nel momento esatto in cui aveva deciso di tornare a New York. Backster non avendo idea di quale fosse l'onda di energie (o chissà cos'altro) che trasmette ad una pianta i pensieri e le sensazioni, nel corso dei suoi esperimenti, provò a schermare una pianta mettendola in una gabbia di Faraday, e, successivamente, anche in un contenitore di piombo. Ma nessuno di questi espedienti sembrò interrompere i canali di comunicazione.

Riferisce Backster che questa onda portatrice, di qualsiasi natura essa fosse, doveva operare con assoluta indifferenza nei confronti dello spettro elettromagnetico.

Fu poi assolutamente per caso che fece un'altra scoperta: le piante minacciate di gravissimo danno perdonano conoscenza, cioè « sven-gono »: adottano quindi la stessa autodifesa degli opossum, o, meglio, degli uomini. Questa scoperta la fece un giorno in cui una fisiologa, in visita dal Canada, gli chiese di potere osservare sul galvanometro queste famose reazioni delle piante. La prima pianta non rivelò nessuna reazione. Il pennino registratore tracciò sulla carta una linea quasi dritta. Neppure dalle altre piante fu ottenuta una reazione qualsiasi.

La cosa era sorprendente. Stupito ebbe un'idea: chiese alla visitatrice se nelle sue ricerche fossero previsti danni alle piante. « Sì » fu la risposta « distruggo tutte le piante sulle quali lavoro. Le metto al forno per disidratarle, e ottenere, per le mie analisi, il loro peso senza acqua ».

Quarantacinque minuti dopo che la visitatrice se ne era andata e si stava dirigendo verso l'aeroporto, le piante tornarono a rispondere normalmente.

Bisogna dire che la reazione degli scienziati accademici alle scoperte di Backster è stata abbastanza positiva.

E questo è sorprendente, se teniamo conto che sarebbe stato anche logico una certa diffidenza verso tutto ciò che, a prima vista, poteva sembrare irrazionale.

E' noto, difatti, che le piante, diversamente da quel che avviene nel mondo animale, non posseggono un sistema nervoso e, quindi, dovrebbero essere incapaci di qualsiasi percezione.

Diceva Backster agli scienziati: « Guardate cosa accade quando applico gli elettrodi ad una pianta. Potete aiutarmi a trovare una spiegazione? ».

Ebbene oggi migliaia di scienziati e ricercatori di diverse discipline hanno chiesto ristampe della relazione delle sue prime ricerche. Due fondazioni sono interessate al finanziamento di altri esperimenti, e pare che alcune decine di università americane stiano riprovando le sue esperienze.

Backster non è certo il primo ricercatore ad aver concluso che le piante trovano sensazioni simili a quelle degli esseri umani. All'inizio del diciannovesimo secolo, il chirurgo inglese James Perchard Tupper osservò che le piante sono in grado di provare irritazione, e sospettò che potessero avere sensazioni, senza necessariamente possedere la stessa struttura organica del mondo animale. Verso la metà del diciannovesimo secolo il professore di fisica all'università di Lipsia Gustav Fechner, e primo maestro di psicologia di Freud, in una delle sue opere principali « Vita interiore delle piante », arrivò alla conclusione che tutta la natura è pervasa di una qualche forma di coscienza, e questo vale non solo per le piante, ma anche per i minerali, i cristalli, la terra e il sole.

Secondo l'animismo di Fechner, sarebbe davvero freddo e buio il mondo in cui viviamo, se non aprissimo gli occhi interiori dello spirito alla luce interiore della natura. Fechner era sicuro che le piante partecipassero alla vita cosmica dello spirito e che fossero, secondo la sua definizione, « dotate di un'anima ».

La loro psiche, diceva, non è concentrata in un sistema nervoso o in un cervello, ma diffusa in ogni loro parte.

Anche Darwin pubblicò un libro: « I movimenti e le abitudini delle piante rampicanti », nel quale affermava che l'abitudine di muoversi, in certi periodi, era propria sia degli animali che delle piante, e che vi era una trasmissione di un impulso della parte stimolata ad un'altra che si muove di conseguenza. Sebbene queste osservazioni, come detto prima, implicassero l'esistenza di un sistema nervoso, Darwin non andò oltre perché non riusciva a trovarlo. Tuttavia non smise mai di credere che le piante potessero pensare.

All'inizio di questo secolo, sir Jagadis Chander Bose, eminente fisiologo indiano, fondatore dell'istituto Bose di Calcutta, dimostrò che molti processi fisiologici delle piante sono uguali a quelli degli animali: partendo dalle osservazioni di Darwin sulle abitudini delle piante durante il sonno e durante il risveglio, osservò che esse sentono la stanchezza proprio come gli uomini; scoprì che, a volte, cadono in una sonnolenza che le rende praticamente insensibili, mentre, in altri momenti, sono facilmente eccitabili; servendosi del galvanometro, Bose scoprì che le piante, quando muoiono, sono soggette ad uno spasmo simile all'agonia degli animali.

Provò, tra l'altro, a somministrare loro il clorofornio e si rese conto che le rendeva in sensibili al trauma dello sdrucicamento, e in queste condizioni riuscì ad effettuare trapianti con maggiore successo.

Lungi dall'essere accettate nei circoli scientifici europei e americani, le sue scoperte furono ignorate, nonostante avesse scritto una dozzina di libri affascinanti, ed è difficile trovare il suo nome sugli annuari di botanica.

Il sovietico Semyon Kirilian, e sua moglie Valentina nel 1933, lavorando insieme, inventarono un nuovo metodo per la fotografia; impiegando campi magnetici ad alta frequenza, furono in grado di rivelare, in modo visibile, l'esistenza di un misterioso « campo » che circondava le piante e altre forme di vita.

Molti anni dopo nel 1940 arrivò nel loro appartamento il capo di un istituto scientifico di Mosca con l'incarico di ottenere delle fotografie in cui apparissero i campi magnetici di due foglie prese da due piante diverse, ma della stessa specie. Sperando in un appoggio per la loro scoperta, i Kirilian lavorarono instancabilmente tutta la notte; ma non riuscirono ad ottenere foto con campi magnetici uguali nelle due foglie.

L'immagine di una foglia mostrava una macchia d'energia illuminante molto estesa, mentre l'altra solo delle minuscole macchie scure sulla superficie.

Scoraggiati e perplessi l'indomani consegnarono al visitatore i risultati: ebbero la gradita sorpresa di sentire gridare entusiasticamente che la loro nuova tecnica fotografica aveva reso visibile qualcosa che loro nemmeno immaginavano: le due foglie sembravano identiche, ma il visitatore aveva taciuto che una di esse era stata strappata da una pianta malata, e la fotografia aveva diagnosticato le sue condizioni.

Probabilmente avrete visto anche voi alcune splendide foto secondo il metodo dei campi magnetici apparse, non molto tempo fa su « L'Europeo », che ripetevano, tra l'altro l'esperimento delle foglie sane e delle foglie malate.

Uno scienziato dell'università di Yale, il prof. Burr, perfezionò alcuni strumenti per scoprire i mutamenti nel campo magnetico delle piante. Il lavoro di tutta la sua vita è stato pubblicato da pochi mesi in un unico volume edito da Edward W. C. Russel.

Burr che fu il primo a scoprire che era possibile misurare il campo magnetico della donna, determinando così il momento esatto dell'ovulazione, registrò per più di venti anni i mutamenti nel campo magnetico degli alberi di Yale e di quelli attorno a casa sua, nel Connecticut.

Burr si accorse che inserendo gli elettrodi nel tronco di un albero, poteva misurare, con i voltometri, fluttuazioni che variavano secondo le fasi lunari, le macchie solari e altri eventi cosmici.

Un inventore e chimico addetto alle ricerche, il californiano Marcel Vogel, nonostante fosse scettico nei confronti di Backster, impegnò i suoi studenti a ripetere gli esperimenti; e fu così che dovette ricredersi, perché le prove avevano dato ragione a Backster, di cui poi diventò collaboratore. Secondo Vogel, sembra che la musica abbia influenza sulle piante, e così per esempio, mentre i canti gregoriani o « Le notti nei giardini di Spagna » di De Falla avevano un effetto calmante su di esse, l'interpretazione, invece, del batterista Gene Krupa dei Demon Drums produceva lo stesso tipo di reazioni negative che apparivano sul grafico quando la pianta e le cellule viventi vicine venivano minacciate. Vogel che per molte ricerche si è valso della collabora-

zione del medico John Meyer, (autore di parecchi saggi sulla psichiatria nell'industria), è giunto alla conclusione che le piante abbiano dei sentimenti, e non siano meno sensibili degli esseri umani: se una persona indirizza ad una pianta un pensiero sprezzante preferendo un'altra pianta, la prima può anche appassire.

Vogel e Meyer affermano che le piante hanno reazioni positive quando si rivolga loro la parola, quando le si ammira, o le si tocca.

Sostengono che chiunque può far fiorire una pianta semplicemente prestandole attenzione o mostrandole interessamento.

Secondo Vogel questo potrebbe indicare l'esistenza, nell'uomo, di una specie di energia vitale che egli può trasmettere quando vuole e che ha il potere di guarire. L'aspetto più interessante della scoperta, sempre secondo Vogel è che tutti siamo legati da un vincolo comune. A suo parere sembra che vi sia una forza che passa da noi alle piante a cui diamo amore e attenzione. « E' emozionante — aggiunge — pensare che può essere la stessa forza che trasmettano alle persone che amano ».

A questo punto è bene concludere. Considerazioni ce ne sarebbero da fare parecchie e secondo i più svariati aspetti, ma, per brevità, mi limito a farne una sola, per me più congeniale, e di significato più universale.

Se, come accennavo in premessa, queste nuove teorie avranno una conferma definitiva da parte della Scienza, allora penso che questo povero uomo, d'oggi, già costretto a modificare e rivedere continuamente, e a ritmi sempre più alienanti, il suo pensiero, il suo atteggiamento e il suo collocamento nei confronti del mondo che lo circonda, dovrà inserire anche questa nuova tessera nel mosaico già complicatissimo, delle revisioni e delle mutazioni scientifiche.

Ma una cosa certamente sta scoprendo: che il nostro universo « fisico » è soltanto una parte di una realtà assai più ampia.

La materia, nei suoi comportamenti più sconcertanti, difficili da spiegare, quando travalicano l'ordinaria esperienza, rivela forse l'interferenza del mondo fisico con un altro piano di realtà. Si tratta dell'altra faccia della realtà, quella metafisica; o, se volete, quella spirituale, la cui esistenza per tanto tempo, l'uomo si è ostinato a negare nella materia cosiddetta inanimata.

Teilhard de Chardin, il famoso gesuita evoluzionista, scopritore del Sinantropo, essendo, nello stesso tempo filosofo, teologo, ma anche grande paleontologo, antropologo e geologo, possedeva come pochi il dono della visione globale soprattutto per i problemi escatologici.

Egli solea dire: « anche la materia porta il segno dello spirito ». Cioè la realtà spirituale si trova anche nell'intimo della natura: esiste quindi un rapporto tra la realtà fenomenica (materia-energia) e la realtà spirituale.

E allora la materia forse nasconde in se, o dietro di se, un elemento la cui esistenza è a noi sconosciuta.

E la materia qui non deve raffigurarsi nella nostra mente soltanto come il mondo atomico o sub-atomico, ma deve concepirsi come quel gigantesco atomo che costituisce la materia totale, cioè l'universo.

C'è nell'uomo un anelito continuo che lo porta a strappare alla natura i suoi segreti, a farsi una rappresentazione sempre più unitaria dell'universo.

A questo punto è lecito domandarsi dove ci porterà la meditazione scientifica nel prossimo futuro.