



## Ortofrutta al futuro un potenziale che sfugge

L'ortofruttiltura italiana dispone di notevole imprenditorialità, ma soffre per la mancanza di strumenti e politiche promozionali e di mercato. Per reggere la concorrenza sempre più aggressiva degli altri paesi, deve puntare, specialmente nel mezzogiorno, decisamente sulla qualità, sull'innovazione varietale, sulla salvaguardia della salute del consumatore e sul contenimento dei costi di produzione.

FRANCO STEFANI

**FERRARA** Secondo stime ancora non definite, la produzione lorda vendibile 1986 nel settore ortofruttilicolo in Italia si è attestata sul 12 700 miliardi, cifra pressoché analoga a quella del 1985. L'anno scorso l'export avrebbe registrato una contrazione del 4,9% rispetto al 1985, ma anche le importazioni si sono ridotte del 27,4% per gli ortaggi, del 9,2% per la frutta. Sul mercato i prezzi all'origine per la frutta e gli agrumi hanno registrato un aumento di circa il 4%, mentre quelli degli ortaggi hanno presentato una flessione del 3% circa.

Sono alcune indicazioni del «Rapporto sullo stato dell'ortofruttiltura italiana», curato dal prof. Franco Alvisi, direttore dell'Istituto di Estimo rurale e contabilità alla Facoltà di Agraria dell'Università di Bologna. Il rapporto è stato discusso nei giorni scorsi in un seminario nazionale organizzato dal Centro operativo ortofruttilicolo a Ferrara.

La produzione italiana di

frutta fresca, dopo il notevole calo del 1985 dovuto al maltempo, si è incrementata nel 1986 arrivando a circa 69 milioni di quintali (+9,5%). Stazionaria la produzione di mele (20 milioni di quintali), discreta ripresa per le pere (9,3 milioni di quintali, +15,9%) invariata l'offerta di pesche e in notevole espansione le nettarine (+27,6%). In netto calo ciliegie, albicocche, susine e la frutta in guscio (noci e mandorle in particolare).

### Bene uva e kiwi

È andata bene l'uva da tavola, mentre si è affermata l'actinidia, meglio conosciuta come kiwi, che nel 1986

ha raggiunto i 455 000 quintali. Negli agrumi si è confermata la preoccupante crisi per i limoni.

Per gli ortaggi, la produzione 1986 sarebbe scesa a 152 milioni di quintali (-5,4% rispetto al 1985). È cresciuta l'offerta di patate, carote, fragole, meloni. Le flessioni più rilevanti si sono registrate per carciofi (-4,5%), finocchi (-10,5%), insalate (-16,3%) e pomodori (-13,3%). Ha pesato non poco «l'effetto Chernobyl».

Il seminario ha detto chiaramente, anche con i contributi di molti esperti, studiosi e rappresentanti del mondo agricolo, che per l'ortofruttiltura italiana le preoccupazioni e gli ostacoli da superare sono molti, specialmente nel futuro. Nell'azienda vanno contenuti i costi per difendere il reddito dei coltivatori, mentre si è allargata la forbice tra produzione e organizzazione di mercato e promozione, che dispone di strutture ancora scarsamente efficaci e poco integrate tra pubblico e privato.

I consumi pro capite in Italia e in Europa tendono alla stagnazione, in alcuni paesi segnalano addirittura una contrazione. Lo scenario che si prepara in Europa è ormai noto: gli anni Novanta nella Cee saranno all'insegna della competitività

assoluta, e già si stanno discutendo a Bruxelles riduzioni dei prezzi di garanzia.

### Aumentare la qualità

Si farà sempre più sentire anche il peso di Spagna e Portogallo. Le priorità per la nostra ortofruttiltura, allora, sono senza dubbio l'aumento della qualità, l'allargamento dello standard varietale, la ricerca per nuovi prodotti, l'offerta di ortaggi e frutta sani e igienici, per salvaguardare la salute del consumatore, ottenuti con tecniche alternative all'uso indiscriminato della chimica di sintesi (lotta guidata, integrata, ecc.). Traguardi strutturali, raggiungibili se prima di tutto sarà il governo ad intervenire con sostegni adeguati. Per gli anni 1991-1992 il rapporto mette in luce nell'ambito della Comunità un relativo equilibrio per le pomacee, la possibilità di sovrapproduzione per pesche (con eccedenze fino al 18%), limoni e pomodori.

# PENTAGONO



**GIEM**  
Condizionamento

STABILIMENTO  
70123 BARI  
Via F. De Blasio - Zona Industriale  
Tel. 080/371011 pbx  
Telex 810165 OTBCON I - P.O. Box 330

Il risultato di una tecnologia più forte al servizio del condizionamento.

## Ferrovie più moderne per il Sud che cresce

Il mondo imprenditoriale italiano considera lo sviluppo del Mezzogiorno come condizione imprescindibile per lo sviluppo del paese. L'Ente Ferrovie dello Stato sta operando nel solco di una rinnovata attenzione ai problemi del Sud italiano nella logica di un potenziamento della qualità e della economicità del servizio di trasporto. La seconda metà degli anni 80 segna il più radicale cambiamento mai intervenuto nella gestione ferroviaria. Ciò comporta da un lato ingenti investimenti finanziari per l'adeguamento infrastrutturale ed organizzativo della rete ferroviaria, dall'altro significa innovazione graduale nel mezzo, nei tempi e nei percorsi.

L'impegno delle Fs nel Mezzogiorno segue una logica industriale che risponde a requisiti di una efficiente riorganizzazione del traffico sia passeggeri che merci ed investe un livello apprezzabile di occupazione diretta ed indiretta.

Guardando agli interventi in corso di realizzazione va ricordato che già dal programma integrativo del 1981, che ha rappresentato la prima fase di un più articolato e organico ammodernamento e sviluppo della rete ferroviaria italiana, circa il 50% delle risorse finanziarie sono state destinate ad interventi da realizzare nel Meridione. Lo sviluppo, il movimento delle persone e delle cose che a partire dagli anni Cinquanta ha interessato l'Italia non ha lasciato fuori il Mezzogiorno. L'industrializzazione, la trasformazione agricola e l'aumento dell'attività commerciale hanno creato nuove esigenze e contribuito a matura-

re il volto del Sud.

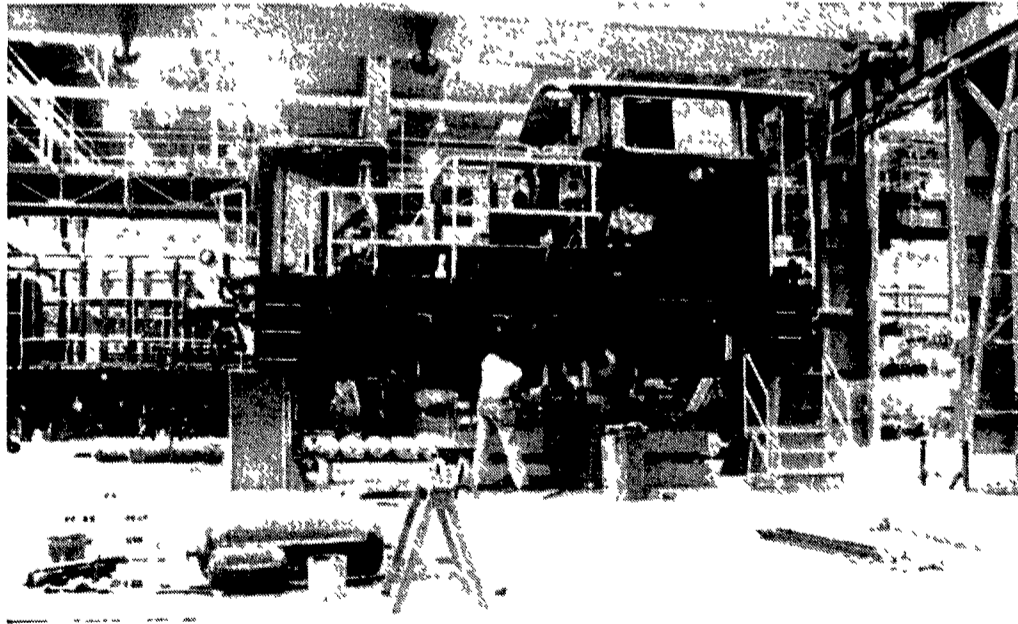
La «questione meridionale» non poteva non interessare anche le Ferrovie dello Stato. Il Programma Integrativo, all'art. 6 della Legge 17/1981 ha recepito pienamente la spinta del Sud d'Italia a «tenere il passo» ed a riequilibrare la rete, prevedendo decisi miglioramenti per le infrastrutture ferroviarie meridionali, in modo da portarle a livello di efficienza del resto della rete.

Infatti della cifra iniziale di 12 450 miliardi - rifinanziata successivamente - (ben 4 650 miliardi destinati a nuovi raddoppi, elettrificazioni, potenziamenti), oltre il 52% riguarda il Sud.

Anche nel settore delle forniture delle lavorazioni occorrenti per le nuove costruzioni una quota pari al 45% dell'importo globale è stata riservata agli stabilimenti industriali localizzati nei territori dell'Italia meridionale ed insulare.

Le Ferrovie, dunque, anche in questo contesto, svolgono una funzione attiva e dinamica, contribuendo all'industrializzazione e all'assorbimento della disoccupazione meridionale e incentivando il processo di sviluppo. L'insediamento di tre Officine di Grandi Riparazioni per il materiale rotabile al Sud, rappresenta in questo senso un esempio emblematico.

La ridefinizione degli interventi previsti dall'Ente Ferrovie per lo sviluppo del traffico merci e passeggeri nel Sud si basa sulla più intensa utilizzazione di nuove tecnologie al fine di accrescere, in armonia con gli orientamenti governativi, il potenziale meridionale. Il recente programma pluriennale di investimento dell'Ente



Fs prevede infatti una cospicua messe di interventi a favore del Sud. Opere finalizzate a realizzare una maggiore regolarità di esercizio e all'eliminazione di vincoli tecnici responsabili frequentemente della congestione del traffico.

Gli interventi si articolano in particolare modo sui nodi di Napoli, Bari e Pescara. Per il primo è prevista la costruzione del nuovo scalo di

smistamento a Marciante e il suo collegamento con le principali direttrici con il Nord, la sistemazione degli impianti individuati dal «Progetto Mirato», la realizzazione della nuova linea a monte del Vesuvio, gli interventi di potenziamento delle infrastrutture ferroviarie a Sud di Napoli.

Per il nodo di Bari gli interventi riguarderanno il potenziamento degli impianti con-

nessi con il raddoppio della linea Bari Taranto e l'allacciamento diretto del Parco Nord con la stessa. Per il nodo di Pescara è previsto l'adeguamento degli impianti e la sistemazione dello scalo merci di Pescara Porta Nuova.

Numerosi raddoppi del binario finalizzati alla maggiore fluidità del traffico, all'aumento della capacità del trasporto, all'incremento del-

la potenzialità delle linee, all'elevamento delle velocità commerciali. Grazie a queste opere un nuovo traffico merci più selezionato e tecnologicamente all'avanguardia troverà nella strada ferrata un partner al passo con i tempi, come da un tempo non accade più. Le principali linee interessate ai lavori di potenziamento infrastrutturale sono la dorsale Adriatica Bologna-Lecce, la Cancellone-

Sarno, la Napoli-Bari, la Bari-Taranto, la Messina-Palermo, la Messina-Catania, per non parlare del pacchetto previsto per la rete Sarda.

Numerose sono le elettrificazioni finalizzate all'aumento della capacità di trasporto, soprattutto merci, nonché alla razionalizzazione dei sistemi di trazione evitando cospicui oneri di esercizio.

I provvedimenti riguardanti le linee Metaponto-Sibari-

ndone. Gli anni a venire daranno quindi un responso decisivo alla scommessa che le Ferrovie Italiane si apprestano a giocare.

La competitività del settore su rotta imposta dal mercato del trasporto rende esiguo ogni margine di insuccesso. Non di vaghe promesse o di progetti faraonici si tratta ma di opere attentamente selezionate in grado di segnare una svolta per le reti di trasporto del meridione.

L'attenzione del mondo politico e industriale ai problemi del Sud impone il raggiungimento di risultati brillanti in tempi ragionevolmente brevi. Molti sono dunque gli impegni che le Ferrovie italiane si assumono verso ogni tipo di clientela.

Non di assistenzialismo o di finanziamenti a pioggia necessita il Meridione ma di una imprenditorialità costruita sul quotidiano. Non dovremo comunque aspettare il futuro per ottenere treni migliori. L'impegno per gli anni a venire nasce dall'offerta già nelle condizioni attuali di un prodotto treno rinnovato se non aggressivo quanto meno disponibile e attento a costiere le esigenze dei viaggiatori o degli operatori economici.

La realizzazione di una adeguata rete infrastrutturale di trasporto asservita alla produzione può contribuire in modo decisivo alla effettiva promozione della produttività delle aziende meridionali sui mercati nazionali e internazionali.

Il treno si propone come emblema della mobilità di persone cose e idee che rappresentano l'asse portante di una concreta crescita del Meridione.