



**ROTARY CLUB di GEMONA**



**ROTARY CLUB GEMONA**

**BOLLETTINO No. 39**

**(Anno VIII)**

**Novembre - Dicembre 1995**

**ROTARY INTERNATIONAL**

**DISTRETTO 2060**



## ROTARY CLUB GEMONA

(Anno di Fondazione: 1988)

Il R.C. Gemona si riunisce ogni martedì alle ore 19.30 presso l'Hotel Green di Magnano Riviera.

La conviviale è prevista il primo martedì di ogni mese nella stessa sede e con lo stesso orario.

Il Consiglio Direttivo è convocato il secondo martedì di ogni mese nella stessa sede alle ore 18.45.

### Past Presidents:

1988-1989: Pietro Nigris Cosattini  
1989-1990: Pietro Nigris Cosattini  
1990-1991: Giancarlo Zanolini  
1991-1992: Pierfrancesco Murena  
1992-1993: Romano Locci  
1993-1994: Roberto Sgobaro  
1994-1995: Claudio Taboga

**Club Contatto:**  
Ried (Austria)

**Ufficio di Segreteria:**  
Via Martignacco 198/4, 33100 Udine. Tel. 0432 - 400352



## ROTARY CLUB GEMONA

### CONSIGLIO DIRETTIVO 1995-1996

PRESIDENTE:	Marco Bona
PRESIDENTE USCENTE:	Claudio Taboga
VICE PRESIDENTE:	Adriano Londero
SEGRETARIO:	Lamberto Boiti
TESORIERE:	Umberto Vecile
PREFETTO:	Ottorino Dolso
CONSIGLIERI:	Velio Copetti, Marcello Mauro, Raul Rumiz, Tito Tassini

### COMMISSIONI

**AZIONE INTERNA:** Tassini (Pres. e Responsabile del CD)  
**Assiduità ed Affiatamento:** Treppo (pres.), Vecile  
**Bollettino ed Archivio:** Locci  
**Classifiche ed Ammissioni:** Nigris (pres.), Murena  
**Programmi ed Informazione Rotariana:** Zanolini

**AZIONE PROFESSIONALE:** Copetti (Pres. e Responsabile del CD)  
**Conoscenza delle Professioni:** Totis

**INTERESSE PUBBLICO:** Rumiz (Pres. e Responsabile del CD)  
**Progresso Umano:** Dolso  
**Partners nel Service (Rotaract):** Pitteri  
**Rapporti con la Stampa:** Melchior

**AZIONE INTERNAZIONALE:** Mauro (Pres. e Responsabile del CD)  
**APIM e Scambio Giovani:** Boiti  
**RYLA e Rotary Foundation:** Antonelli  
**Club Contatto:** Sgobaro



## ROTARY CLUB GEMONA

### **Soci Onorari:**

Degrassi Damiano  
Pauluzzi Luigi

### **Soci Effettivi:**

Alessio Dario  
Antonelli Alberto  
Boiti Lamberto  
Bona Marco  
Copetti Velio  
Dolso Ottorino  
Fanzutto Ivano  
La Ferla Filadelfo  
La Guardia Mansueto  
Locci Romano  
Londero Adriano  
Mauro Marcello  
Melchior Antonio  
Murena Pierfrancesco  
Nigris Cosattini Pietro  
Pitteri Graziano  
Rumiz Raul  
Scalon Cesare  
Scialino Giuliano  
Sgobero Roberto  
Snaidero Dario  
Stefanutti Cesare  
Taboga Claudio  
Tassini Tito  
Tosolini Paolo  
Totis Roberto  
Treppo Livio  
Vecile Umberto  
Zanolini Giancarlo



## ROTARY CLUB GEMONA

### **BOLLETTINO No. 39**

**Novembre - Dicembre 1995**

### **INDICE**

- Lettera del Presidente
- Lettera del Presidente RI 1995-96 H.G.Brown
- Rapporto della Commissione di Nomina del Presidente RI 1997-98
- Lettera del Presidente del RC Tarvisio
- Programma Riunioni Novembre - Dicembre 1995
- Riunioni Settembre - Ottobre 1995
- Curricula dei Relatori
- Relazioni
- Relazione su un Soggiorno in Danimarca
- Compleanni di Soci e Signore
- Riunioni Rotariane in Club Viciniori

## LETTERA DEL PRESIDENTE

Cari Amici,

Chiusosi il primo terzo dell'A.R. voglio presentarVi un piccolo bilancio di quello che è stato fatto e della situazione esterna ed interna al nostro gruppo.

- Dopo numerosi incontri con i Presidenti dei Club di Udine e di Udine Nord, presente sempre il Coordinatore Distrettuale del Governatore Degrassi Damiano, Vi posso anticipare, salvo sgradevoli sorprese, che una soluzione indolore è stata trovata. Questo permetterà di regolarizzare definitivamente la nostra posizione territoriale.

- Voglio ancora ricordare e ringraziare l'amico Gigi il quale, non più rotariano effettivo ma per certo rotariano nello spirito, ha voluto personalmente contribuire (sostanziosamente!) alle nostre iniziative di "Service".

- I giorni 21 e 22 Ottobre si è tenuto a Venezia il Forum Distrettuale imperniato sul tema "Il Rotary per la salvaguardia dell'ambiente e del patrimonio artistico - architettonico". Al convegno era presente una nutrita rappresentanza di Club del nostro Distretto. Venti Club, tra i quali anche il nostro, hanno partecipato alla Mostra fotografica, allestita in quell'occasione. Il nostro Club e il Rotary Club di Udine Centro, congiuntamente, hanno rievocato, in due pannelli, l'opera di ricostruzione svolta dal Rotary dopo il terremoto.

- I nostri Amici di Ried si sono messi in contatto con me per un incontro sciistico da tenersi nei giorni 12-14 Gennaio 1996 presso la nota località di Bad Kleinkirchheim, in Carinzia. Un ulteriore incontro fra i nostri Club potrebbe tenersi in primavera (data da definirsi insieme). L'iniziativa è sicuramente interessante anche al fine di rinsaldare un rapporto che gli eventi avevano minato.

- Il giorno 21 Ottobre abbiamo partecipato all'Interclub con gli Amici di Gorizia e Cervignano con visita alla Fincantieri di Monfalcone. Un grazie al nostro Giancarlo e al rotariano di Gorizia dott. Pella per la loro lodevole iniziativa, un grazie a Raul per l'ottima scelta gastronomica. Una piccola notazione personale con la speranza che possa servire per il futuro: l'organizzazione di queste visite è già di per sé logisticamente difficoltosa senza che intervengano poi delle fastidiose defezioni dell'ultimo secondo ...

- Gli Amici di Tarvisio ci ricordano che l'Interclub per lo scambio degli auguri di Natale si terrà il giorno lunedì 18 Dicembre alle ore 20 presso l'Hotel Carnia. Anche se il lunedì è un giorno un pò particolare per tutti noi penso che l'occasione di un incontro con altri Amici rotariani è sempre gradita. Spero che la partecipazione sia la più ampia possibile.

- Completerò quanto prima l'opera di "assestamento" del nostro organico. Attualmente i soci effettivi sono 30; quasi certamente perderemo altri 2-3 Amici. È una cosa che fa male ma che è indispensabile per la serenità e la saldezza del Club. Questo non toglie che da quel momento, come richiesto anche dalle direttive del Governatore Pietro Centanini, e dal manuale di procedura, potremo ripartire nella nostra "campagna acquisti" muovendoci però con la giusta oculatezza. A tale proposito voglio avanzare una proposta provocatoria: cosa ne pensate di aprire le porte a soci del gentil sesso? Ne discuteremo assieme.

Termino augurando a tutti un buon lavoro.

Marco Bona



One Rotary Center  
1560 Sherman Avenue  
Evanston, IL 60201-3698 USA

Herbert G. Brown  
President, 1995-96

4 août 1995

A l'attention de tous les présidents de Rotary clubs

Chers Messieurs,

Durant mon mandat présidentiel, j'ai donné la priorité absolue à la croissance de l'effectif de notre organisation. Des objectifs ont été établis par chaque district et j'ai fait connaître notre but au niveau mondial pour 1995-1996 : un accroissement net de 85000 nouveaux Rotariens et de 949 clubs supplémentaires. J'ai toutefois besoin de votre collaboration pour atteindre ces chiffres.

Je vous demande de bien vouloir rappeler à tous les Rotariens de votre club la responsabilité qui leur échoit de recruter au moins un nouveau membre. Faire connaître le Rotary fait partie intégrante de l'appartenance à l'association. Pourriez-vous également leur indiquer que tout Rotarien parrainant deux nouveaux membres durant cette année rotarienne recevra un élégant certificat signé de ma main.

Votre Gouverneur organisera un séminaire de district consacré à l'effectif dans les semaines à venir. Il est impératif que vous, ainsi que le président de la commission de l'effectif de votre club et toute personne intéressée, participiez à ce séminaire. Vous recevrez à cette occasion des informations importantes au sujet d'idées novatrices en vue de recruter de nouvelles personnes et de maintenir l'effectif actuel ; il sera également fait mention de techniques efficaces de relations publiques.

De plus, je voudrais également mettre l'accent sur "l'engagement du Rotary envers la famille et la collectivité". Les familles du monde entier se débattent contre de nombreuses difficultés. Les Rotary clubs peuvent faire la différence par l'intermédiaire d'actions de service. La semaine du 12 au 18 février a été désignée par le Conseil d'administration comme étant la Semaine rotarienne de la famille et des collectivités. Je demande à chaque club d'honorer cet engagement en prêtant une attention spéciale à la famille considérée comme étant l'élément vital des communautés. Veuillez m'envoyer un courrier pour m'informer des activités de votre club.

Grâce à votre leadership et à l'aide des Rotariens dévoués de votre club, faisons de notre année une année exceptionnelle pour le Rotary pour agir avec intégrité, servir avec amour et oeuvrer pour la paix.

Recevez, Messieurs, l'assurance de ma parfaite considération.

Herbert G. BROWN  
Président, R.I.

Phone: 708-866-3000 Cable: Interotary Telex: 4330058ROTY UI FAX: 708-328-8554



ROTARY INTERNATIONAL

RAPPORTO  
della  
COMMISSIONE DI NOMINA DEL PRESIDENTE

12 settembre 1995

Ai Club-membri del Rotary International:

La Commissione di Nomina del Presidente del Rotary International per il 1997-98, in seguito a delibera presa in conformità al Regolamento del RI, annuncia con la presente di aver designato all'unanimità:

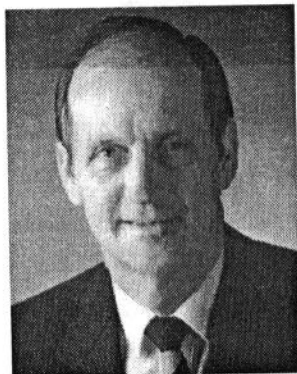
**GLEN W. KINROSS**  
del Rotary Club  
di **HAMILTON, BRISBANE, QUEENSLAND, AUSTRALIA**

all'ufficio di Presidente del Rotary International per l'annata 1997-98.

Edward Knecht, Presidente della Commissione

COMMISSIONE DI NOMINA DEL PRESIDENTE

Lennart Arfwidsson, Svezia	Edward Knecht, USA
Glenn E. Estess, Sr., USA	Jonathan B. Majiyagbe, Nigeria
Charles M. Fogel, USA	Takuomi Matsumoto, Giappone
Fernando O. Friedmann, Cile	Ulrich Meister, Germania
Edgar D. Gifford, USA	William B. Nystrom, USA
Douglas W. Imrie-Brown, Galles	Chae-Kyung Oh, Corea
João Lauro Kliemann, Brasile	Ben N. Saltzman, USA
Sabino S. Santos, Filippine	



**GLEN W. KINROSS, Hamilton, Brisbane, Queensland, Australia**  
Presidente-designato del Rotary International per il 1997-98  
Direttore del Rotary International 1982-84  
Vicepresidente del Rotary International 1983-84  
Amministratore della Fondazione Rotary 1995-98

Glen W. Kinross, nato a Brisbane (Queensland, Australia) è proprietario della John Kinross & Company, Pty. Ltd., un mobilificio fondato dalla sua famiglia nel 1911. Durante la sua carriera professionale, ha rappresentato l'industria del mobile nei negoziati con vari enti governativi. Il Sig. Kinross ha occupato la carica di presidente del Consiglio Australiano dei Fabbricanti di Mobili ed è membro a vita ed ex-presidente e consigliere della Corporazione dei Fabbricanti di Mobili del Queensland.

Rotariano sin dal 1960, egli è socio ed ex-presidente del Rotary Club di Hamilton (Brisbane, Queensland) ed ha servito il Rotary International in qualità di governatore distrettuale, consulente per l'informazione all'Istituto, istruttore all'Assemblea Internazionale, membro e presidente di commissioni e gruppi consultativi, Direttore e Vicepresidente.

Il Sig. Kinross è attualmente Amministratore della Fondazione Rotary.

Settembre 1995

ROTARY CLUB DI TARVISIO  
2060° Distretto Italia Nord-Est  
*Il Presidente*

Tarvisio, il 28 agosto 1995

Al Preg.mo Signor  
PRESIDENTE  
Rotary Club di  
TOLMEZZO

Al Preg.mo Signor  
PRESIDENTE  
Rotary Club di  
GEMONA DEL FRIULI

OGGETTO: Iniziativa per l'Interclub degli Auguri di Natale 1995

Carissimi,

come già telefonicamente comunicatoVi dal Past President Giovanni Rotta, di seguito Vi riassumo i termini dell'iniziativa proposta in occasione dell'Interclub che si terrà lunedì 18 Dicembre presso l'Hotel "Carnia" di Venzone per lo scambio degli Auguri di Natale.

L'iniziativa riguarda il Liceo Scientifico Sperimentale Statale "Magrini" che ha sede in Gemona del Friuli e che raccoglie diversi studenti provenienti dai Territori dei nostri Club.

Negli scorsi anni gli studenti si sono particolarmente distinti per aver eseguito, nell'ambito del loro programma scolastico sperimentale, delle ricerche sull'ambiente (rilevazione e mappatura della caduta di piogge acide ...) che interessano l'Alto Friuli.

I risultati delle ricerche furono oggetto di largo interesse da parte degli organi di stampa regionale per l'importanza che rivestivano sotto il profilo scientifico.

Al fine di stimolare il prosieguo di iniziative analoghe e contribuire a sostenere la spesa per la riedizione dei risultati della ricerca, quale iniziativa si è proposto di erogare un contributo di lire 3.000.000 (tremilioni) nella misura di lire 1.000.000 (unmilione) per ciascun Club.

Nella pubblicazione verrà espressamente ricordato il sostegno dei nostri Club e dell'iniziativa sarà nostra cura provvedere ad una opportuna diffusione sugli organi di stampa.

L'assegno verrà consegnato al Preside del Liceo che verrà invitato in quella occasione, unitamente ad una rappresentanza di studenti e del corpo insegnante.

RingraziandoVi per l'adesione, il Past President Giovanni Rotta è a Vostra disposizione per ulteriori chiarimenti che si rendessero necessari.

Un fraterno abbraccio,

IL PRESIDENTE  
Antonio Ehrlich



#### PROGRAMMA NOVEMBRE - DICEMBRE 1995

- 7 novembre:** Dr.ssa Grazia Levi  
*Lavorare per la Radio e per la TV*
- 14 novembre:** Dr. Antonio Tam  
*La malattia delle gengive: cos'è e come si cura*
- 21 novembre:** Argomenti Rotariani
- 28 novembre:** Dr. Claudio Magon  
*Nuovi confini della sicurezza: servizi e tecnologie di qualità*
- 5 dicembre:** Argomenti Rotariani  
Elezioni Consiglio Direttivo
- 12 dicembre:** Argomenti Rotariani
- 18 dicembre:** Interclub con Tarvisio e Tolmezzo





## RIUNIONI SETTEMBRE - OTTOBRE 1995

### Riunione del 5 settembre

*Presiede la Riunione:* Marco Bona

*Relatore:* Magg. Luigi Ziani

*Tema della Relazione:* Gli Alpini in Mozambico

*Soci Presenti:* Boiti, Bona, Copetti, Dolso, La Guardia, Locci, Londero, Melchior, Murena, Pitteri, Rumiz, Scalon, Scialino, Sgobaro, Taboga, Tassini, Totis, Treppo, Vecile, Zanolini

*Ospiti del Club:* Sig.re Murena e Zanolini; Sig.na Hande Kaymakgalan (ospite di Murena) e Sig. Scalon (ospite di Scalon)

*Percentuale di Presenze:* 21 soci su 32, pari al 65,63%

### Riunione del 12 settembre

*Presiede la Riunione:* Marco Bona

*Relatore:* Sig. Giovanni Rotta

*Tema della Relazione:* Val Resia tra realtà e leggenda

*Soci Presenti:* Antonelli, Boiti, Bona, Dolso, Fanzutto, La Ferla, La Guardia, Locci, Londero, Mauro, Melchior, Nigris, Rumiz, Sgobaro, Stefanutti, Tassini, Totis, Treppo, Vecile, Zanolini

*Ospiti del Club:* Sig.re La Guardia, Locci, Sgobaro, Vecile, Zanolini

*Percentuale di Presenze:* 20 soci su 32, pari al 62,50%

### Riunione del 19 settembre

*Presiede la Riunione:* Marco Bona

*Oggetto:* Argomenti Rotariani

*Soci Presenti:* Antonelli, Boiti, Bona, Copetti, Dolso, Fanzutto, La Ferla, La Guardia, Locci, Londero, Mauro, Melchior, Nigris, Rumiz, Scalon, Sgobaro, Taboga, Tassini, Tosolini, Totis, Vecile, Zanolini

*Percentuale di Presenze:* 22 soci su 31, pari al 70,97%

### Riunione del 26 settembre

*Presiede la Riunione:* Marco Bona

*Relatore:* Ing. Renato Pastore

*Tema della Relazione:* La Società Autostrade: realtà nazionale e locale

*Soci Presenti:* Antonelli, Boiti, Bona, Copetti, Guerra, La Ferla, La Guardia, Locci, Melchior, Murena, Nigris, Rumiz, Scialino, Stefanutti, Taboga, Tassini, Totis, Vecile, Zanolini

*Percentuale di Presenze:* 19 soci su 31, pari al 61,29%

### Riunione del 3 ottobre

*Presiede la Riunione:* Marco Bona

*Relatore:* Col. Antonio Galvagna

*Tema della Relazione:* Solidarietà per i bambini di Chernobyl

*Soci Presenti:* Boiti, Bona, Copetti, Dolso, La Ferla, La Guardia, Locci, Londero, Mauro, Melchior, Murena, Nigris, Rumiz, Scalon, Scialino, Sgobaro, Stefanutti, Tosolini, Treppo, Vecile, Zanolini

*Ospiti del Club:* Sig.re Galvagna, La Guardia, Locci, Murena, Nigris, Scialino, Sgobaro, Vecile, Zanolini. Dr.ssa Mara Bona

*Percentuale di Presenze:* 20 soci su 30, pari al 66,67%

### Riunione del 10 ottobre

*Presiede la Riunione:* Marco Bona

*Oggetto:* Argomenti Rotariani

*Soci Presenti:* Antonelli, Boiti, Bona, Copetti, Dolso, Fanzutto, La Ferla, La Guardia, Locci, Londero, Mauro, Murena, Nigris, Rumiz, Taboga, Tassini, Totis, Vecile, Zanolini

*Percentuale di Presenze:* 19 soci su 30, pari al 63,33%

### Riunione del 17 ottobre

*Presiede la Riunione:* Marco Bona

*Relatore:* Dr. Mario Carnevali

*Tema della Relazione:* Il mercato assicurativo in Europa

*Soci Presenti:* Bona, Dolso, La Ferla, La Guardia, Locci, Mauro, Melchior, Nigris, Rumiz, Scalon, Sgobaro, Stefanutti, Taboga, Tassini, Totis, Treppo, Vecile, Zanolini

*Percentuale di Presenze:* 18 soci su 29, pari al 62,07%

#### **Riunione del 24 ottobre**

*Presiede la Riunione:* Marco Bona

*Relatore:* Rag. Valerio Ardito

*Tema della Relazione:* La pavimentazione soffice nelle abitazioni moderne. Tradizioni e mode

*Soci Presenti:* Boiti, Bona, Copetti, Dolso, La Ferla, Mauro, Melchior, Nigris, Rumiz, Scalon, Sgobaro, Stefanutti, Taboga, Tassini, Treppo, Vecile, Zanolini

*Ospiti del Club:* Sig. Arno Rumiz (ospite del fratello)

*Percentuale di Presenze:* 17 soci su 29, pari al 58,62%

#### **Riunione del 31 ottobre**

*Presiede la Riunione:* Marco Bona

*Relatore:* Prof. Romano Locci

*Tema della Relazione:* Salutisti, puritani, ficcanaso, piagnoni e fanatici

*Soci Presenti:* Boiti, Bona, Dolso, Fanzutto, La Ferla, La Guardia, Locci, Mauro, Melchior, Nigris, Rumiz, Scialino, Stefanutti, Taboga, Tosolini, Totis, Vecile, Zanolini

*Ospiti del Club:* Sig.ra Jacqueline Locci (ospite del marito)

*Percentuale di Presenze:* 18 soci su 29, pari al 62,07%

#### **Ospiti di altri Club:**

Umberto Boiti (Palmanova-Cervignano) 21.9.1995

Marco Bona (Udine Nord) 5.7.1995

Adriano Londero (Tarvisio) 21.8.1995

Marcello Mauro (Udine Nord) 6.9.1995

Roberto Sgobaro (Udine Nord) 10.10.1995

## **CURRICULA DEI RELATORI**

### **Magg. Luigi ZIANI**

Il Maggiore Luigi Ziani ha frequentato il 66° corso della Scuola Militare Alpina di Aosta.

Ha prestato servizio presso il battaglione alp.arr. "Val Fella", il battaglione alp.arr. "Val Tagliamento", comandato, per più di dieci anni, la 269° compagnia in distacco a Pontebba nonché il battaglione alpini "Cividale", ora 15° reggimento alpini.

Fra le varie attività svolte, ha partecipato all'Operazione "Albatros" in Mozambico dal 24.10.1993 al 10.5.1994 con l'incarico di Capo Sezione Logistica del reparto operativo.

Attualmente svolge l'incarico di Capo Ufficio Logistico del 15° reggimento alpini in Chiusaforte.

### **Giovanni ROTTA**

Nato a Resia 42 anni fa, si è sposato nel 1978 ed ha un figlio. Ha vissuto in Lombardia e in Liguria dove ha compiuto gli studi superiori. Dal 1975 vive stabilmente a Resia ove ha lavorato presso il Municipio in qualità di responsabile dei Servizi Demografici.

Dal 1981 si è dedicato alla ricerca scientifica nel campo della demografia storica occupandosi dello studio della storia delle popolazioni umane di piccole dimensioni. Le ricerche sono state pubblicate su riviste scientifiche specializzate e sono le prime mai eseguite nell'arco delle Prealpi Giulie e dell'Alto Friuli in particolare.

Nel 1984 è stato nominato Membro della Società Italiana di Demografia Storica. Nel 1986 ha collaborato con il Dipartimento di Biologia dell'Università di Padova (ex Istituto di Antropologia), partecipando alla mappatura genetica degli abitanti delle vallate della Carnia e del Canal del Ferro attraverso lo studio della distribuzione dei gruppi sanguigni e del sistema sierico delle aptoglobine. Nel 1989 ha organizzato per l'Università di Padova, e partecipato personalmente, alla prima spedizione antropologica italiana nelle isole dell'Egeo Orientale. Nel campo della antropometria ha rilevato per la prima volta i caratteri somatici di quelle popolazioni.

Nel 1990 è stato nominato, per meriti scientifici, Membro della Società Italiana di Antropologia e Etnologia di Firenze, la più antica e prestigiosa Società antropologica del mondo.

Nel 1991 ha personalmente organizzato e partecipato alla spedizione antropologica per la rilevazione dei dati antropometrici del vivente dell'isola di Creta. Si tratta dei primi dati del vivente mai rilevati prima nell'importante isola mediterranea. Nel 1992 ha organizzato e partecipato alla spedizione antropologica italiana nell'isola egea di Siros.

Ha ricoperto la carica di presidente del Consiglio del Circolo Didattico e di presidente del Consiglio d'Istituto di Moggio Udinese. È stato membro del Consiglio e della Giunta Esecutiva del Distretto scolastico di Gemona, della Segreteria Regionale della Federazione Italiana dei Lavoratori degli Enti locali della CISL e del comitato per la realizzazione della Grammatica del dialetto Resiano. Ha organizzato numerose conferenze internazionali nel campo della linguistica slava.

Dal 1991 è membro del Rotary Club di Tarvisio del quale è stato Presidente nella scorsa annata rotariana.

Attualmente sta compiendo una indagine antropometrica per rilevare le caratteristiche somatiche degli abitanti dell'Alto Friuli.

#### **Ing. Renato PASTORE**

Dal 01.03.1990 è Direttore del 9° Tronco di Udine della Società Autostrade.

Dopo la laurea in Ingegneria Civile Trasporti, conseguita nel 1969, ha lavorato per circa 18 anni con imprese generali di costruzioni, occupandosi prevalentemente della costruzione di gallerie: Società Italiana per Condotte d'Acqua, Ferrocemento, Rizzani De Eccher, Italstrade (Consorzio Carnia).

Nel 1989 è passato dalla Società Italstrade alla Società Autostrade. Nel periodo 1989/90 è stato Responsabile Centrale per la costruzione delle nuove autostrade: Vittorio Veneto-Pian di Vedoia, Autostrada dei Trafori e bretella Voltri-Rivarolo. Per motivi di lavoro è arrivato in Friuli nel 1979 ed ha abitato a Tolmezzo per tre anni; dopo un intervallo di due anni a Roma e tornato in Friuli e risiede a Udine dal 1985.

Dal 1988 è socio del RC Tarvisio.

#### **Col. Antonio GALVAGNA**

Nato a Tolmezzo il 09.05.1944 e residente a Moggio. Maturità scientifica nel 1963. Accademia Militare di Modena: 1963-1965. Scuola di Applicazione di Torino: 1965-1967. Scuola di Guerra a Civitavecchia: 1979-1980

Dal 15 agosto 1985 al 31 ottobre 1989 Comandante di Gruppo in distaccamento.

Il 15.08.90 a domanda viene posto in ausiliaria con il grado di Colonnello.

Appassionato sciatore ha conseguito il brevetto di istruttore militare di sci. Si dedica allo studio delle lingue. Parla correttamente inglese, ha una conoscenza scolastica del Francese e del Tedesco ed al momento sta studiando Spagnolo e Russo. Da quattro anni tiene bisettimanalmente corsi di ginnastica per signore dai 21 ai 78 anni.

Dal 1992 in contatto con il Centro delle Relazioni Internazionali e del Turismo Bielorusso per l'attività di solidarietà verso i bambini che vivono nelle zone contaminate.

#### **Dott. MARIO CARNEVALI**

Nato a Venezia nel 1944 e residente in Friuli dal 1948 (attualmente in Campoformido - via Soreville 99).

Coniugato (senza figli) con Flavia Cappello, biologa libera professionista specialista in depurazione acque e tutela ambiente.

Diplomato ragioniere nel 1962. Servizio militare come ufficiale d'artiglieria. Laureato in Economia nel 1967.

Assistente alla Cattedra di Politica Economica ed Econometria presso l'Università di Trieste. Nel frattempo inizia lo studio del settore assicurazioni, tradizione di famiglia dal 1924.

Abbandonata la carriera universitaria, entra definitivamente nel mondo assicurativo nel 1971, assumendo dal 1972 il mandato di Agente Generale INA-ASSITALIA. Da allora segue un vasto territorio della Provincia, attraverso una rete di 12 Filiali, che (facendo capo alla sede centrale di Codroipo) gestiscono l'attività dell'Agenzia Generale da Lignano sino a Gemona e Tarcento, concretizzando una struttura alquanto particolare (per schema e dimensioni) nel FVG.

Per diversi anni membro del Comitato Direttivo della propria Associazione Nazionale di Categoria, incarico dal quale si dimette nel 1994.

Dal 1988 socio del Rotary Club di Lignano Tagliamento, del quale è vice presidente dal 1994.

### **Rag. Ardito VALERIO**

Nato a Pagnacco (UD) il 3.1.1944. Coniugato con tre figli.

Nel 1963 ha conseguito il diploma di ragioniere presso l'I.T.C. A.Zanon di Udine.

Dal 1963 al 1965 ha svolto esperienza lavorativa presso una azienda udinese in qualità di impiegato.

Dal 1965 al 1969 si è trasferito a Trieste come assistente al "Villaggio del Fanciullo". Contemporaneamente si è iscritto alla Facoltà di Economia e Commercio della Università di Trieste, dove ha sostenuto 18 esami.

Dal 1969 al 1972 ha svolto esperienza lavorativa presso una azienda commerciale in qualità di responsabile amministrativo.

Dal 1972 è socio della Edilmoquette S.p.A. di Udine, responsabile amministrativo e quindi amministratore delegato. La Edilmoquette impiega 20 dipendenti interni ed altrettanti esterni. Ha un fatturato di 16 miliardi.

## **RELAZIONI**

### **ISRAELE : APPUNTI DI VIAGGIO**

**P**ur essendo un paese molto piccolo, Israele presenta una tale varietà di climi da consentire di visitarlo in ogni stagione dell'anno; certamente le stagioni intermedie presentano temperature più accettabili in tutto il territorio ed anche una splendida varietà di colori nel paesaggio. Noi l'abbiamo visitato in marzo godendoci un clima ottimo, con temperatura mite e senza pioggia.

Israele è una piccola nazione con una lunga storia che inizia circa novemila anni a.C. con l'insediamento delle prime comunità urbane e che continua attraverso i secoli, come dalla Bibbia, fino alla venuta di Cristo e alla distruzione di Gerusalemme ad opera di Tito nel 70 d.C. Qui la storia di Israele si interrompe e si trasforma nella storia di un popolo e di una religione, un popolo che è riuscito a mantenere identità e unità attraverso il proprio credo e la propria religione.

La storia del popolo ebraico, come nazione sovrana, riprende soltanto a partire dal 15 maggio 1948: allora il territorio di Israele misurava circa 20.700 Km<sup>2</sup> (pari complessivamente a quelli delle Marche e dell'Abruzzo) con una popolazione di circa 4,9 milioni di abitanti; a seguito dei conflitti arabo-israeliani e in virtù degli accordi di Camp David lo spazio sotto la sovranità israeliana risulta di circa 29.900 Km<sup>2</sup> con una popolazione di circa 6,9 milioni di abitanti, di cui l'82% composto da ebrei, il 14% da mussulmani, il 2,4% da cristiani e l'1,6% da drusi.

La prima tappa del nostro viaggio è stata Nazareth, cittadina di medie dimensioni a mezza via tra il Mediterraneo e il lago di Tiberiade, adagiata sui primi rilievi dei monti della Galilea.

Siamo giunti un pò dopo il tramonto, quando in cielo occhieggiavano le prime stelle. La notte però ci riservava una sorpresa: infatti verso le 4.40 del mattino siamo svegliati di soprassalto da una voce che grida e canta all'esterno dell'albergo; ci vuole qualche momento prima di renderci conto che è il canto del muezzin che invita tutti alla preghiera (e questo si ripete cinque volte al giorno: all'aurora, a mezzogiorno, a metà pomeriggio, al tramonto ed alla sera).

Il giorno seguente, dopo una visita alla Basilica dell'Annunciazione, al museo francescano con la zona archeologica e a tutta la città, siamo saliti sul monte Tabor, considerato sacro sin dalla più remota antichità, dove sorge la basilica della Trasfigurazione, opera del Barluzzi che poggia su una chiesa crociata. Da lassù si possono ammirare le vallate ben coltivate e le verdi ubertose pianure che si estendono a occidente fino al Mediterraneo.

Haifa, la terza città di Israele per numero di abitanti, è adagiata sulle pendici del monte Carmelo, a contatto con la valle di Zebulon; è il più importante centro industriale dello Stato; priva di monumenti importanti, ma ricca di viali, di spazi verdi e di musei; la sua grande baia è una delle più belle del medio oriente e il suo porto è uno dei più frequentati del Mediterraneo.

Sul lago di Tiberiade o mare di Genezaret o mare di Galilea si svolse, secondo i Vangeli, gran parte della vita pubblica di Gesù; per i cristiani è d'obbligo visitare i resti di Cafarnao, importanti anche dal punto di vista archeologico (la sinagoga del IV secolo, le fondamenta di diverse abitazioni della prima età imperiale e della basilica bizantina) e le varie chiese sorte nelle vicinanze (la chiesa del Primato, la chiesa della moltiplicazione dei pani e dei pesci e la chiesa delle Beatitudini). Abbiamo attraversato il lago che ha una bellissima cornice di verdi colline degradanti e la città adagiata sulla riva occidentale, su un barcone simile alle barche che usavano circa duemila anni fa, in una giornata tiepida con calma di vento e ci siamo fermati a Deganya, all'inizio della valle del Giordano, luogo importante per il primo Kibbutz della storia di Israele, fondato nel 1909 da immigrati russi costretti a fuggire in seguito a persecuzioni (POGROM).

Il Kibbutz è una comunità rurale nella quale proprietà e raccolto appartengono alla comunità; i membri della comunità non ricevono un salario, ma usufruiscono liberamente di tutte le strutture ed i servizi del villaggio. I Kibbutz hanno costituito l'ossatura dello stato di Israele, e hanno rivestito un ruolo fondamentale nel plasmare la struttura della società. I grandi padri della patria hanno tutti lavorato in un Kibbutz.

In quest'ultimo ventennio però il modello ha cominciato a mostrare i segni di una crisi sempre più acuta, dovuta all'aumentato benessere e alle spinte consumistiche ed è stato in parte soppiantato dal moshav che ha un carattere diverso: esso è una sorta di villaggio cooperativa (ce ne sono circa 350 con più di 150.000 abitanti) dove ciascuna famiglia riceve per 99 anni dal

Fondo Nazionale Ebraico un appezzamento da coltivare e del cui reddito può disporre liberamente.

Il nostro viaggio è proseguito lungo le alture sul confine orientale fino all'oasi di Gerico che stende il suo verde tappeto presso la valle del Giordano, la grande depressione che, dalle nevi eterne dell'Hermon, si estende fino al golfo di Aqaba. Gerico, chiamata la città delle palme, fu nota fin dai tempi più antichi per la ricchezza del suo suolo, le sue numerose sorgenti, i suoi bananeti e i suoi datteri; il clima è soffocante durante l'estate, ma in inverno dolcissimo, tanto che si crea un'atmosfera d'incanto tra fiori e profumi penetranti.

Gli uomini vi si stabilirono fin dal settimo-ottavo millennio a.C. e Gerico viene ritenuta la culla della civiltà e forse la più antica concentrazione urbana della storia. Attraversiamo le montagne e colline del deserto di Giuda, che in questo periodo di marzo si presentano a zone verdeggianti con ai bordi gruppi di asfodeli (i famosi gigli del campo di cui si parla nel Vangelo) e dove si incontrano in piccole e riparate vallate accampamenti di beduini con il loro bestiame e i loro carriaggi.

Giungiamo dopo una trentina di chilometri al monte degli ulivi, da dove possiamo ammirare Gerusalemme in tutto il suo splendore, adagiata su un gruppo di colli a 800 metri di altitudine. La visione è stupenda: il cielo di un azzurro profondo contrasta con le bianche costruzioni e le possenti mura di Solimano e sulle altre chiese, palazzi e sinagoghe domina la dorata cupola della Roccia che con El-Aqsa forma la coppia di moschee più grandi e più famose di Gerusalemme. È una città eccezionale, l'unica al mondo in cui hanno convissuto per secoli le tre grandi religioni monoteistiche (il cristianesimo, l'ebraismo e l'islam); attualmente continuano a convivere ebrei, arabi e cristiani in un difficile ed instabile equilibrio.

È una città speciale dove i rumori della folla, le grida dei venditori, i richiami dei muezzin si alternano a momenti di sacralità quali i silenzi del sabato ebraico, la commozione dei cristiani sulla via del Calvario, la devozione dei fedeli mussulmani nella moschea di El-Aqsa o davanti alla Cupola della Roccia.

Esiste la città vecchia circondata dalle mura di Solimano lunghe circa 4 Km e interrotte da sette porte, divisa in quattro quartieri (mussulmano, ebraico, armeno e cristiano) ed esiste la città nuova con musei, ospedali, impianti sportivi ed università.

Nel campo dell'educazione, il popolo israeliano è ancora, come si dice di quello ebraico, il "popolo del libro"; l'istruzione è considerata come il bene più prezioso e la cura dei bambini e in genere dei giovani è in cima alla scala dei valori.

A dieci Km da Gerusalemme e a 860 metri sul livello del mare, sui fianchi di una collina rocciosa piena di grotte, si estende Betlemme (casa del pane, in ebraico); la popolazione vive di turismo, dell'industria della madreperla e della lavorazione del legno d'ulivo: si possono acquistare magnifici presepi lavorati a mano a buoni prezzi.

L'ultimo giorno lo dedichiamo al mar Morto, questo lago salato (salinità che raggiunge il 30-32%) lungo 80 Km e largo 18 che giunge sino a oltre 400 metri sotto il livello del mare e che, secondo i geologi, si sta ulteriormente abbassando; è assolutamente privo di qualsiasi forma di vita vegetale o animale, circondato da una zona desertica e da montagne di sale.

Su uno sperone roccioso, isolata e staccata dalle alture circostanti, sorge la poderosa fortezza di Masada, teatro di uno degli episodi più drammatici della storia del popolo ebraico e simbolo del suo coraggio e del suo eroismo (oltre 900 persone si suicidarono piuttosto che arrendersi e cadere schiavi dei Romani).

Anche le rovine di Qumran sono importanti per la storia del popolo ebraico e principalmente per il ritrovamento, in alcune grotte vicine, di quei manoscritti che sono una delle scoperte archeologiche più esaltanti dei tempi moderni e che non cessano di appassionare gli studiosi.

Negli ultimi anni in alcune zone del mar Morto si sono sviluppati importanti centri turistici con lussuosi alberghi per i numerosi visitatori che le frequentano per cure termali.

L'acqua in Israele è veramente preziosa. In pratica, l'unico vero fiume che bagna il territorio israeliano è il Giordano: la sua portata e il suo regime ne consentono infatti un costante e cospicuo uso delle acque; esse sono prelevate dal lago di Tiberiade e immesse in un articolato sistema di canalizzazioni che, attraverso la pianura costiera, le porta fino al deserto del Negev, avendo rifornito anche le città di Haifa e di Gerusalemme, nonché la popolosa conurbazione di Tel Aviv-Giaffa.

Lo sviluppo dell'agricoltura e le fitte coltivazioni di agrumi sulla pianura costiera sono frutto dell'irrigazione; complessivamente le superfici irrigate si estendono per circa 2,4 milioni di ettari.

È stato veramente un viaggio interessante che ci ha fatto riflettere su questo piccolo stato in cui si evidenzia il senso della laboriosità e del risparmio: risparmio di energia attraverso la produzione di energia naturale, in particolare quella solare (su ogni costruzione si vedono installati i pannelli solari), e risparmio di acqua. Il popolo di Israele, dopo aver subito nel passato discriminazioni e persecuzioni, ha ripreso possesso della sua antica patria, ricostruendo una nazione economicamente efficiente e fortemente attaccata alle proprie radici storiche, morali e religiose.

Dr. Ottorino Dolso  
Magnano in Riviera, 4 luglio 1995

## IL MUSEO CARNICO DELLE ARTI E TRADIZIONI

### POPOLARI DI TOLMEZZO

**Il** visitatore che oggi s'aggira per le sale del Museo Carnico delle Arti e Tradizioni Popolari di Tolmezzo, trova una collezione ricchissima, una delle più importanti d'Europa nel suo genere, gremita di oggetti e manufatti (è composta da 4000 pezzi), esaustiva nell'illustrare la storia e il genio dei montanari carnici, dai primi reperti all'inizio del '900.

La collezione fu raccolta - a partire dalle distruzioni belliche del primo dopoguerra - da Michele Gortani, geologo illustre, docente all'Università di Bologna, Senatore della Repubblica per tre legislature. Ad esso si aggiunsero, in anni successivi, altre importanti collezioni: ad esempio, la Donazione Ciceri, che la signora Andreina Nicoloso ha voluto dedicare alla memoria del marito Luigi Ciceri, versatile etnografo ed uno dei più importanti raccoglitori di memorie e testimonianze della cultura popolare su tutto il territorio friulano.

La Fondazione Gortani possiede e gestisce, inoltre, la Casa d'abitazione del senatore - Casa Gortani, appunto: in essa trova posto la ricchissima biblioteca di Michele Gortani, che allinea 8000 volumi di argomento geologico, di scienze naturali, storia, geografia, letteratura, religione; 7000 opuscoli, riviste, giornali di vario interesse; un archivio fotografico di 300 lastre e 2000 istantanee; manoscritti e documenti dell'attività politica e sociale di Gortani. Inoltre, essa custodisce alcuni importanti archivi carnici privati (Archivi Roja, Pitt, Vidale) di notevole interesse per la storia della montagna.

È imbarazzante scegliere cosa segnalare, del Museo Carnico: se la raccolta di maschere carnevalesche di legno; se la teoria di pregiate cassapanche nuziali; se l'eccezionale raccolta di ritratti settecenteschi, di mano popolare e no, e, fra di essi, alcuni attribuiti alla mano di Nicola Grassi, massimo tra i minimi pittori locali; se la ricca serie di tessuti, di bottega carnica e no, corredati dai "libri di tacamenti", su cui i tesseri cagnelli annotavano i segreti della loro arte di intramatori e orditori di fantasie tessili.

Non è nemmeno difficile elencare i limiti - oggi visibilissimi - del Museo, a mezzo secolo di distanza dalla sua primeva sistemazione.

Stanze troppo affollate di oggetti, per carenza oggettiva di spazio e per gusto soggettivo degli ordinatori, che tutto ritenevano meritevole di esposizione: tale affollamento genera - per fisiologici limiti di attenzione - una sindrome da sazietà, nonché scarsa enucleazione delle tematiche; mancanza di didascalie adeguate e di supporti audiovisivi didattici, con che di molti oggetti si ignora la funzione, il contesto d'uso e persino il nome; selezione "classista" degli oggetti e dei manufatti - per cui soltanto gli ambiti di vita dei ceti medio-alti vi sono rappresentati; selezione temporale arbitraria, per cui è escluso dalla rappresentazione tutto il '900 e comunque l'oggi; mancanza di coordinate temporali, a dire d'una concezione museale del tutto svincolata dalla storia, dai suoi vincoli e dalle sue opportunità.

La recente acquisizione di un palazzo confinante col Museo, e il suo previsto prossimo restauro, consentiranno - con la disponibilità di spazi - un più razionale ordinato e moderno percorso espositivo, nonché una più riposante e proficua fruizione delle collezioni.

Ma altri problemi dovranno essere affrontati.

Innanzitutto, una ridefinizione della natura giuridica della Fondazione, che ne precisi e allarghi i compiti, ma soprattutto ne indichi le strategie di sopravvivenza e le possibilità di sviluppo.

In secondo luogo, il collegamento con le altre realtà espositive presenti in Carnia, nate dalla ricerca dalla caparbietà o da generosi lasciti di tanti appassionati, e destinate alla precarietà culturale ed economica, o alla morte per inedia - con impoverimento dell'intero tessuto culturale carnico - a meno di non entrare "in rete" con l'istituzione maggiore.

Ed, infine, il tema - oggi negletto, salvo sparuti pionieristici tentativi - del lavoro intellettuale, ed in particolare, del lavoro di catalogazione, conservazione, contestualizzazione, esposizione di questi e di altri beni culturali, cui un Museo non può essere indifferente - e meno che mai il Museo Carnico, le cui collezioni raccontano e la cui sede è allocata in una terra di modeste risorse e di scarsità di lavoro.

Dr. Giorgio Ferigo  
Magnano in Riviera, 25 luglio 1995

## LA SOCIETÀ AUTOSTRADE: REALTÀ NAZIONALE E LOCALE

**La** Società "AUTOSTRADE" è un'azienda a partecipazione statale il cui capitale sociale, ammontante a lire 1183 miliardi, interamente versati, è per circa il 90% detenuto dall'IRI e per la restante quota da terzi, attraverso le azioni privilegiate quotate in borsa dall'anno di emissione 1986.

La Società ha per scopo la costruzione e l'esercizio di autostrade a pedaggio di cui attualmente risulta essere la maggiore concessionaria a livello mondiale.

L'attività di gestione ed esercizio viene svolta in regime di concessione, regolamentata da una apposita convenzione con l'ente concedente A.N.A.S. Tale convenzione prevede che la Società possa gestire ed introitare i pedaggi autostradali sino alla scadenza della concessione che è attualmente fissata al 2033; in cambio la Società si è accollata gran parte degli oneri di costruzione e tutti gli oneri per mantenere efficienti i cespiti autostradali che verranno gratuitamente devoluti allo Stato alla scadenza della concessione perfettamente efficienti anche sotto il profilo conservativo.

La rete della Società Autostrade si articola su un organico sistema viario che comprende due assi longitudinali principali, la Milano-Roma-Napoli e la Bologna-Bari-Taranto, e alcune trasversali che ne assicurano - a livello nazionale - penetrazione e capillarità territoriale. Questa rete, integrata con quella delle società partecipate, rappresenta circa la metà dell'intera rete autostradale del Paese. Infatti la Società Autostrade possiede partecipazioni di maggioranza nelle Società: Torino-Savona, S.A.T. (Società Autostrada Tirrenica), Tangenziale di Napoli, Traforo del Monte Bianco, R.A.V. (Raccordo autostradale Valle d'Aosta), S.A.M. (Società Autostrade Meridionali) ed inoltre detiene pacchetti azionari di società collegate quali la Pedemontana Lombarda e l'autocamionale della Cisa.

La struttura della Società è articolata in una Direzione Generale con uffici a Roma e Firenze per la gestione a livello societario, e nove Direzioni di Tronco (Genova, Milano, Bologna, Firenze, Roma-Fiano, Cassino, Pescara, Bari e Udine) che sovrintendono al funzionamento dei vari tronchi autostradali di competenza con strutture periferiche quali i posti di manutenzione e le stazioni.

Relativamente ai finanziamenti delle nuove opere autostradali o degli ampliamenti la Società opera normalmente con mezzi propri quali pedaggi o ricorrendo al mercato dei capitali per circa il 90% e con contributo diretto dello Stato per circa il 10%.

Per reperire i fondi necessari alla realizzazione della variante appenninica tra Bologna e Firenze che comporterebbe l'assunzione di oneri per circa 5.500 miliardi, la Società ha presentato la richiesta di un aumento dei pedaggi finalizzato alla costruzione dell'opera, proprio per non far ricadere il costo della realizzazione sul bilancio dello Stato.

## LE ATTIVITÀ DELL'ESERCIZIO 1994

### 1. Rete

Con l'apertura al traffico, avvenuta rispettivamente il 30 novembre ed il 15 dicembre 1994, dei due tratti settentrionali dell'A 27 VE Mestre-Belluno, Vittorio Veneto-Fadalto (7,5 km) e Cadola-Pian di Vedioia (5,2 km), e del tratto terminale dell'A 26 dei Trafori Alpini (3,6 km), l'estensione della rete aziendale in esercizio ha raggiunto a fine anno i 2.816,2 km, con un incremento di 16,3 km rispetto al 1993.

I nuovi tratti dell'A 27 rappresentano le premesse per il rilancio della provincia di Belluno (a prevalente carattere turistico nazionale ed internazionale), da sempre penalizzata dall'inadeguatezza della dotazione infrastrutturale. L'entrata in esercizio del breve tratto dell'A 26, che sarà gestito provvisoriamente dall'ANAS fino all'apertura di un tratto contiguo della stessa autostrada, attualmente in costruzione, assume un doppio significato: migliora ulteriormente le comunicazioni locali e costituisce un'ulteriore tappa verso il definitivo collegamento alla direttrice internazionale del Sempione, nel quadro delle relazioni stradali con la Svizzera.

Nel 1994 sono state inoltre aperte al traffico tre nuove stazioni autostradali che si aggiungono alle 214 di fine 1993. Si tratta di: Lago di Santa Croce sulla Mestre-Belluno, Monza sulla Milano-Brescia (gestita per conto della Milano-Serravalle-Ponte Chiasso) e Marotta-Mondolfo sulla Bologna-Taranto. Sono intanto in fase di avanzata ultimazione, tanto che se ne prevede l'apertura verso la metà del 1995, i 38,4 km di tratte ancora in costruzione: Arona-Gravellona (A26) di 28 km e Fadalto-Cadola (A27) di 10,4 km.

Con l'ultimazione della Trafori e della VE Mestre-Belluno si



completerà il disegno fondamentale della rete aziendale qual'è scaturito dalla legge 531/82. Il piano aziendale di nuove costruzioni, varato proprio a seguito di tale legge, è ormai realizzato al 99,4%.

Autostrade	In Esercizio (km)	In Costruzione (km)	TOTALE (km)
A1 Milano-Napoli	803,5	-	803,5
A4 Milano-Brescia	93,5	-	93,5
A7 Genova-Serravalle	50,0	-	50,0
A8 Milano-Varese	45,3	-	45,3
A8/A26 Diramazione	24,0	-	24,0
A9 Linate-Chiasso	32,4	-	32,4
A10 Genova-Savona	45,5	-	45,5
A11 Firenze-Pisa Nord	81,7	-	81,7
A12 Genova-Sestri Levante	48,7	-	48,7
A12 Roma-Civitavecchia	65,4	-	65,4
A13 Bologna-Padova	127,3	-	127,3
A14 Bologna-Taranto	781,4	-	781,4
A16 Napoli-Canosa	172,3	-	172,3
A23 Udine-Tarvisio	101,2	-	101,2
A26 GE Voltri-Gravellona Toce	216,9	28,0	244,9
A27 VE Mestre-Belluno	71,8	10,4	82,2
A30 Caserta-Salerno	55,3	-	55,3
<b>TOTALE</b>	<b>2816,2</b>	<b>38,4</b>	<b>2854,6</b>

La rete della Società Autostrade in esercizio ed in costruzione al 31 Dicembre 1994.

## 2. Traffico

Dopo la stasi del 1993, la mobilità sulla rete aziendale ha fatto registrare nel 1994 segni di ripresa: i chilometri percorsi, pari a 34,2 miliardi, sono aumentati del 2,8% rispetto all'anno precedente. ~ opportuno precisare che, essendo stato introdotto nel 1994 un nuovo criterio di acquisizione dei dati e di elaborazione statistica, i valori di traffico '93 sono stati ricalcolati per renderli omogenei con gli omologhi '94.

La componente "pesanti" ha recuperato il calo registrato nell'anno precedente, con 7,8 miliardi di chilometri percorsi (+4,1%); i veicoli "leggeri" hanno percorso 26,4 miliardi di chilometri, con una crescita del 2,4% sul 1993. Gli incrementi sono risultati particolarmente elevati nel primo trimestre, con una punta del +9% nel mese di marzo (su cui hanno le festività

pasquali); le variazioni minime si sono avute nei mesi di maggio (crescita zero) ed agosto (+0,5%).

I transiti totali sono stati 608 milioni, di cui 497 "leggeri" e 111 "pesanti". Tali risultati confermano ancora una volta lo stretto legame tra dinamica della mobilità autostradale e andamento dell'economia nazionale. Nel 1994, infatti, il Prodotto Interno Lordo (PIL) si è attestato su valori superiori alle attese, con un incremento di circa il 2% (-0,7% nel '93); la produzione industriale è aumentata del 4,5%; i consumi delle famiglie sono cresciuti mediamente dell'1,7%; il tasso di inflazione si è stabilizzato intorno al 4%. Il contesto congiunturale sembra giovare del forte impulso proveniente dalla domanda esterna e dalla tonificazione di quella interna; tuttavia, in questa fase positiva per l'economia reale, permangono elementi di forte incertezza circa l'evoluzione delle variabili finanziarie e valutarie, ed un elemento di forte debolezza costituito dall'elevato tasso di disoccupazione (11,3%). Deficit pubblico e deprezzamento della lira condizionano negativamente le prospettive di medio periodo, pur a fronte di un quadro congiunturale positivo.

Pertanto, se si limita l'orizzonte di riferimento al breve periodo, è plausibile attendersi un moderato trend di crescita del traffico sulla rete aziendale. La mobilità autostradale ha segnato la massima espansione nella seconda metà degli anni '80, anni in cui la rete, nel suo assetto fondamentale, era ormai completata, le disponibilità di reddito crescevano, i costi connessi al trasporto su strada erano tendenzialmente decrescenti, e la viabilità ordinaria, al pari delle altre modalità di trasporto, si rivelava insufficiente a soddisfare le aumentate esigenze di spostamento.

Nel periodo '80-'90 la quota di mobilità totale interna servita dal trasporto su gomma è passata da 89% a 92% per i passeggeri e da 66% a 79% per le merci. Nello stesso decennio, gli incrementi registrati per la mobilità su strada sono stati del 48% per gli spostamenti di persone e dei 42% per le merci; sulla rete autostradale nazionale l'aumento è stato dell'80% per i passeggeri e del 56% per il trasporto di cose.

La rete autostradale, dopo aver contribuito ad "accorciare" le distanze tra Nord e Sud del Paese, è diventata una delle modalità di trasporto più usata per gli spostamenti che gravitano sulle grandi città; circa il 27% dei viaggi compiuti sulla rete gestita dalla Società si svolgono interamente all'interno delle aree metropolitane di Roma, Milano, Genova, Bologna, Ancona,

Firenze, Napoli, Bari. Inoltre, quasi il 60% dei viaggi effettuati (dati '93) è risultato di lunghezza inferiore ai 50 km; sulla principale rete interconnessa il percorso medio compiuto era di 83 km.

Negli anni più recenti, l'espansione della domanda autostradale e l'acquisizione di quote da altre modalità hanno subito un rallentamento; gli ultimi dati disponibili, tuttavia, riconfermano una maggior crescita del traffico su strada e su autostrada rispetto, ad esempio, a quello ferroviario: tra il '90 e il '93, il movimento ferroviario di viaggiatori è aumentato del 3,5%, quello merci è diminuito del 3,5%; nello stesso periodo, i chilometri percorsi sulla rete nazionale a pedaggio sono aumentati di quasi l'8%.

Il rallentamento nel trend di crescita della mobilità autostradale è motivato anche dal fatto che per alcune direttrici si è giunti vicino ai livelli di saturazione dell'infrastruttura. Ulteriori margini di crescita si potrebbero conseguire attraverso una "razionalizzazione" dei flussi, operando in modo da diminuire il divario tra le maglie più utilizzate e quelle meno cariche, ricorrendo, ove possibile, anche alla leva tariffaria. Il diverso livello di utilizzo delle tratte autostradali aziendali (un range che va dai 10.000 agli 80.000 veicoli teorici medi giornalieri) è imputabile principalmente a due ordini di fattori: la posizione geografica, alcune tratte servono i collegamenti fondamentali del Paese, mentre altre risultano più "marginali"; la capacità di generare traffico (per livello di attività economica e disponibilità di reddito) dell'area in cui sono localizzati; a questi si aggiunge la maggiore o minore efficienza dei modi alternativi di trasporto ed in particolare della viabilità ordinaria. Pur in presenza di questi "vincoli esterni" è possibile perseguire linee di azione che consentano di acquisire quote maggiori della domanda potenziale di mobilità autostradale, soprattutto sulle maglie "marginali" della rete. Il forte incremento registrato sulla A23 Udine-Tarvisio (+11% rispetto al '93) è da attribuire alla maggiore dinamicità dell'economia nel quadrante nord-orientale del Paese, ma è anche l'effetto delle iniziative promozionali attuate in corso d'anno.

Oltre alla forte crescita del traffico sulla A23, gli incrementi più elevati si sono registrati sulle autostrade dell'area milanese (Milano-Bologna +4,1%, Milano-Brescia +4,3% e diramazione A8/A26 +5,5%) e della area bolognese (Bologna-Padova +4,1%, Bologna-Ancona +4,3%).

### 3. Esazione e piano di automazione

Nell'esercizio '94, la Società si è particolarmente impegnata sul versante dell'esazione del pedaggio, il momento più "delicato" di contatto fra l'azienda e la clientela, che fra l'altro avviene con il concorso di oltre la metà delle risorse umane presenti nella struttura organizzativa di Autostrade, ossia il personale esattoriale.

In corso d'anno è stata data piena attuazione al Piano di sviluppo dell'esazione automatizzata, avviato nel '93 e da ultimare entro il 1996, il cui scopo primario è velocizzare il transito alle stazioni autostradali.

Le aree di maggiore impegno sono state: la diffusione dei sistemi automatizzati di riscossione del pedaggio; la promozione delle modalità di pagamento non cash (Viacard, Telepass, Fast pay); lo sviluppo di una rete di centri di assistenza alla clientela; l'innovazione della tecnologia impiantistica delle apparecchiature di esazione; l'equipaggiamento delle stazioni con sistemi di monitoraggio centralizzato (MCS); l'ampliamento delle strutture di stazione; il posizionamento delle piste automatiche in linea con il flusso naturale del traffico.

Le operazioni di trasformazione e di adeguamento delle stazioni hanno interessato nel corso dell'anno le direttrici Milano-Napoli, Bologna-Pescara e le aree ligure, veneta e barese. A fine 1994 la rete aziendale dispone di 168 stazioni autostradali su 217 (77%) dotate di automatismi in uscita. Le porte sono in totale 1.592, così ripartite: 360 in entrata (216 automatiche; 47 Telepass e 97 bimodali); 977 in uscita (499 manuali; 303 automatiche; 100 Telepass; 75 bimodali "automatiche + Telepass"; 255 reversibili (di cui 22 automatiche). Le piste Telepass sono 319, delle quali 147 dedicate, concentrate prevalentemente nelle stazioni prossime alle aree metropolitane ed in cui sono più frequenti gli spostamenti pendolari e di medio-breve raggio.

Il 1994 ha visto l'avvio ed il progressivo consolidarsi anche del pagamento dei pedaggi tramite le carte bancomat aderenti al circuito Fast pay. Sono state installate sulle principali stazioni 97 piste, attrezzate anche per accettare carte diverse dalla Viacard. Questa nuova tecnologia è stata estesa anche ad altre società interconnesse, in particolare alla Società Brescia-Verona-Vicenza-Padova.

Tipologia porte	Numero
Entrate Telepass	47
Entrate bimodali (*)	97
Entrate	216
Reversibili	233
Reversibili automatiche	16
Reversibili automatiche + Fast pay	6
Uscite manuali	499
Uscite automatiche	216
Uscite automatiche + Fast pay	87
Uscite automatiche + Fast pay + Telepass	4
Uscite automatiche + Telepass	71
Uscite Telepass	100
Totale porte	1592
Totale stazioni autostradali	217

Struttura delle stazioni autostradali (\*) Entrate normali, con sovrapposizione di servizio Telepass.

L'esperienza acquisita nel 1993 con l'apertura e la gestione delle stazioni ad elevata automazione di Besnate e Gallarate ha consentito nel '94 di estendere tale sistema anche agli svincoli di Melegnano (sulla A1 in provincia di Milano), Castel S.Pietro (A14 - Bologna), Torrimpietra (A12 - Roma), Treviso Nord (A27) e Marotta-Mondolfo (A14 - Ancona).

Per velocizzare le operazioni di pagamento contestualmente al transito, nell'area bolognese sono stati installati quattordici distributori di tessere direttamente sulle piste di esazione automatica, in modo da consentire maggiore autonomia alla clientela e minimizzare i rapporti di mancato pagamento. L'esperienza acquisita nel '94 verrà consolidata nell'anno in corso: si prevede infatti di installare un cospicuo numero di distributori presso la quasi totalità delle Direzioni di Tronco.

Alla diffusione degli automatismi sulle stazioni aziendali si è accompagnata l'estensione della tecnologia di esazione Autostrade, incentrata sul sistema Telepass di esazione elettronica del pedaggio senza fermata del veicolo in barriera, ad arterie gestite da società interconnesse: con circa 50 impianti forniti in opera alle concessionarie Padova-Venezia, SALT, Autostrada dei Fiori e Brescia-Padova.

Per assistere la clientela nel pagamento elettronico, in corso d'anno sono stati attivati nuovi centri di assistenza; per cui a fine

dicembre '94 risultavano attivi 58 centri di assistenza: 48 lungo la rete, 10 presso le 9 Direzioni di Tronco e la sede di Roma.

Il miglioramento degli standard di esazione è stato perseguito anche attraverso le azioni a sostegno della diffusione delle modalità di pagamento non contestuale, sia con il potenziamento della rete distributiva che tramite le azioni promozionali e le campagne pubblicitarie.

Il 1994 ha registrato una sensibile crescita della diffusione di tutti i mezzi automatici di pagamento.

Le Viacard di conto corrente ordinario per il pagamento differito del pedaggio, sono 1.505.975 (+8,1% rispetto al 1993). Le Viacard Plus di conto corrente, che oltre al pagamento del pedaggio consentono l'acquisto di altri servizi (ristoro e rifornimento carburante) sono 96.284 (+21,5%). I Telepass, che sono in abbinamento alle Viacard (sia ordinarie che Plus), sono a fine anno 212.503 (con un incremento dell'82,1%). Le Viacard prepagate a scalare di importo, anche grazie all'attivazione del servizio di vendita delle tessere da parte degli esattori presso le piste manuali in stazione, hanno raggiunto una diffusione di 7,7 milioni di pezzi di vario taglio (+89%).

Al sistema Viacard-Telepass si sono aggiunte, nella seconda metà dell'anno, le carte bancomat del circuito Fast pay per il pagamento del pedaggio. Si è ancora nella fase iniziale, ma si tratta di un potenziale di 9 milioni di tessere, che interessano soprattutto il segmento della clientela saltuaria e dei week-end.

Grazie allo sviluppo degli impianti automatici ed alla diffusione di modalità alternative al cash, nel 1994 si sono conseguiti notevoli risultati in termini di riduzione dei tempi di esazione, di incremento di produttività degli impianti e di maggiori vantaggi per la clientela.

Nel 1994 la quota delle transazioni pagate non contestualmente (cioè con tutti i tipi di Viacard, Telepass e Fast pay) sul totale dei transiti in uscita si è attestato sul 39% (33,7% nel '93); i corrispondenti introiti hanno rappresentato il 41,9% (38,3% nel '93) dei ricavi da pedaggio.

Si è stimato che, oltre a risparmi gestionali, questa alta incidenza di pagamenti alternativi al cash ha determinato per gli utilizzatori della rete aziendale risparmi in termini di tempi di attesa pari a 4,78 milioni di ore, cui è corrisposto un vantaggio stimabile in 175,4 miliardi di lire (134,2 per minori perditempo e 41,2 miliardi per minori consumi di carburante).

A fine '94, la rete di diffusione del Viacard di conto corrente consta di 510 banche con circa 14.000 sportelli (il 66% del totale italiano), 6 Enti erogatori di carte di credito e 14 associazioni di autotrasportatori o società di servizi legate al trasporto merci. Fra i nuovi accordi di distribuzione vanno annoverati anche quelli con le controllate Torino-Savona e RAV.

Il canale distributivo della Viacard Plus si avvale di 324 istituti bancari con oltre 10.300 sportelli (il 49% del totale italiano). L'uso delle Plus per il pagamento di servizi di ristorazione è possibile in 38 aree di servizio (negli Autogrill), come pure per l'acquisto dei carburanti in 82 aree Agip ed in 37 aree Esso. La rete di distribuzione della Viacard a scalare d'importo conta oltre 5.300 punti vendita, di cui 500 interni alla rete autostradale italiana (Autogrill, aree di rifornimento, punti di vendita aziendali, a cui si aggiungono le piste manuali che effettuano la vendita) e 4.800 punti situati all'esterno di essa (Automobil Club provinciali e di frontiera, agenzie turistiche, istituti bancari e agenzie di servizi).

Nell'anno sono stati, inoltre, sottoscritti nuovi accordi, fra cui quelli con la RAV, la SAT, la Federazione italiana tabaccai (quest'ultimo operativo dal 1995). La distribuzione delle Viacard prepagate si avvale anche di un circuito di vendita internazionale, costituito dagli Automobil Club e dai Touring Club di 9 paesi europei.

#### **4. Sicurezza e assistenza**

Importanti sforzi sono stati compiuti nel 1994 per rendere più sicuro e confortevole il viaggio in autostrada.

Oltre agli interventi di ampliamento ed adeguamento della rete ed alle attività di manutenzione, sono stati ultimati i lavori di illuminazione in tredici gallerie (nell'area ligure e sulla Mestre-Belluno). Con questi interventi di adeguamento, sono 157 le gallerie illuminate con impianti di ultima generazione (sodio ad alta pressione) per un'estensione di altrettanti chilometri. Nel corso dell'anno sono stati ultimati anche gli studi su nuovi metodi di ventilazione delle gallerie, che potranno trovare applicazione nel prossimo futuro.

Per gli altri interventi di illuminazione, si evidenzia il completamento dei lavori sugli svincoli della Milano-Brescia e sul viadotto Polcevera.

Per garantire tempestività agli interventi in caso di pericoloso peggioramento delle condizioni del tempo, e prevenire quindi i

rischi connessi alla guida in condizioni meteorologiche avverse, l'osservazione dei fenomeni atmosferici viene effettuata alle stazioni autostradali con apparati dedicati e lungo il tracciato con sonde per la rilevazione delle formazioni di ghiaccio. A fine 1994 erano in esercizio 125 impianti di stazione e 25 in itinere, mentre sono in corso lavori di installazione nell'area milanese e sulla Udine-Tarvisio.

Il monitoraggio dei livelli di circolazione del traffico avviene tramite 81 postazioni dotate di telecamere, distribuite su circa 800 km di autostrade aziendali.

Gli sforzi compiuti per rilevare l'andamento del traffico e l'evoluzione delle condizioni meteorologiche hanno consentito di migliorare la qualità e la tempestività delle informazioni fornite alla clientela; questa deve infatti essere posta in grado di compiere le proprie scelte prima del viaggio e durante la sua effettuazione, sia in quanto soggetto che usa l'autostrada, sia perché condiziona con i suoi comportamenti gli stessi livelli di servizio offerti.

La comunicazione è avvenuta attraverso la segnaletica a messaggio variabile, la cui consistenza era a fine '94 di 207 cartelli (81 in autostrada e 126 presso le stazioni), nonché attraverso i notiziari radiofonici e televisivi, ed il servizio ISORADIO 103.3, diffuso su 1.500 km di rete autostradale. Per quanto riguarda in particolare il servizio ISORADIO, coprodotto con la RAI, si rileva che dalla Società è stata data disdetta della convenzione in essere, ancorché non sia temporalmente scaduta, in quanto la convenzione Stato-RAI del luglio '94, che riguarda anche le trasmissioni in isofrequenza, ne ha modificato contenuti e presupposti imponendo la definizione di un nuovo rapporto.

Rilevante è anche l'attività svolta dal Centro informazioni della Società che, operando ininterrottamente durante le 24 ore, costituisce un riferimento permanente e sicuro.

Gli interventi in situazioni di emergenza sono inoltre garantiti dalle sale radio delle 9 Direzioni di Tronco, che sono collegate con i COA (Centri operativi della Polstrada) e con gli impianti SOS (colonnine di chiamata soccorso). Gli investimenti destinati a migliorare il livello di sicurezza del traffico sulla rete aziendale e l'efficacia dei servizi di assistenza hanno prodotto risultati anche nel '94. Infatti, pur essendo aumentato il numero di incidenti con conseguenze alle persone (+1,7%), il relativo tasso di incidentalità (ogni 100 milioni di chilometri percorsi) è sceso al valore di 13,8 (14 nel 1993). Gli analoghi tassi riferiti al numero dei

morti e dei feriti confermano la tendenza in flessione (rispettivamente da 1,18 a 1,14 e da 24,6 a 22,9). Gli incidenti con conseguenze alle persone sono assommati a 4.726 (di cui 320 mortali), hanno causato 7.829 feriti e 388 morti.

Le cause vanno principalmente ricondotte al comportamento di guida dei conducenti (oltre il 91% dei casi) ed in particolare alla velocità eccessiva (29,3%), alla distrazione (15,5%) e al non rispetto della distanza di sicurezza (11,4%). Le cause ambientali (3%) o imputabili al veicolo (5,8%) hanno, conseguentemente, rilevanza marginale.

## DIREZIONE 9° TRONCO

All'integrazione con il resto dell'Europa per quanto riguarda l'Italia Nord orientale è "dedicata" l'autostrada Udine-Carnia-Tarvisio, arteria giunta a completamento nel 1986, anno che ha visto anche la costituzione della Sezione Operativa di Udine a cui ne fu affidata la gestione.

Il 1988 vede il modificarsi della rete autostradale di competenza della Sezione Operativa in seguito all'interconnessione con la tratta Udine-Palmanova, gestita dalla Società Autovie Venete, e all'acquisizione dell'A 27 Mestre-Vittorio Veneto (prima gestita dalla Direzione 3° Tronco di Bologna). Nel 1991 viene soppressa la Sezione Operativa e viene istituita la Direzione 9° Tronco in analogia alle strutture esistenti sul territorio nazionale.

Il tronco di Udine gestisce:

1) **A23 Udine-Carnia-Tarvisio.** Costituisce una direttrice del traffico internazionale europeo costruita al fine di rilanciare l'attività portuale del bacino di Trieste, incentivare le iniziative industriali, commerciali e turistiche regionali nel quadro di una razionalizzazione territoriale del FVG.

Viene denominata l'autostrada dei primati per le tecnologie adottate ed i tempi di costruzione, si integra perfettamente con la rete autostradale austriaca e con quella nazionale asse fondamentale per la creazione di nuovi equilibri nel sistema europeo delle vie di comunicazione.

2) **A27 Venezia-Belluno.** La Venezia-Belluno si inserisce in una realtà economica caratterizzata da imprenditorialità artigianale di medie dimensioni e rappresenta un asse viario che collega il bacino Venezia-Mestre con l'alto Veneto.

## 1. Personale

L'organico a tempo indeterminato della Direzione 9° Tronco alla data del 20.9.95 è ~i 308 unità. A questi vanno aggiunti i contratti a tempo determinato, nel numero di 26 full-time e 26 part-time. È interessante rilevare che tra personale tecnico, esattori ed impiegato della sede di Udine circa 85 dipendenti provengono dai paesi della Carnia, Canal del Ferro e Valcanale.

## 2. Traffico

Si conferma il costante aumento di traffico su tutte e due le tratte di nostra competenza. Non si rilevano particolari disagi dovuti a questo aumento né nel periodo estivo né nei fine settimana caratterizzati dall'accentuato pendolarismo festivo, poiché nonostante le code alle barriere, che hanno raggiunto lunghezze notevoli, i tempi di smaltimento sono stati contenuti nei 30 minuti. In data 30.06.1995 è stato aperto al traffico il restante tratto autostradale tra Fadalto e Belluno a completamento dell'intera tratta della A27.

2.1. *Transiti rilevati.* A tutto il 31 agosto 1995 sulla A23 si sono rilevati transiti incrementati rispetto all'anno precedente del 10,11% con punte del 17% in aprile e 21% in giugno. Sulla A27 l'incremento medio è stato del 14,11% con punte del 22,51% in luglio e del 25,91% in agosto.

Autostrada	1993 no. autoveicoli	1994 no. autoveicoli	Incremento %
A 23	6.922.235	7.557.096	+ 9,17
A 27	10.382.802	10.935.231	+ 5,32

2.2. *Informazione all'utenza.* Informazioni e notizie sulla viabilità vengono trasmesse attraverso televideo, lavagne di stazione, cartelli a messaggio variabile posti in itinere e via telefono agli utenti che ne fanno richiesta.

2.3. *Sicurezza.* Il numero complessivo degli incidenti rilevati è in aumento; solo un incidente ha coinvolto un veicolo merci con conseguenze mortali. L'inosservanza delle norme del N.C.d.S.

inerenti al comportamento in caso di condizioni atmosferiche avverse e alla velocità sono la causa più frequente degli incidenti.

Numero Incidenti	A 23			A 27		
	1993	1994	%	1993	1994	%
Incidenti	346	348	+ 0.58	210	205	- 2.38
Incidenti con feriti	48	55	+ 14.58	29	34	+ 17.24
Feriti	88	104	+ 18.18	55	52	- 5.45
Incidenti con morti	6	10	+ 66.67	5	1	- 80.00
Morti	7	12	+ 71.43	5	2	- 60.00

2.4. *Polizia Stradale.* Attualmente l'organico consta di:

- COA UDINE N° 9 Agenti + Comandante
- A/23 Sottosezione di Amaro N° 32 Agenti + Comandante
- A/27 Sottosezione di Treviso N° 32 Agenti + Comandante

Permangono carenze di organico nelle sottosezioni di Amaro e Treviso Nord.

2.5. *Soccorso sanitario.* Le richieste vengono inoltrate alle centrali operative del servizio 118 di Udine e Treviso che coordinano tutti i mezzi disponibili compreso l'elisoccorso. Sulle tratte autostradali di competenza non ci sono postazioni CRI interne essendo garantiti i soccorsi dall'esterno in tempi brevi.

2.6. *Soccorso stradale.* La situazione del servizio di soccorso stradale è rimasta invariata rispetto all'anno precedente.

Il totale degli interventi risulta nel 1994 del 7,32% superiore rispetto all'anno precedente.

Autostrada	Centri S.A.S.	Officine delegate	Totali
A 23	2115	528	2643
A 27	1298	239	1537
TOTALI	3413	767	4180

Attività Centri di soccorso stradale 1994 (numero interventi).

2.7. *Aree di Servizio e Parcheggi.* Tutte le Aree di Servizio offrono il servizio bar e minimarket oltre al rifornimento di carburante.

L'Area di Servizio Campiolo Ovest offre pure il servizio ristorante self-service e risulta la più frequentata di quelle sulla A23 specialmente durante il periodo estivo tanto che in alcuni periodi risulta insufficiente.

Nell'Area di Servizio Ledra Ovest è presente l'impianto per lo smaltimento dei rifiuti dei caravans e roulotte dotati di WC. Le Aree di Servizio Ledra Est, Campiolo Ovest, Piave Est e Cervada sono fornite del servizio "Viacard Plus".

Tutte le Aree di Servizio sono attrezzate per la vendita di Tessere Viacard.

Sulla A23 sono ubicate 14 Aree di Parcheggio, delle quali Cormor Est e Cormor Ovest e Carnia Ovest, aperta quest'ultima nel corso dell'anno, sono attrezzate con servizi, gazebi, barriere in verde antirumore, servizi telefonici ed aree a verde.

Un chilometro oltre l'area di servizio Fella Est vi è l'area di parcheggio denominata La Foresta, ove sorge il museo omonimo, nel quale si possono vedere reperti della zona e si può assistere alla proiezione di filmati sulla flora, fauna e sull'ambiente perfettamente conservato della Foresta di Tarvisio. All'interno si può visitare un piccolo orto botanico con le specie più importanti della zona. Una guardia forestale è presente tutti i giorni per accompagnare i visitatori che ogni anno affluiscono più numerosi come si desume dal seguente riepilogo:

	1991	1992	1993	1994
VISITATORI	40.592	53.929	66.397	72.202

### 3. Esazione pedaggi

3.1. *Transiti in porte automatiche.* Continua il processo di automazione di tutta la rete aziendale che procede ovviamente privilegiando le tratte con maggior traffico e che, per quanto ci riguarda, ha visto nel 1994 la completa automazione della A27.

Nel 1996 si prevede di dotare di impianti Telepass anche la A23. Per quanto riguarda le tessere a scalare Viacard, attraverso la rete di vendita esterna e le vendite in pista registriamo un fortissimo incremento delle vendite che sono più che decuplicate

dal 1993 ad oggi.

Alla stazione di Udine Nord registriamo, nel mese di agosto c.a., su un totale di 138.000 transiti circa 31.000 transiti in porte automatiche, pari al 22,43% che sale al 25% nei giorni feriali con punte del 30%.

A Gemona, nello stesso periodo, su 86.000 transiti oltre 14.000 sono relativi alle piste automatiche con una percentuale del 16,55 che sale al 18,37% nei giorni feriali con punte superiori al 27%.

Sulla A27 alla Barriera di Venezia Nord registriamo nel mese di agosto c.a. il 10% di uscite Telepass che salgono al 12,5% nei giorni feriali, mentre sulle automatiche registriamo su 341.000 transiti un 26,3% che sale al 28,3% nei giorni feriali con punte del 32%. Comunque i pagamenti effettuati in contanti sulla A23 rappresentano il 70% e sulla A27 il 49,34%.

### 3.2. Movimenti di stazione

Nel 1994 nelle tratte autostradali di competenza del Tronco si sono avuti i seguenti movimenti di stazione in entrata ed in uscita che, raffrontati a quelli del 1993, hanno registrato un incremento complessivo del 6,92% in entrata e del 6,58% in uscita.

Tratta	Movimenti di Stazione in Entrata			Movimenti di Stazione in Uscita		
	1993	1994	%	1993	1994	%
	A 23	4.645.677	5.102.996	+ 9,84	4.819.260	5.247.094
A 27	10.348.077	10.927.899	+ 5,60	10.356.739	10.927.899	+ 5,51
<b>Totale</b>	<b>14.993.754</b>	<b>16.030.895</b>	<b>+ 6,92</b>	<b>15.175.999</b>	<b>16.174.993</b>	<b>+ 6,58</b>

Come si può rilevare, la tratta A 23 Udine-Tarvisio sta mantenendo costante il suo incremento, soprattutto nel periodo estivo dove, anche grazie ad iniziative commerciali quali la degustazione gratuita di prodotti tipici della Regione Friuli-Venezia Giulia, si è raggiunta nel mese di luglio la punta del 13,85% in entrata ed il 12% in uscita. Nel 1994 si può inoltre rilevare un incremento dell'incidenza percentuale degli automatismi sui movimenti di stazione in uscita.

Tratta	Uscite 1993		Uscite 1994	
	Totale	% Autom.	Totale	% Autom.
A 23	4.819.260	25,6	5.247.094	29,8
A 27	10.356.739	44,5	10.927.899	49,4

### 4. Assistenza all'utenza

Allo scopo di facilitare il contatto tra l'azienda e l'utente sono stati istituiti in tutta la rete circa 60 Punti Blu nei quali l'utente può trovare personale a disposizione tutti i giorni dalle ore 7.00 alle ore 21.00 per l'espletamento di una serie di servizi che vanno dalla vendita di tessere, alla rimagnetizzazione di quelle danneggiate, alla consegna di apparati Telepass, all'incasso di rapporti di mancato pagamento.

Sulla A23, oltre allo sportello interno della Direzione, sono stati attivati i Punti Blu di Udine Nord e Ugovizza.

Sulla A27 si trovano presso le stazioni di Venezia Nord, Treviso Nord e Barriera di Belluno.

### 5. Iniziative promozionali

Anche quest'anno, allo scopo di fornire all'utente una sosta più piacevole nelle Aree di Servizio e di offrire all'Assessorato Regionale competente occasioni di promozione di prodotto tipici locali, è stata promossa l'iniziativa "Si viaggia con gusto sulla A23".

### 6. Operazioni invernali

Con ampio dispendio di risorse e con l'impegno e la professionalità del personale addetto, le operazioni invernali a tutt'oggi hanno sempre raggiunto l'obiettivo di mantenere, comunque, l'autostrada percorribile.

Si elencano di seguito le risorse impiegate nella stagione invernale appena trascorsa.

RISORSE	A 23	A 27
<b>Personale (Totale: 199)</b>		
- dipendenti della Società	50	10
- dipendenti di altre Ditte	91	48
<b>Mezzi (Totale: 124)</b>		
- motopale caricatori per cloruri	2	4
- spargitori di sale autocarrati (per cloruro di sodio)	13	9
- autobotti anaffiatrici (per cloruro di calcio)	5	2
- lame sgombraneve autocarrate	50	29
- vomeri sgombraneve autocarrati	4	-
- frese laterali	4	-
- frese frontali	1	-
- turbofrese spazzaneve	1	-
<b>Impianti</b>		
- silos per cloruro di calcio	2	1
- silos per cloruro di sodio	9	3
- postazioni (posti di manutenzione + posti neve)	10	3
<b>Giornate di nevicate (1994)</b>	31	4
<b>Interventi con lame sgombraneve</b>	26	4
<b>Punta massima di innevamento</b>	0,50 (m)	0,05 (m)
<b>Temperature minime registrate</b>	- 12°	- 7°

### 7. Fibre ottiche

Per concludere un cenno alla rete di fibre ottiche che la Società possiede e gestisce da Udine fino a Tarvisio e da Mestre a Belluno collegate, in maniera assolutamente indipendente, con la rete di 3.000 km. sul territorio nazionale.

\*\*\*\*\*

### La Società "AUTOSTRADE" in cifre

Ragione sociale: AUTOSTRADE - Concessioni e Costruzioni  
Autostrade S.p.A.  
Sede legale: ROMA via Bergamini, 50  
Capitale sociale: 1183 miliardi di lire  
Inizio attività: 1956  
Attività: Costruzione e gestione autostrade a pedaggio  
in regime di concessione

	Esercizio 1993	Esercizio 1994
Ricavi	2308 ml	2490 ml
Risultato operativo	783 ml	892 ml
Utile netto	93 ml	145 ml
Investimenti	806 ml	702 ml
Personale	8323 unità	7987 unità

Rete in esercizio al 30 giugno 1995: km. 2.823.

Traffico in milioni di chilometri:

Anno 1993:	33.238
Anno 1994:	34.175

Ing. Renato Pastore  
Magnano in Riviera, 26 settembre 1995



## IL COMITATO DI SOLIDARIETÀ PER I BAMBINI DI

### CHERNOBYL

Ventisei aprile 1986. A Chernobyl in Ucraina, a pochi chilometri dal confine con la Bielorussia, il reattore n.4 della omonima centrale nucleare, a seguito della fusione del nocciolo, genera una nube radioattiva che i venti spingono inizialmente verso la predetta nazione confinante. Nei giorni seguenti pioverà e l'acqua aumenterà la quantità di "fall out" che in tempi brevi raggiungerà il terreno. Mancando inizialmente appropriate informazioni, la "pioggia calda" costituirà un "diversivo" per molti bambini dei paesi della campagna bielorussa.

Quando finalmente le notizie devono necessariamente raggiungere l'opinione pubblica, il danno alle persone ha raggiunto proporzioni notevoli.

Vi sono due tipi principali di contaminazione: la parte centrale che comprende tutta la zona circostante il reattore, nella regione di Gomel dove è presente la contaminazione da Plutonio 239 e Stronzio 90 ed il restante territorio bielorosso contaminato dal Cesio 137 e dallo Iodio 131.

Il Plutonio 239 è soggetto a decadimento con tempo di dimezzamento  $t_{1/2}$  di 24.000 anni. Il Plutonio è un elemento estremamente tossico; infatti un solo grammo disperso nell'ambiente provoca la contaminazione letale di un'area di 500 mq e contaminazione grave di 50.000 mq; l'inalazione di pochi decimi di microgrammo può causare il cancro ai polmoni, di pochi milligrammi è causa di sicura morte. Lo Stronzio 90 è un isotopo radioattivo dello Stronzio che è innocuo. È formato come sottoprodotto nei reattori nucleari ed è uno dei più pericolosi componenti del fall out radioattivo per gli intensi raggi  $\beta$  emessi. A causa del periodo di dimezzamento relativamente lungo, 25 anni, può accumularsi nel sistema scheletrico umano con conseguenze deleterie. Lo Iodio 131 si fissa con predilezione sulla tiroide al posto dello Iodio naturale ed è causa della crescita esponenziale di tumori in questa sede. Il Cesio 137 ha un periodo di dimezzamento di circa 30 anni ed è pericoloso per i raggi  $\beta$  e  $\gamma$ . Il reattore n.4 è stato sepolto sotto 5000 Ton. di cemento. La nube radioattiva che si è sollevata si stima in circa 30/50 milioni di curie.

Il problema riguardante la contaminazione sul territorio

bielorosso è stato a lungo sottovalutato soprattutto per gli aspetti attinenti le fasce più esposte, i bambini. Nasce così l'idea di restituire a questo popolo quello che noi friulani avevamo avuto sotto forma di solidarietà concreta durante il terremoto del 1976. Come fare? Le prime ricerche sono affannose per capire con chi mettersi in contatto e così nel maggio 92, tramite l'Associazione Italia-CSI, intrattengo i primi rapporti con le istituzioni bielorusse. Contatto in seguito il Ministero dell'Istruzione bielorosso nella persona della responsabile delle vacanze all'estero dei bambini contaminati, Anna Vassilievna Sciorop. Dopo varie peripezie via fax, con risposte attese 30 giorni concordiamo l'ospitalità di 55 bambini e 3 accompagnatori.

Giungeranno in Italia solo 53 bambini e 3 accompagnatori con un ritardo di circa 20 giorni sulla data prevista. La prima risposta all'appello lanciato attraverso una emittente locale "RTE" ha un discreto successo, poi il passa parola fa il resto. Il dott. Di Pirro medico psichiatra, capo nucleo psicologico presso l'Ospedale Militare di Udine, tiene una riunione informativa alle famiglie, su come affrontare il problema dell'ospitalità.

Al termine del mese di soggiorno i bambini ripartono per la Bielorussia e sorge in noi spontanea una domanda: dobbiamo continuare oppure riteniamo esaurita l'esperienza? Riteniamo opportuno verificare sul posto le reali condizioni di questo popolo e così a novembre 92, con l'inverno che ormai incalza, partiamo in corriera da Moggio e andiamo in Bielorussia. Minsk, Korma, Cerikov sono le nostre mete, cioè i posti dai quali sono partiti i bambini che abbiamo ospitato. Se prima potevamo avere dei dubbi, dopo questo viaggio avevamo una certezza. Dovevamo continuare e fare qualche cosa di più.

Raccogliamo quindi medicine, vestiario, viveri che provvediamo a mandare in Bielorussia e che portiamo personalmente, perché dal 92 ogni anno una delegazione delle famiglie italiane si reca in Bielorussia a trovare i piccoli ospiti e per prendere contatti per il soggiorno dell'anno in corso. 53 bambini sono stati ospitati nel 92, 131 nel 93, 161 nel 94, 127 nel 95. Viaggio in aereo fino a Milano il primo anno, poi in autobus negli altri anni. Circa 20 ore di viaggio complessive il primo anno, poi 30 per il secondo attraverso Polonia, Austria, e circa 50 ore per il terzo, quarto e quinto anno attraverso Polonia, Rep. Ceca, Ungheria e Slovenia.

Durante questi anni i bambini che ne avevano bisogno sono stati sottoposti a visita oculistica e dentistica e sono state effettuate

le cure del caso (occhiali, estrazioni, otturazioni). Il numero dei bambini che abbiamo ospitato (472) non è indubbiamente elevato, ma quello che è pagante è il fatto che, seguendo il nostro motto "Un figlio in più per un mese", la solidarietà ha avuto un aspetto concreto. Non si tratta del solito modo anonimo, ma vi è la soddisfazione di poter osservare in prima persona il cambiamento di questi bambini. Quando ripartono dall'Italia sono mediamente ingrassati di 3-4 Kg., contenti dell'esperienza e quasi spiacenti di dover lasciare la loro nuova famiglia. Vi è una capacità di apprendimento della lingua italiana da parte dei bambini bieloruschi che lascia stupiti; dopo pochi giorni sono già in grado di capire il dialogo familiare e nel giro di 20 giorni cominciano ad esprimersi in Italiano. Ma certamente non tutte le rose sono esenti da spine. Il primo contatto è determinante per la buona riuscita del periodo di vita comune. Determinante è la coerenza delle regole. È necessario rendersi conto che l'essere troppo teneri comporta poi la necessità di dover assumere posizioni rigide per riguadagnare il terreno perso.

Le visite compiute in questi quattro anni ad ospedali, orfanotrofi e scuole ci hanno fatto comprendere alcune cose fondamentali:

- l'economia della Bielorussia, prevalentemente agricola, è stata messa in ginocchio dalla nube radioattiva;
- i bambini che abitano in campagna hanno il vantaggio di vivere in un ambiente moralmente più sano;
- vi sono nuove ricchezze emergenti che possono essere ricondotte a due categorie: mafia del mercato nero e prostituzione;
- disassuefazione a prendere decisioni, per cui le certezze non esistono;
- poca cura in generale, di quello che viene regalato, in quanto sembra quasi un obbligo l'aiuto che viene dato;
- scarsità cronica di medicinali;
- assenza del sistema fognario;
- obsolescenza in generale di tutte le attrezzature ed infrastrutture.

All'interno di questo poco confortante panorama persiste il problema della contaminazione e l'ottusità del governo bielorusso verso coloro che vogliono aiutare i bambini. Basti pensare che ogni volta che ci rechiamo in Bielorussia per portare aiuti paghiamo regolarmente il visto d'ingresso e che gli alberghi applicano le seguenti tariffe: prezzo uguale ad 1 per i cittadini bieloruschi, 10 per

i cittadini della CSI e 20 per i cittadini degli altri stati. Se ne deduce che lo stesso servizio viene venduto a prezzi diversi a seconda dell'utente. Certi atteggiamenti scoraggerebbero chiunque, ma l'esperienza vissuta in questi anni ci ha convinto che le istituzioni sono una cosa e che i rapporti instaurati con i bambini e le loro famiglie sono lo specchio dei veri sentimenti di questo popolo.

Progetti futuri. Impegno da parte mia a concludere con l'anno 96 un ciclo quinquennale con la speranza che qualcuno voglia proseguire questa attività di solidarietà. Speranza di riuscire a raccogliere fondi sufficienti al pagamento di un viaggio in aereo con scalo a Ronchi o a Venezia. Speranza di sensibilizzare una fascia più ampia di popolazione, nella convinzione che questo sia l'unico modo per permettere a questi bambini di diventare ragazzi. Ricerca di mezzi di comunicazione e sensibilizzazione della popolazione attraverso il passaparola al fine di reperire i fondi necessari (piccole somme fanno un grande capitale).

Col. Antonio Galvagna

Magnano in Riviera, 3 ottobre 1995

## RELAZIONE SU UN SOGGIORNO IN DANIMARCA

L'esperienza vissuta lo scorso luglio nel "Camp Djurs" svoltosi in Danimarca, si è rivelata assai piacevole, sebbene alla partenza nutrirsi alcune riserve.

Mi sono ritrovata, unica italiana, assieme ad un gruppo di ragazzi provenienti un po' da tutte le parti d'Europa ad anche dal Marocco e da Israele.

Per me lo sforzo maggiore è stato quello di dover utilizzare sempre la lingua inglese, per chiedere informazioni, per qualsiasi emergenza, spiegazione o altro: insomma un vero campo di prova per me, abituata ad esprimermi in questa lingua solo a scuola, a differenza dei miei compagni del gruppo.

La vacanza è stata organizzata in maniera originale: la prima settimana sono stata ospitata presso una famiglia danese, partecipando tuttavia durante il giorno alle attività previste insieme agli altri giovani stranieri.

La seconda settimana, invece, abbiamo pernottato per alcuni giorni tutti insieme in una pensione, mentre per due notti abbiamo dormito all'aperto, dovendoci ingegnare a montare le tende a preparare da mangiare: è stato davvero divertente.

Le attività previste erano molto varie ed inusuali per me: oltre a visitare città, castelli, musei, abbiamo anche piacevolmente trascorso il tempo con gite in canoa, battute (non molto fruttuose!) di pesca, passeggiate nei boschi ed una volta siamo stati portati in un parco di divertimenti.

Due cose mi hanno particolarmente colpita: la perfetta organizzazione e la gentilezza e disponibilità della famiglia ospitante. I membri del Rotary Club ci hanno sempre assistito durante le nostre uscite, preoccupati di fare in modo che non ci mancasse nulla, preparando per noi ogni sorta di divertimento. Tutti sono stati estremamente gentili e disponibili nei nostri confronti.

Per quanto riguarda la mia "host family", ho avuto la possibilità di conoscere delle persone squisite: ho incontrato due ragazze gemelle della mia età con cui ho subito simpatizzato, mentre i loro genitori si premuravano perché io e l'altra loro ospite (francese) fossimo a nostro agio.

Nei momenti liberi, scherzavamo allegramente, raccontandoci le peculiarità dei nostri rispettivi paesi, visitando luoghi caratteristici e gustando il fantastico "soft ice" che, più che un gelato, è una bomba calorica ma è veramente delizioso.

In conclusione, il mio soggiorno si è rivelato molto piacevole ed un'occasione per acquistare sicurezza, oltre che di conoscere una realtà diversa da quella italiana: ciò che notai immediatamente per la differenza del ritmo di vita, in Danimarca così tranquillo e qui da noi tanto caotico.

Anna Misdariis

# AUGURI

di

## BUON COMPLEANNO !

**Raul Rumiz (3/11)**

**Jacqueline Locci (8/11)**

**Mansueto La Guardia (12/11)**

**Cesare Scalon (20/11)**

**Marco Bona (5/12)**  
**The President !**

**Tito Tassini (13/12)**

**Giancarlo Zanolini (21/12)**

**Paola Snaidero (24/12)**

### RIUNIONI ROTARIANE DEI CLUB

#### DELLA PROVINCIA

#### DI UDINE

R Club (tel. Segreteria)	Località	Giorno e Ora Riunione	Conviviale
CERVIGNANO - PALMANOVA (0432-928404)	Hotel Roma, Palmanova	2° e 4° giovedì ore 19.45	1° e 3° giovedì ore 20.15 5° giovedì con famigliari
CIVIDALE DEL FRIULI (0432-731839)	Ristorante Al Castello, Cividale del Friuli	martedì alterni ore 19.30	martedì alterni ore 19.30
LIGNANO SABBIADORO - TAGLIAMENTO (0431-906943)	Ristorante del Doge, Passariano	altri martedì ore 20.30	2°, 4° e 5° martedì ore 20.30
TARVISIO (0428-3176)	Ristorante Bellavista, Camporosso	2° e 4° lunedì ore 20	1°, 3° e 5° lunedì ore 20
TOLMEZZO (0433-2180)	Hotel Roma, Tolmezzo	altri venerdì ore 19	1° venerdì ore 20
UDINE (0432-294631)	Astoria Hotel Italia, Udine	1°, 3° e 5° martedì (luglio e agosto tutti i martedì) ore 19	2° e 4° martedì ore 19.45
UDINE NORD (0432-507310)	Via Marinoni 14, Udine	altri mercoledì ore 19.30	5° mercoledì ore 20.15 (in luogo da destinarsi)

## CURIOSITÀ ROTARIANE

### - Perché sono 24 i denti della ruota del Rotary?

Perché rappresentano le 24 ore del giorno in cui un buon rotariano deve essere dedicato al servizio.

### - Perché il foro al centro della ruota non è tondo ma ha l'incavo per la chiave?

Perché non è ruota che deve girare sull'asse ma è una ruota motrice e trainante.

\*\*\*\*\*

Tab. A. PRESENZE RIUNIONI 1995/96

SOCIO	L (4)	A (2)	S (4)	O (5)	N ( )	D ( )	G ( )	F ( )	M ( )	A ( )	M ( )	G ( )	%(L-O) (su 15) & Totale
ALESSIO	0	0	0	0									00.00 (00)
ANTONELLI	2	1	3	1									46.67 (07)
BOITI	3	1	4*	4									80.00 (12)
BONA	4*	2	4	5									100.00 (15)
COPETTI	4	1	3	3									73.33 (11)
DOLSO	2	1	3	5									73.33 (11)
FANZUTTO	0	0	2	2									26.67 (04)
LA FERLA	2	0	3	3									53.33 (08)
LA GUARDIA	3	1	4	4									80.00 (12)
LOCCI	4	2	4	4									93.33 (14)
LONDERO	2	2*	3	2									60.00 (09)
MAURO	3	2	3*	5									86.67 (13)
MELCHIOR	1	1	4	4									66.67 (10)
MURENA	2	2	2	2									53.33 (08)
NIGRIS	1	1	3	5									66.67 (10)
PITTERI	2	0	1	0									20.00 (03)
RUMIZ	2	1	4	5									80.00 (12)
SCALON	3	2	2	3									66.67 (10)
SCIALINO	0	0	2	2									26.67 (04)
SGOBARO	3	1	3	4*									73.33 (11)
SNAIDERO	0	0	0	0									00.00 (00)
STEFANUTTI	2	0	2	4									53.33 (08)
TABOGA	4	2	3	4									86.67 (13)
TASSINI	3	0	4	3									66.67 (10)
TOSOLINI	0	0	1	2									20.00 (03)
TOTIS	3	1	4	3									73.33 (11)
TREPPPO	3	0	2	3									53.33 (08)
VECILE	3	2	4	5									93.33 (14)
ZANOLINI	2	2	4	5									86.67 (13)

\*Ospiti di altri club

Tab. B. PRESENZE RIUNIONI 1995/96 (in ordine progressivo)

SOCIO	L (4)	A (2)	S (4)	O (5)	N ( )	D ( )	G ( )	F ( )	M ( )	A ( )	M ( )	G ( )	%(L-O) (su 15) & Totale
ALESSIO	0	0	0	0									00.00 (00)
SNAIDERO	0	0	0	0									00.00 (00)
PITTERI	2	0	1	0									20.00 (03)
TOSOLINI	0	0	1	2									20.00 (03)
FANZUTTO	0	0	2	2									26.67 (04)
SCIALINO	0	0	2	2									26.67 (04)
ANTONELLI	2	1	3	1									46.67 (07)
LA FERLA	2	0	3	3									53.33 (08)
MURENA	2	2	2	2									53.33 (08)
STEFANUTTI	2	0	2	4									53.33 (08)
TREPPPO	3	0	2	3									53.33 (08)
LONDERO	2	2*	3	2									60.00 (09)
MELCHIOR	1	1	4	4									66.67 (10)
NIGRIS	1	1	3	5									66.67 (10)
SCALON	3	2	2	3									66.67 (10)
TASSINI	3	0	4	3									73.33 (11)
COPETTI	4	1	3	3									73.33 (11)
DOLSO	2	1	3	5									73.33 (11)
SGOBARO	3	1	3	4*									73.33 (11)
TOTIS	3	1	4	3									73.33 (11)
BOITI	3	1	4*	4									80.00 (12)
LA GUARDIA	3	1	4	4									80.00 (12)
RUMIZ	2	1	4	5									80.00 (12)
ZANOLINI	2	2	4	5									86.67 (13)
MAURO	3	2	3*	5									86.67 (13)
TABOGA	4	2	3	4									86.67 (13)
LOCCI	4	2	4	4									93.33 (14)
VECILE	3	2	4	5									93.33 (14)
BONA	4*	2	4	5									100.00 (15)

\*Ospiti di altri club