

Gli abbonati sono la forza del Giornale
 inviate l'importo all'Amministrazione
 Via Palermo, 112 - TRAPANI

Ordinario L. 1.500
 Speciale * 5.000
 Sostenitore * 50.000

TRAPANI NUOVA

Videotecnica
 di Giorgio e Piero Montanti
 TEL. 15.45

AMMINISTRAZIONE - DIREZIONE: TRAPANI - Via Palermo, 112 - Tel. 1011

SETTIMANALE INDIPENDENTE

Sped. abb. Postale - Gr. I - UNA COPIA LIRE TRENTA

LA MODA AD ERICE



Come è stato preannunciato avrà luogo ad Erice Sabato prossimo il primo Festival della Moda organizzato dall'Azienda Autonoma di Soggiorno e Turismo di Erice in collaborazione col Centro Italiano Moda di Torino.

La manifestazione che si articolerà in due serate, Sabato alle ore 21 e Domenica alle ore 18 si svolgerà al Night Club «al Ciclope» e sarà presentato da Enzo Tortora mentre canteranno Julia De Palma e Nicola Arigliano. Sfileranno i modelli delle seguenti case di moda: Bellenghi Firenze, Caber Optical Milano, Cantaluppi Milano, Fanucchi Roma, Frine Firenze, Gaber Roma, La Perla Bologna, Livix Capri Napoli, Messa Milano, Memy Milano, Miryca Roma, Prata Milano.

Oltre 200 abiti verranno presentati al pubblico da un gruppo di esperte indossatrici.

Alla manifestazione parteciperanno inoltre con ricchi premi e omaggi per le signore le seguenti case: Paglieri di Alessandria, Innoxa di Paris, Nina Ricci di Paris, Jean Patou di Paris, Voynet di Paris, Cinzano di Torino.

L'eccezionale manifestazione non mancherà di richiamare sulla vetta una folla schiera di critici, maestri e dilettanti provenienti da ogni parte dell'isola e dalle principali città d'Italia.

Erice non mancherà di riservare loro degna accoglienza.

Un problema veramente interessante Trapani ha bisogno di una nuova stazione

Pubblichiamo lo studio sul tema compilato dall'Ing. Natale Salvo per incarico della Camera di Commercio

La particolare configurazione planimetrica della Città ha tolto alla stazione di Trapani, man mano che l'abitato in fase di progressiva espansione si è spostato verso levante, ogni requisito di efficienza, di razionalità e di funzionalità.

Questa progressiva limitazione delle caratteristiche tecniche e funzionali della Stazione è andata aumentando nel tempo sino ad assumere l'attuale entità.

La gravità della situazione è, ora, diventata tale da non potersi più oltre tollerare; il perdurare degli inconvenienti di carattere urbanistico, commerciale e industriale, da essa derivanti, pregiudicherebbe, infatti, definitivamente e con danni irrimediabili, il normale sviluppo moderno della città di Trapani.

Si è presentata, quindi con crescente necessità, il problema dello spostamento degli impianti; problema, che studiato e inquadrato sin dal 1936 e successivamente abbandonato a causa dell'evento bellico, si presenta ormai improrogabile e indifferibile.

Chiari sono i motivi che suggeriscono la necessità dello spostamento: tra essi si menzionano come i più importanti i seguenti:

A) Fattori esterni interes-

santi problemi della Città.

1) - Limitazione dello sviluppo e della espansione naturale della città:

Come è possibile desumere dalla planimetria, l'abitato di Trapani, in conseguenza della invalicabile frontiera di mezzogiorno, costituita dalla strada ferrata, si è dovuto, per necessità, sviluppare in modo anormale e irrazionale nel senso longitudinale.

A causa della posizione del tronco ferroviario di accesso, Trapani, infatti, presenta la svantaggiosa forma di una invariabile striscia abitata.

2) - Problemi di traffico, di difficile se non impossibile risoluzione.

Il movimento lungo le direttive longitudinali e il collegamento dei rioni orientali con quelli occidentali della Città non possono essere assolutamente assicurati dal limitato numero di strade di scorrimento in atto esistenti; il traffico, inoltre, risulta strozzato in due punti per la esistenza in essi di passaggi a livello.

3) - Notevole aggravamento delle spese per pubblici ser-

venienti citati, deve poter rispondere a tutti i requisiti e soddisfare le esigenze di una installazione moderna, razionale, efficiente e funzionale.

Ecco che nasce immediata e naturale la proposta di costruire la nuova stazione in via Marsala, a Sud del primo passaggio a livello.

Tale soluzione oltre che risolvere in pieno tutti i problemi interni della stazione, in atto insolubili per mancanza di spazio, e quelli esterni, connessi con i problemi della città di Trapani (gli uni e gli altri dipendenti dall'attuale irrazionale ubicazione degli impianti e delle attrezzature), raggiungerebbe finalità e risultati di valore decisivo nel campo tecnico urbanistico.

La Città, infatti, avrebbe possibilità di sviluppo e di espansione nel senso trasversale (in particolare verso mezzogiorno).

Si raggiungerebbe, inoltre, una brillante e definitiva soluzione del problema del traffico cittadino.

Si avrebbe ancora la possibilità di sfruttare come area edificatoria di alto valore com-

merciale per abitazioni tutto il terreno ubicato a Sud della strada ferrata, in atto difficilmente commerciabile ed in ogni caso di basso valore.

Si renderebbe, infine, possibile il collegamento diretto della nuova zona industriale con la zona residenziale, eliminando nel contempo lo sbarramento che in atto tende a soffocarla.

Lo spostamento della Stazione di Trapani offrirebbe altresì lati economici altamente vantaggiosi e positivi e precisamente:

a) si avrebbe una disponibilità di terreno edificatorio d'alto valore commerciale per mq. 66.000 circa del valore complessivo, calcolato in linea prudenziale, non inferiore a L. 1 miliardi 320 milioni (a seguito del disarmo e dello smonto degli impianti ferroviari), di fronte alla necessità di acquistare sul mercato locale mq. 91.000 circa di terreno di basso valore commerciale del costo complessivo non superiore a L. 230 milioni, per ubicarvi e impiantarvi la nuova stazione.

b) il conseguente vantaggio economico che si conseguirebbe nella permuta delle aree sarebbe di lire 1.090.000.000.

c) si eliminerebbero ben due passaggi a livello con i conseguenti vantaggi di economia e di sicurezza;

d) si avrebbero le possibilità di mantenere in funzione lo attuale raccordo ferroviario della banchina di via Ammiraglio Staiti, di creare un nuovo scalo

In Hemingway il nostro mondo

Quando Pavese e Vittorini incominciarono a parlarsi di Hemingway eravamo ancora nel pieno dell'epoca dell'oscurità e della reticenza, una epoca. occorre dirlo, tipicamente italiana. Sapevamo solo che tra noi era uno scrittore proibito perchè aveva osato in «A Farewell to Arms», descrivere la rotta di Caporetto senza blandire la nostra retorica, e più tardi perchè in Spagna era stato dalla parte dei rossi. A giovani che avevano indossato la divisa del guf, che erano ormai rassegnati a invecchiare in una provincia italiana mostruosamente limitata, l'America (e il mondo) di Hemingway, di Dos Passos, di Anderson, di Scott Fitzgerald, di Faulkner, non era soltanto l'America dei padri pellegrini, e nemmeno quella che pochi anni prima aveva lasciato alla nostra adolescenza l'eco della lunga agonia di Sacco e Vanzetti.

Nutriti di letture crociate e marxiste, purtroppo ancora confuse, incapaci ancora di farci, o di trovare in Croce ed in Marx la spiegazione della storia, di quella che vedevamo passare sotto i nostri occhi, gli scrittori americani che ci indicavano i giovani anglicisti, avevano il merito di offrirci un orizzonte sempre più vasto, che spesso campiva tutta la nostra possibilità di visuale; chiusi nei limiti di una letteratura che mirava soprattutto a restringere quanto più fosse possibile il respiro dell'uomo a commisurarla a quello di alcuni maestri di stile, questi scrittori, ed in modo particolare Hemingway, ci diedero la coscienza dell'estensione: pervenuti alla frontiera scoprivano l'enorme spazio che era al di là della frontiera stessa; la libertà fu dunque per noi in questa estensione nel coraggio di guardare oltre i limiti e oltre i divieti, una conquista non solo ed esclusivamente nostra, ma di tutti.

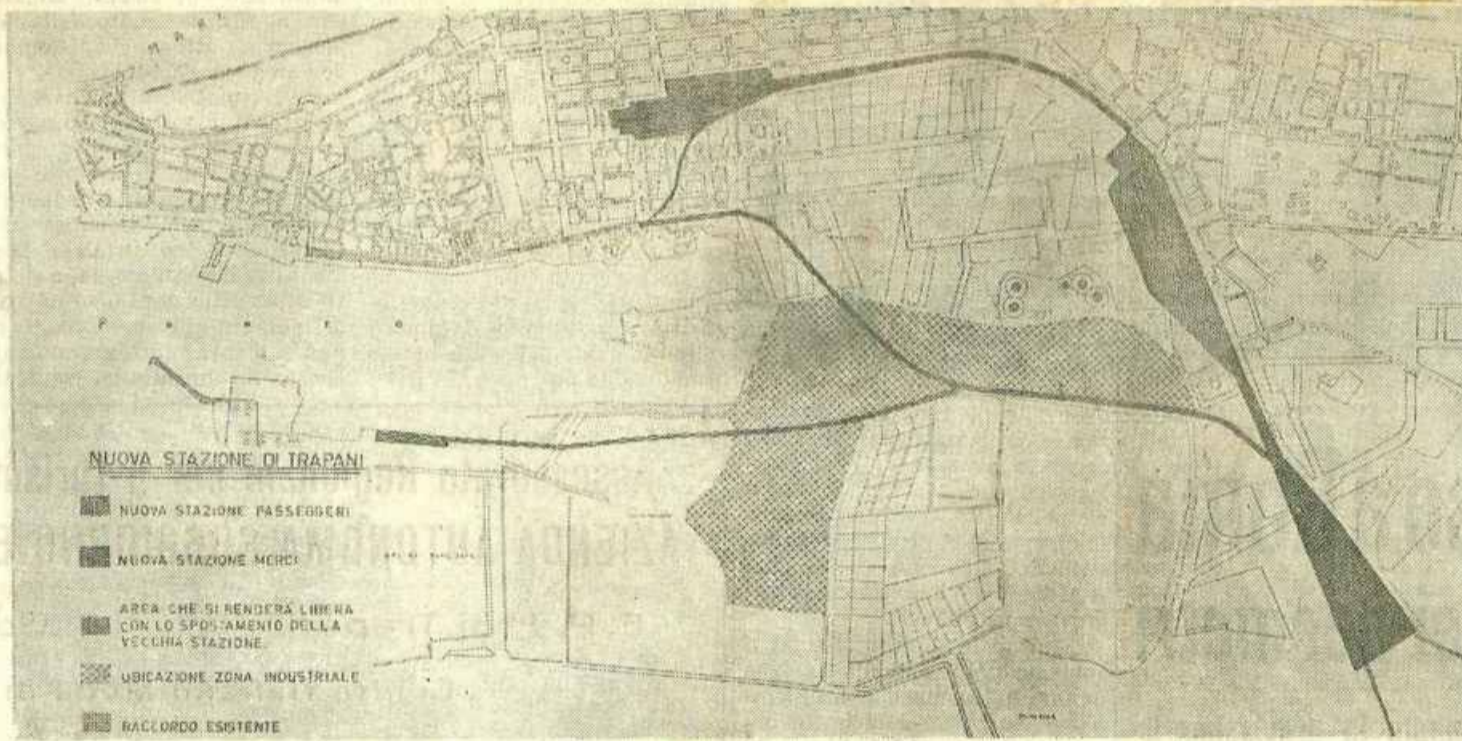
Appunto per questo uno scrittore come Ernest Hemingway, e insieme a lui il paese che lo aveva espresso, poté diventare davvero, anche se soltanto per alcuni anni — gli anni quaranta, veramente ruggenti, durante i quali bruciò la nostra Europa — «tutti noi», come la nostra retorica avrebbe voluto che invece fosse un personaggio, le cui dimensioni, da allora diventarono sempre più ridicole e trascurabili. Non fu certo Hemingway in sé e per sé, cioè lo scrittore Hemingway, ma furono «A Farewell to Arms», fu «Death in the Afternoon», fu «To have and to have not», soprattutto fu «For Whom the Bell Tolls», i libri che ci fecero conoscere la realtà, che ci insegnarono ad essere vivi, a uscire dall'oscurità e dalla reticenza.

Ma fu anche l'uomo Hemingway ad indicarci la strada per uscire dalla letteratura per la letteratura, dagli equivoci della «letteratura come vita», che era allora la giustificazione della nostra evasione intimista e polemicamente ermetica. Uno scrittore come lui poteva parlare dalle trincee del fronte di Madrid, come dalle nevi del Kilimangiaro, dall'arena dei tori come dalla giungla africana, non per scoprire sensazioni o ricordi, ma le immagini vive di un mondo in movimento, gli uomini, non disintegrati; e fuori del tempo, ma nella esatta dimensione della vita e dei fatti, e questo al di fuori di ogni «tranche de vie», nell'impeto di una fantasia che non era solitaria, tanto quella dello scrittore ma quella degli stessi personaggi, la fantasia che regge e regola le cose nel mondo. Questa accettazione piena dell'esistenza come fatto in sé, al di fuori di ogni misticismo (e dello stesso misticismo carico di vitalità della tradizione americana), ma anche al di fuori del radicale, ma pur così pieno di stimoli vitali, pessimismo di un Sartre, fu per molti di noi la grande indicazione che permise ad una generazione d'uscire dall'equivoce e dal silenzio, e di riconoscersi in un mondo rimpicciolito, ma pur sempre vastissimo per la fantasia dell'uomo e per la sua libertà.

Che non era soltanto la libertà della fantasia, ma qualcosa di più vivo e di più vitale: la fantasia che impone la libertà all'uomo, anche quando l'uomo è recalcitrante e chiuso nell'egoistico limite del «to have»; nella fantasia di Hemingway era lo stimolo di una resistenza perenne dell'uomo in quanto uomo. Per altre vie, e con altri mezzi, e certamente con esiti del tutto diversi, era la stessa resistenza dell'uomo «revolte» di Camus, uno scrittore che abbiamo amato forse più di Hemingway e che è morto come lui, in un incidente «banale», che tuttavia forse lo ha salvato da una amarissima involuzione.



Il più grande scrittore moderno, Ernest Hemingway ha posto fine ai suoi giorni dopo aver creato una nuova scuola del romanzo: il romanzo della vita vissuta. Continueremo ancora a ricordarlo attraverso i suoi indimenticabili capolavori come «Addio alle armi» e «Per chi suona la campana».



Con decreto del Presidente Corallo Distribuiti gli assessorati nella Giunta Regionale

Paolo D'Antoni alle Finanze e Nino Marino all'Igiene e Sanità

Con decreto in corso il Presidente della Regione ha disposto la preposizione degli Assessori effettivi ai vari rami della amministrazione regionale:

Finanze, Bilancio e Demanio: on. Paolo D'Antoni;

Agricoltura e Bonifica: on. le Gustavo Genovese;

Amministrazione civile e solidarietà sociale: on. le Filippo Lentini;

Industria e Commercio: on. Giuseppe Romano Battaglia;

Lavori Pubblici: on. Paolo De Grazia;

Lavoro, Cooperazione e Previdenza Sociale: on. Mario Martinez;

Pubblica Istruzione: on. Salvatore Carnazza;

Foreste, Rimboschimenti ed Economia montana: on. Giuseppe Signorino.

Il Presidente della Regione resta preposto ai seguenti rami

dell'Amministrazione: Affari Economici, Credito e Risparmio, Edilizia popolare e sovvenzionata; Igiene e Sanità; Trasporti, Comunicazioni, Pesca, Attività Marinare e artigianato; Turismo, Spettacolo e Sport.

Gli Assessori supplenti sono destinati alla Presidenza della Regione con delega per la trattazione delle seguenti materie: On. Mario Crescimanno: Edilizia popolare e sovvenzionata;

On. Antonio Marino: Igiene e Sanità;

On. Calogero Mangione: Trasporti, Comunicazioni, Pesca, Attività marinare ed artigianato;

On. Serafino Calderaro: Turismo, Spettacolo e Sport.

Al servizio Stampa della Presidenza è delegato l'onorevole Carnazza Assessore effettivo.

Vice Presidente della Regione ai sensi dell'art. 10 dello statuto e l'on. Romano Battaglia.



vizi: quali strade, fognature, acquedotti, illuminazione etc.

4) - Ostacoli e impedimenti al normale sviluppo industriale della Città e, in particolare, alla espansione della zona industriale.

5) - Problemi a carattere igienico e sanitario derivanti dalla estrema vicinanza del parco carri e dei depositi di carbone ai numerosi plessi di civile abitazione; infatti, gli impianti delle FF.SS. (stazione e strada ferrata) occupano una superficie di terreno a forma nastriforme, che si sviluppa longitudinalmente per circa 1.600 metri e che lambisce direttamente, per la sua maggior parte, l'abitato della città di Trapani.

B) - Fattori interni;

1) - Impossibilità di eseguire potenziamenti nelle attrezzature e negli impianti della Stazione.

2) - Impossibilità di procedere all'allargamento del piazzale e all'impianto di altri binari, per soddisfare e aumentare le esigenze del movimento viaggiatori e merci.

Accertata la necessità di procedere all'eliminazione dei soprannominati gravissimi inconvenienti, ne discendono l'urgenza e l'improrogabilità dello spostamento della Stazione, dall'attuale sito in altro, avente caratteristiche più rispondenti.

L'ubicazione da scegliere per l'impianto della nuova Stazione oltre che eliminare gli incon-

