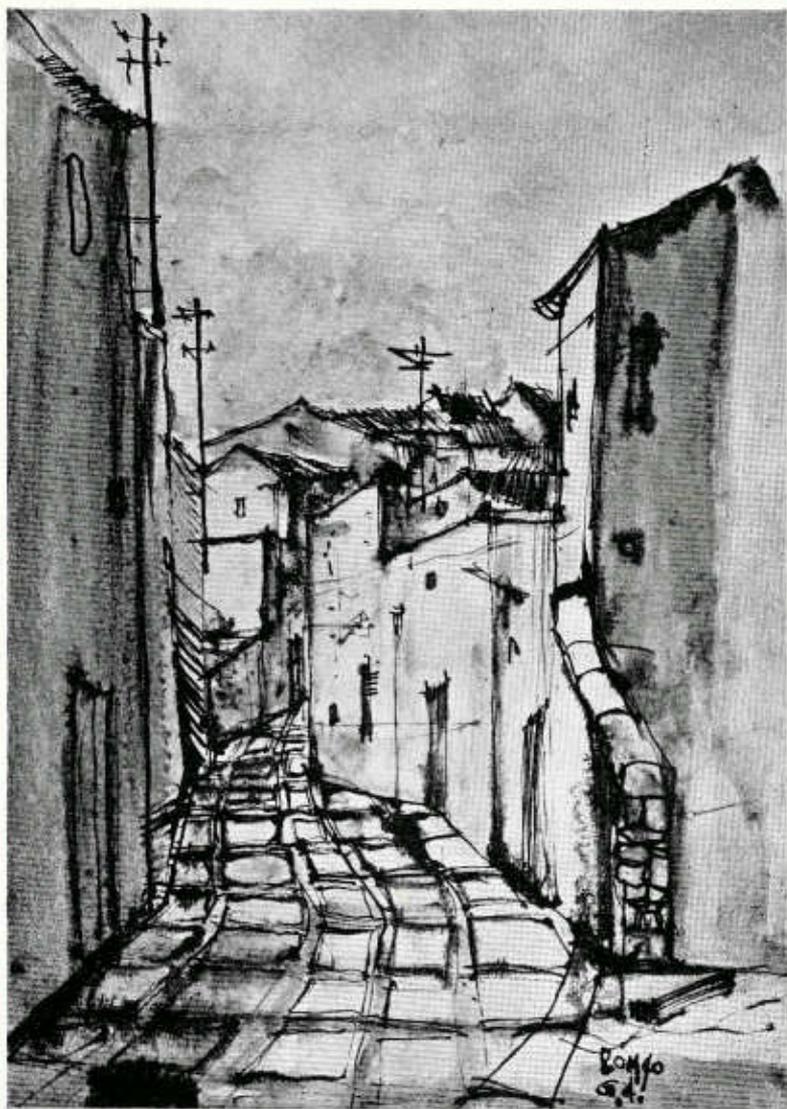


TRAPANI

RASSEGNA MENSILE DELLA PROVINCIA



ANNO NONO

IX - X

SETTEMBRE - OTTOBRE 1964

TRAPANI

RASSEGNA MENSILE DELLA PROVINCIA

ANNO NONO N. 9-10 SETTEMBRE - OTTOBRE 1964

Spedizione in abbonamento postale Gruppo III

Direttore: ALESSIO ACCARDO

Condirettore: GIANNI DI STEFANO

Gli scritti firmati esprimono le opinioni dei rispettivi autori. La collaborazione è aperta a tutti. I manoscritti, anche se non pubblicati, non si restituiscono.

SOMMARIO

Vito Spitaleri: Aspetti economici e sociali della Provincia di Trapani. (Fotografie di Giovanni Bertolini).

Salvatore Costanza: Una proposta del 1865 per l'impianto di un bacino di carenaggio nel porto di Trapani. (Fotografie di Giovanni Bertolini).

Laura Nelli: Realizzato a Trapani il Bacino di Carenaggio. (Fotografie di Saro Bonventre).

La prima mostra dell'Artigianato Trapanese.

Miki Scuderi: La nuova centrale termoelettrica di Trapani assicurerà alla Zona Industriale le indispensabili fonti di energia. (Fotografie di Saro Bonventre).

Ferruccio Centonze: Elena Barbera Lombardo.

M. S.: Vincenzo Romeo. (Fotografie di Giovanni Bertolini).

L. N.: Il Calzaturificio Siciliano. (Fotografie di Saro Bonventre).

Venticinque tavole di Pietro Consagra esposte a Mazara del Vallo. (Foto di Francesco Boscarino e Saro Bonventre).

Domenico Zagonia: La gara triangolare di bocce «Palermo-Agrigento-Trapani» ha coronato quattro anni di lavoro del comitato trapanese della F.I.G.B. (Foto Mazzeo-Trapani).

Cronache dell'Amministrazione Provinciale a cura di Enzo Salerno

Le zincografie sono della Fotoincisione Moderna (Trapani)

Prezzo del fascicolo Lire cento

Abbonamento annuo Lire milleduecento

In copertina:

**Visione di Erice - (Disegno di V.
Romeo - Foto di Giovanni Bertolini)**

Aspetti economici e sociali della Provincia di Trapani

Pubblica e privata iniziativa - Suggerimenti espressi da tecnici -
Soluzione dei problemi di fondo al servizio del pubblico interesse

La provincia di Trapani è ancora una specie di estrema «Thule» della nostra geografia economica. Posta sul Canale di Sicilia, poco distante dalle rovine di Cartagine, non ha saputo ancora scrollarsi di dosso l'antichissimo silenzio.

Chi voglia avere una visione panoramica di questa zona occidentale può fare un «salto» sulla montagna d'Erice, dove è comodo giungere in sette minuti circa per mezzo della funivia e vedrà appagato ad usura il suo desiderio. Si rechi al giardino pubblico detto «balio», residenza di antichi reggitori della cosa pubblica, e poi arrivi fin sull'acropoli che vive distaccata dal centro urbano; vedrà un territorio dove si alternano saline e città e monti e isole e pianure, un panorama composito che mozza il respiro.

Dando uno sguardo alle statistiche economiche, si osserva che il carattere prevalente della provincia di Trapani è quello agricolo, nelle sue diverse forme, ad eccezione del capoluogo.

La zona agraria e forestale su una superficie totale territoriale, al 30 Giugno 1962, è risultata di ettari 233.141. Il terreno improduttivo è di ett. 10.798 ed è costituito da fabbricati, strade, miniere e saline, ferrovie e terreni sterili.

Il problema agricolo si pone in termini di particolare evidenza, essendo l'agricoltura la principale fonte del reddito provinciale.

Nonostante le diverse congiunture articolantisi negli anni, gli agricoltori hanno migliorato il sistema di coltivazione apportando innovazioni necessarie per un migliore e più razionale sfruttamento

della terra. Ma i problemi della terra son molti e complessi ed è quindi fra l'altro necessario che siano sviluppate ed attrezzate meglio le strade vicinali e poderali, tutte quelle arterie capillari che congiungono le grandi vie di comunicazione ed i centri abitati col cuore delle zone di produzione.

Si osserva che gli oneri fiscali hanno troppo spesso invischiato le fonti creative del reddito specialmente nel settore agricolo che è molto delicato, essendo esso sottoposto al dominio degli agenti atmosferici che incidono notevolmente sull'alea della produzione.

E' utile in merito rilevare che il Comitato della Sezione agricola — forestale della Camera di Commer-

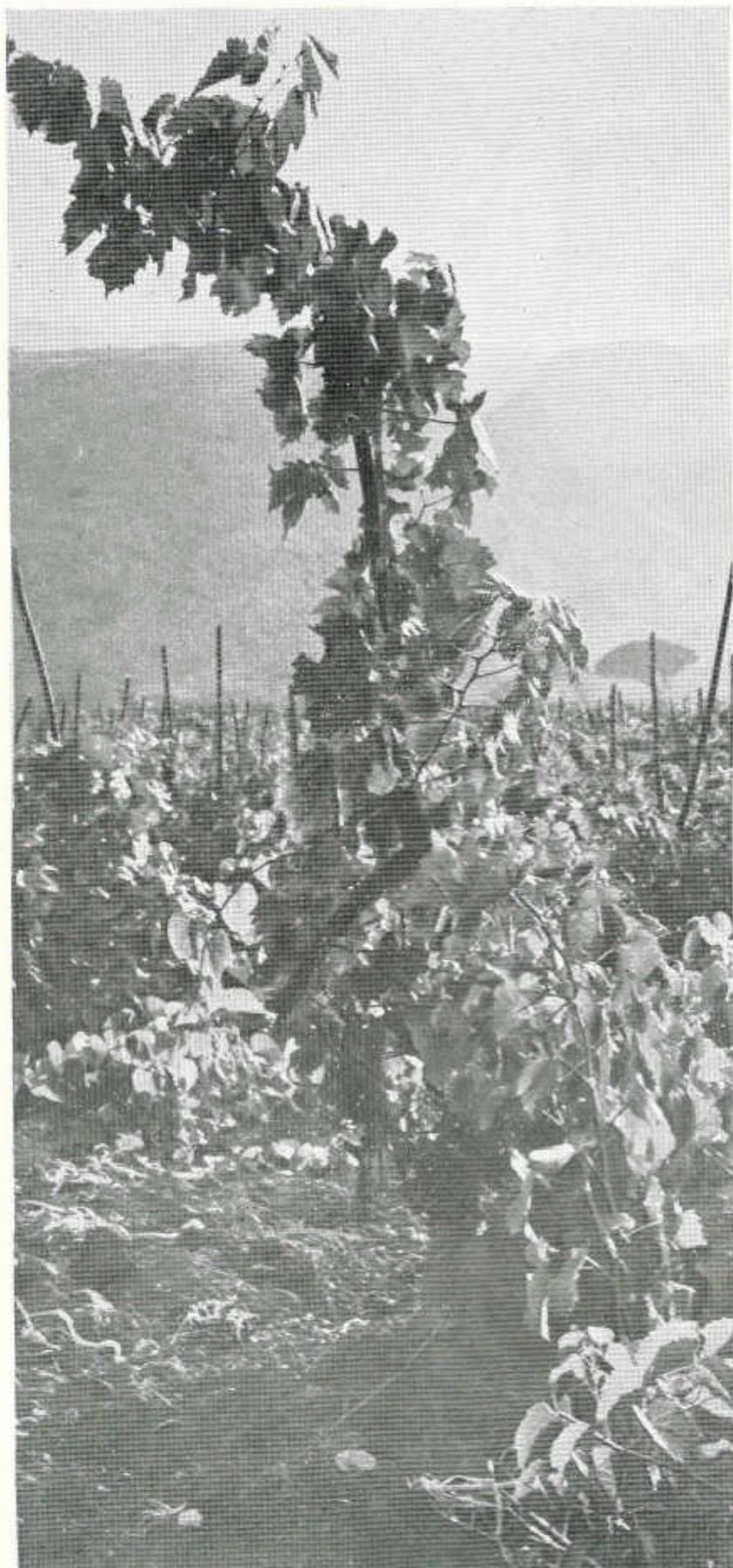
cio, Industria e Agricoltura di Trapani ha affermato la necessità che le aziende agricole e coltivatrici della zona di competenza danneggiate dalla perdita quasi totale delle produzioni cerealicole e foragere determinata dalle avversità atmosferiche, siano indennizzate del capitale e del lavoro inutilmente impiegati, ai sensi della legge 21 Luglio 1960 n. 739, che detta norme riguardanti sgravi fiscali.

Certo il colloquio con la terra non può offrire soluzioni di continuità perchè essa è una adorabile tiranna che esige molto amore e spirito di iniziativa della quale hanno dato prova molti coltivatori. Ma il reddito agricolo è basso ed esso ha in buona parte determinato l'al-



Battelli alla fonda nel porto-canale di Mazara del Vallo.

(Foto di Francesco Boscarino Mazara del Vallo)

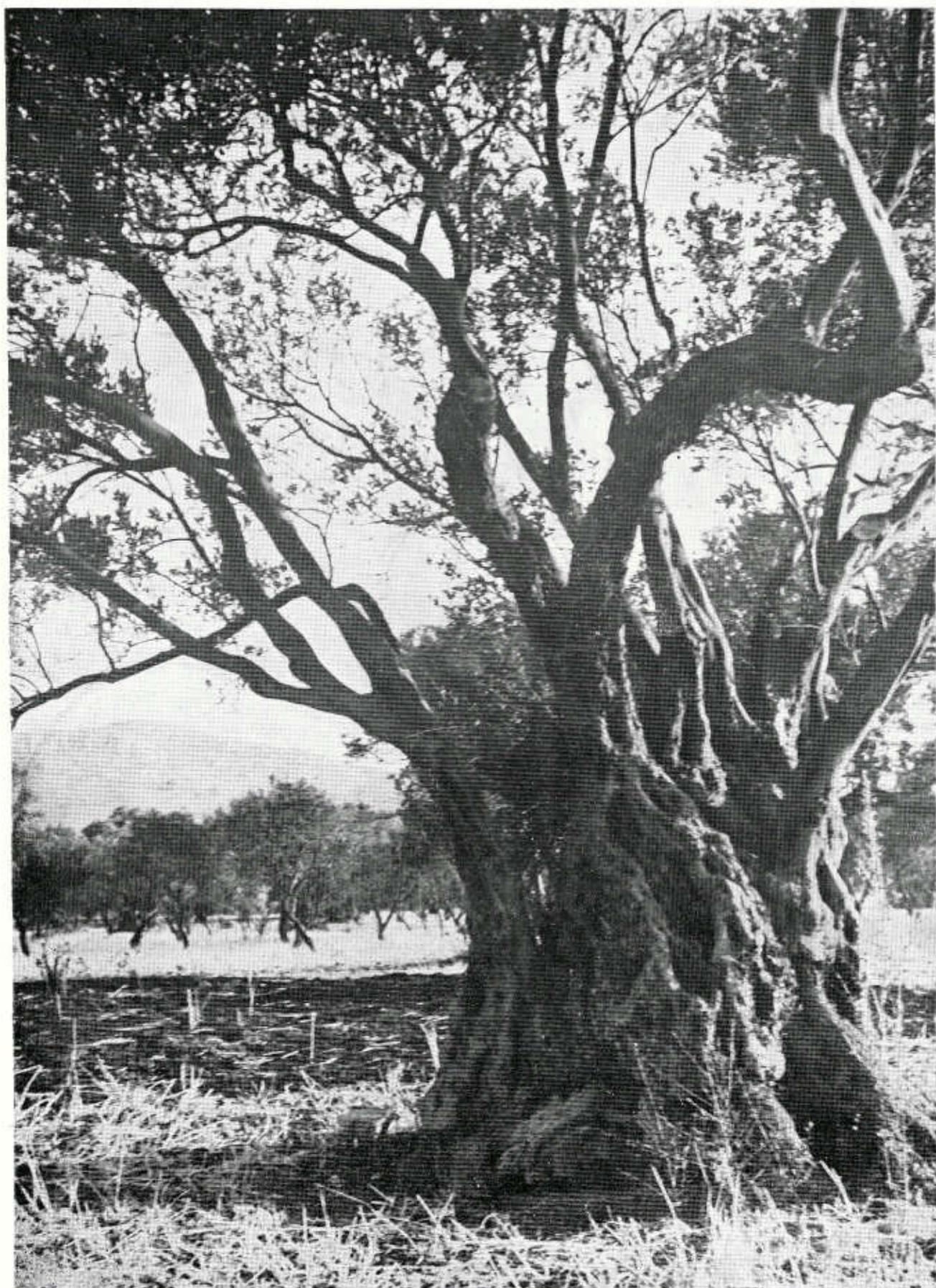


Vigneti della provincia di Trapani

lontanamento degli uomini validi e soprattutto dei giovani dalle zone depresse della provincia, verso il Capoluogo, verso la limitrofa provincia di Palermo, verso i grossi centri del triangolo industriale italiano, verso i Paesi del Mercato Comune Europeo. Fondatamente è stato osservato che il fenomeno migratorio, aggiunto a quello della disoccupazione e della sottoccupazione esistente nella provincia di Trapani, specialmente nei comuni rurali, sono, in pari tempo, causa ed effetto dello stato di disagio economico di questa zona terminale.

Ma la crisi è stata alimentata, secondo il parere di ambienti qualificati, non soltanto da eccessivo peso fiscale ma dal continuo svilimento dei prodotti agricoli, dal continuo aumento dei costi di produzione, dallo eccessivo frazionamento della proprietà (per cui un provvedimento della Regione Siciliana ha stabilito dei limiti minimi per il godimento dei benefici concessi per la formazione della piccola proprietà contadina), dal lento processo di ammodernamento delle aziende, dalla scarsità di risorse idriche, dalle piogge non molto abbondanti, da un alto costo delle macchine, dei fertilizzanti e degli altri prodotti necessari alla agricoltura, da una deficiente disponibilità di capitali. A tali cause sono da aggiungere la concorrenza illecita fatta ai vini, agli oli e alle altre derrate, l'ingiustificato e vessatorio divario tra i prezzi alla produzione e quelli al consumo.

Come si potrebbero risolvere alcuni problemi fondamentali agricoli? Sono da segnalare, secondo alcuni esperti, le ricerche di genetica e di sperimentazione tecnica, volte specialmente al reperimento di nuovi metodi culturali, la introduzione di nuove colture industriali e il miglioramento di quelle esistenti, l'incremento di scuole tecnico professionale per uno più estesa qualificazione che sta alla base di qualsiasi processo di industrializzazione, ricerche idriche nel sottosuolo e conseguente creazione di consorzi di irrigazione, diffusione di energia elettrica a bassa tensione in tutte le aziende agricole, acquisizione di capitali per le trasformazioni fondiarie e per l'esercizio delle aziende ad un tasso di



Insieme ai vigneti di Marsala, di Mazara e di Alcamo e ai campi coltivati a grano del Salemitano e del Gibellinese, gli uliveti di Castelvetrano costituiscono tanta parte della produzione agricola della Provincia di Trapani



Si raccoglie il sale nelle saline della Società Italiana Estrazione Sale che con la partecipazione della SO.FI.S. ha rinnovato i suoi impianti e le sue strutture.

interesse molto basso e con pagamento a lungo tempo mediante rateizzazioni, incremento dei fondi destinati a contributi per lavori di miglioria ed agevolazione della mano d'opera.

Sviluppo della economia trapanese in valide forme di collaborazione.

Ci ha detto giorni or sono un tecnico qualificato di problemi agricoli che non si concepisce la provincia di Trapani senza la coltivazione della vite e la produzione del vino. Aggiungeva che se il latifondo e l'economia di esso sono al tramonto ciò è dovuto alla coltura della vite molto diffusa in provincia di Trapani.

In verità, la pianta sacra a Bacco ha dato un impulso diretto e indiretto all'incremento agricolo, ad offrire in certo modo possibilità di assorbimento di mano d'opera, a trasformare terreno desertico in terreno coltivato, a cambiare il bracciante agricolo in piccolo imprenditore, ad attenuare il triste fenomeno della disoccupazione e della sottoccupazione, se si tiene conto della trasformazione in vigneto di circa venticinque mila ettari di pascolo permanente di colle e di piano, compresa la zona litorea delle «sciare».

Ma la estensione della vite in terreni non molto adatti, la intro-

duzione e la successiva diffusione di essa anche in altri paesi extraeuropei hanno profilato all'orizzonte la crisi vinicola; la ripresa di tale mercato ha costituito forse la risultante di un temporaneo equilibrio dovuto da qualche anno alla scarsa produzione lamentata in parecchi paesi europei.

In materia è utile sottolineare che è necessario innovare la tecnica vitivinicola in modo che essa ci ponga nelle condizioni di ottenere un prodotto pregiato ed a basso costo, che possa competere con i prodotti di altri paesi, ed affermarsi comunque nell'area del M.E.C.

Dando uno sguardo alla struttura industriale si nota una assoluta preminenza delle industrie connesse con l'agricoltura e con la pesca o che con queste abbiano attinenza specifica. Ma la provincia di Trapani non è riuscita ancora ad «inserirsi validamente nel processo di industrializzazione verificatosi in questi ultimi anni nelle altre provincie della Sicilia orientale, rimanendo con un'economia sensibilmente depressa (Lineamenti economici della Provincia di Trapani, Giuffrè 1964, Milano). Ciò significa che tale economia va riequilibrata col dare molto incremento al settore industriale, che può consentire la elevazione del reddito e rendere meno avvilenti le condi-

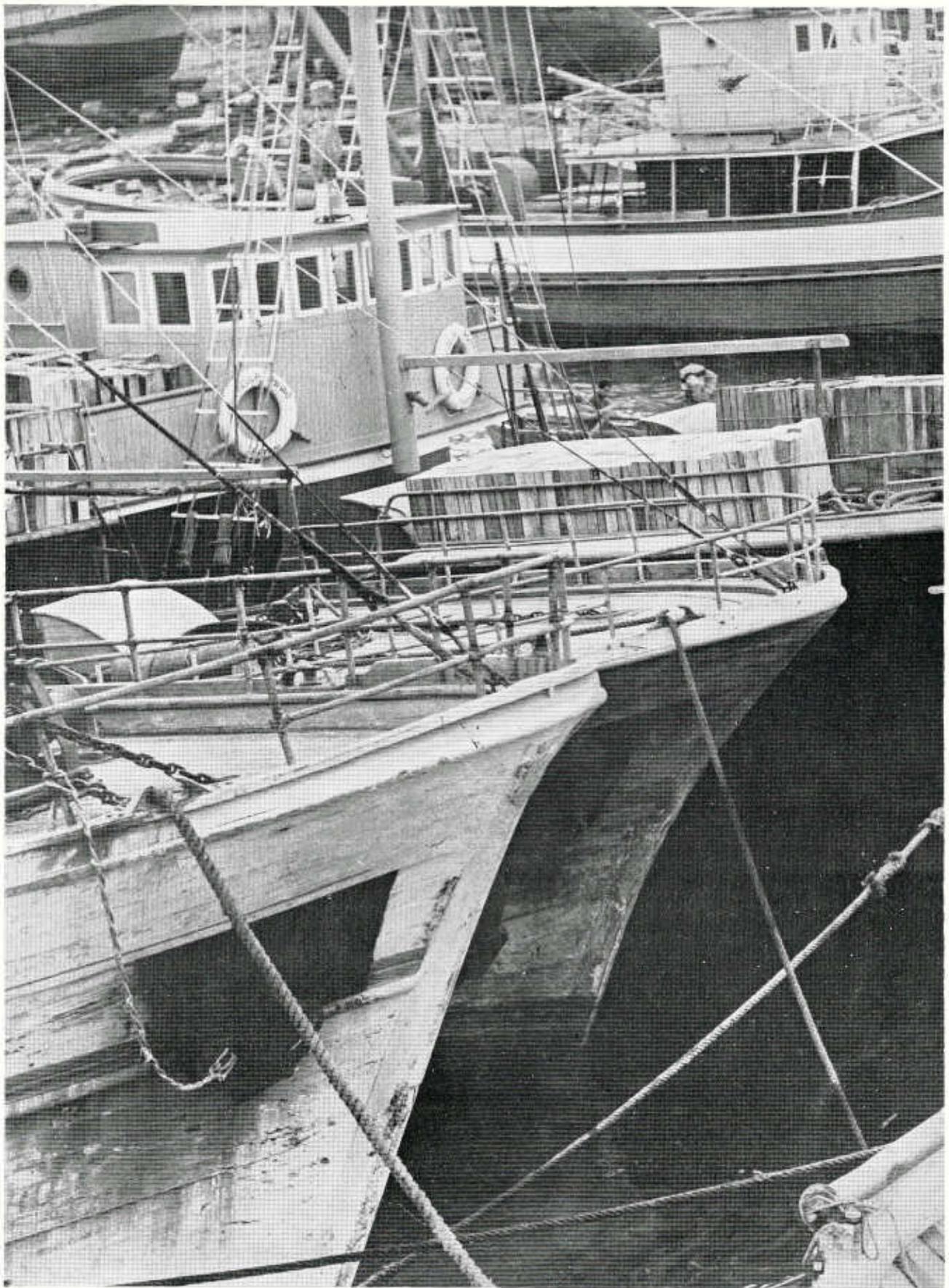
zioni della nostra economia produttiva per una migliore costruzione sociale.

Dando uno sguardo alle statistiche, la cui indagine è sintomatica, si apprende che il reddito medio **pro capite** provinciale, calcolato sul reddito globalmente prodotto dal settore privato e dalla Pubblica Amministrazione, si è mantenuto sempre notevolmente inferiore al valore medio nazionale e, nell'ultimo decennio, ha presentato degli indici in continua diminuzione, fino a raggiungere nel 1962 poco meno dei sette decimi del reddito medio **pro capite** dell'intero Paese. Ed infatti esso è passato da 95.645 lire nel 1951 a 237.642 lire per abitante nel 1962, rispettivamente contro 99.940 e 229.970 lire nella regione siciliana e contro 159.968 e 356.483 per abitante in sede nazionale (Op. cit. pag. 13).

In questi ultimi anni l'attività estrattiva ha assunto notevoli aspetti per una maggiore richiesta di esportazione di marmi colorati particolarmente indicati per investimenti e decorazioni. Ricordiamo tra essi gli ottimi marmi di Custonaci, divenuta, può dirsi, la «capitale» estrattiva per le molte miniere e cave dei dintorni e dove quest'anno è stata allestita a cura di quella amministrazione comunale e di molti imprenditori una degna mostra nazionale dei marmi.

Ricordiamo anche il «rosso cupo» che si produce nei pressi di Castellammare del Golfo e che servì per la costruzione del palazzo reale di Caserta, il «giallo alberato» di Segesta, il bellissimo marmo rosato e policromo di Marettimo, il cui alto costo di produzione rende però problematico uno sfruttamento su scala industriale a prezzi di concorrenza, il magnifico «rosso» di San Vito Lo Capo.

Esistono anche in provincia di Trapani oltre ai marmi, vaste cave di pietra da costruzione specialmente nel territorio di Mazara del Vallo, Alcamo, Marsala e Favignana (quest'ultima con i suoi tufi) e cave di gesso di notevole importanza. Ma qui preme osservare che è da deplorarsi, come anche da più parti ci è stato fatto noto, il sistematico assalto alla montagna di Erice dei cavatori di pietra che la aggrediscono da ogni versante. La



Il porto peschereccio di Mazara del Vallo è uno dei cardini dell'economia della Provincia di Trapani.

bellezza del paesaggio ericino, sulla cui vetta è la cittadina storica di fama mondiale, non può essere aggredita e deturpata da squarci immensi che tendono sempre più ad allargarsi con grave pericolo oltre tutto della pubblica incolumità. Or non è molto, schegge di roccia provocate da brillamento di mine giunsero fin sui tetti e sulle finestre dell'Ospedale Psichiatrico Provinciale con grave turbamento e spavento non soltanto del personale addetto ma anche e soprattutto dei poveri ammalati. Sarebbe pertanto necessario un intervento della Regione Siciliana a mezzo dell'Ufficio Regionale delle Miniere e del Ministero della Pubblica Istruzione nell'ambito delle rispettive competenze per la disciplina delle attività estrattive e per la tutela del paesaggio e del patrimonio artistico e storico, ai sensi dell'art. 9 della Costituzione e dell'art. 14 dello Statuto siciliano di natura costituzionale.

L'attività estrattiva del metano in provincia di Trapani è ancora allo stato iniziale, anzi all'annuncio della scoperta dei «soffioni» in territorio di Castelvetro e Mazara del Vallo, è subentrata una fitta coltre di silenzio.

Tra le più importanti iniziative industriali è da segnalare il Calzaturificio Siciliano sorto da qualche anno alle porte di Trapani, a opera della iniziativa privata col concorso preponderante della SO.F.I.S. Vi lavorano circa duecento operai e le spese di investimento globale sono state di circa seicento milioni di lire. L'azienda nei primi tempi ha dovuto affrontare notevoli problemi organizzativi e di qualificazione della mano d'opera.

La SO.F.I.S. ha dato anche la sua partecipazione azionaria alla nuova S.I.E.S. (Società Italiana Estrazione Sale) che ha sostituito la vecchia S.I.E.S. (Società Italiana Esportazione Sale) per potenziare il processo di ammodernamento del

grande complesso salinifero del trapanese, i cui lavori programmati risultano già realizzati in buona parte. Tutte le saline della lunga «riva bianca» sono state concentrate in unico complesso produttivo per una più razionale e meno costosa estrazione del prodotto, con costruzione di moderni macchinari di sollevamento delle acque e di trasporto del sale, in modo che esso possa sostenere la concorrenza delle altre saline straniere.

La creazione della zona industriale di Trapani, che sorgerà su una area di oltre 400 mila mq. nelle vici nanze del porto di Trapani, sarà valida premessa per il sorgere di nuove realizzazioni industriali. La Camera di Commercio si è fatta promotrice della costituzione di un Consorzio, che è già operante, per la realizzazione di un'area di sviluppo industriale molto vasta, atta a facilitare la localizzazione di iniziative industriali di consistenza maggiore delle piccole e medie aziende e capace di dare una svolta alla rivoluzione industriale della provincia, con l'apporto e l'impiego di notevoli masse lavoratrici.

E' di questi giorni l'entrata in porto del bacino di carenaggio reduce dai cantieri tedeschi che hanno creato un capolavoro di tecnica modernissima e che dovrebbe diventare operante non appena saranno compiute le necessarie opere complementari di attrezzatura. Con tali castelli di ferro ed acciaio il porto di Trapani si è vestito a festa. Vi ha concorso ancora la iniziativa privata col valido apporto finanziario della SO.F.I.S. L'opera prevede un investimento globale di un miliardo di lire e l'assorbimento di molta mano d'opera sia nello stabilimento principale che nelle attività connesse. E' motivo valido per ritenere che il porto di Trapani inizierà l'auspicato risveglio dopo l'economia dell'anno zero.

E' evidente che tale bacino forma componente marinara notevole del grande comprensorio industriale, la cui zona di influenza interessa i Comuni di Marsala, Trapani, Valderice, Paceco, Erice, Custonaci, San Vito Lo Capo, Buseto Palizzolo.

Lo sviluppo della economia della provincia di Trapani, sia sotto il profilo della gestione di veri e propri impianti industriali, sia come potenziamento delle piccole industrie ancora a struttura artigianale, è soprattutto legato alla esecuzione di opere pubbliche dette di «pre-industrializzazione», che costituiscono presupposto necessario di una vera e propria industrializzazione, quali fra l'altro le arterie di comunicazione, la efficienza dei porti con meccanizzazione delle operazioni di carico e scarico, disponibilità sufficiente di energia elettrica, edifici destinati alla istruzione popolare e professionale, servizi commerciali e turistici. All'uopo è allo studio un Piano Regolatore le cui opere programmate saranno eseguite con contributi a carico della Cassa del Mezzogiorno che si accolla l'onere fino all'85 per cento della spesa.

La provincia di Trapani è ricca di un patrimonio archeologico e storico che la pone fra le più importanti zone d'Italia e d'Europa. Essa è ancora lontana dalle grandi correnti turistiche per via della insufficiente attrezzatura ricettiva, nonostante qualche cosa sia stata fatta in questi ultimi anni in tale senso.

Concludendo questa breve rassegna, possiamo affermare che se difficoltà di congiuntura hanno arenato in questi ultimi tempi nuove iniziative imprenditoriali nei diversi settori di attività, la prospettiva di un avvenire migliore deve rimanere imperativo categorico degli uomini di buona volontà.

VITO SPITALERI

Una proposta del 1865 per l'impianto di un bacino di carenaggio nel porto di Trapani

«Questa parte del Mediterraneo è destinata storicamente a ridivenire il teatro delle rivalità commerciali e politiche delle nazioni marittime; ed è impossibile che l'Italia si faccia da parte, anche per poco, a costo del suo decoro, del suo interesse, della sua esistenza.

Se in questo travolgersi di eventi, più o meno prossimi, ma inevitabili, noi non sapremo preparare tutte le nostre risorse, subiremo le conseguenze della nostra imprevidenza.

Il bacino di carenaggio in Trapani, dove tutte le condizioni di opportunità, di spesa, di risparmio sono favorevoli, non potrà che ritornare a beneficio degli interessi nazionali».

Giuseppe Mondini

La ormai prossima messa in opera del bacino di carenaggio di Trapani richiama alla mente alcuni precedenti storici, che non è qui inutile ricordare. Essi possono avere, al di là della «curiosità» per la piccola cronaca locale, un più diretto interesse per la comprensione del modo in cui si è giunti ad affermare la nostra iniziativa economica, in una dialettica di interessi e di contrasti che ancora oggi pesano con tutta la loro gravità sullo sviluppo della nostra Isola.

Della costruzione di un bacino di carenaggio a Trapani si era parlato fin dal 1865, quando il Comune deliberò di presentare una istanza al Governo centrale per ottenerne l'impianto, promettendo, oltre alla sua rata di concorso nelle spese, anche un premio di cento mila lire. Da parte sua l'Amministrazione Provinciale accolse favorevolmente la proposta del Comune, facendo anzi preparare, nel 1868, dall'ufficio Te-

cnico della Provincia, un progetto dell'opera che si voleva varare; opera che prevedeva, complessi-



Il Senatore Pietro Paleocapa

vamente, una spesa di un milione e 200 mila lire. In base a questo progetto, lo Stato avrebbe dovuto erogare la sua quota di concorso in lire 600 mila.

Il progetto venne esaminato dall'ispettore Biamonte, allora capo dell'Ufficio centrale Tecnico dei porti e fari di Palermo, e dall'ingegnere capo Tommaso Mati, i quali, con relazione del 20 marzo 1869, concludevano il loro parere ritenendo che il porto di Trapani presentasse condizioni quanto mai favorevoli per la costruzione all'asciutto di un bacino di carenaggio, mercè una spesa relativamente modica. Tuttavia la commissione permanente istituita col R. Decreto 12 marzo 1868, mentre riconosceva plausibile e ben concepito il progetto, respingeva l'istanza del Municipio.

La Camera di Commercio, nel 1879, tornava però alla carica, cercando di far rivivere l'iniziativa; ma il tentativo, per allora, era destinato a fallire, di fronte alle difficoltà finanziarie che l'ostacolavano, ed in pendenza della pratica più urgente relativa alla conti-

nuazione della scogliera di Ronciglio (1).

L'avv. Giuseppe Mondini, a quel tempo segretario della Camera di Commercio di Trapani, scrisse a proposito di questi tentativi in una relazione inviata alla Commissione d'inchiesta per la marina Mercantile, nell'ottobre 1881: «Non è dubbio che il Governo si è trovato di fronte ad una proposta seria, ad un progetto ben concepito, ad una spesa non eccedente le risorse del bilancio relativo. Perché non ha ceduto? La ragione fu in gran parte rivelata nel 1869 dalla Commissione permanente: le altre opere di simil genere che erano e sarebbero state attivate lungo le coste del Regno.

Non è certo il momento di discutere questa ragione, sebbene sarebbe facil cosa il dire che prima di fare opere di simil genere dovea pensarsi alla maggiore o minore utilità loro ed alla maggiore importanza che avrebbero avuto di fronte a Trapani, giusta le osservazioni dell'ing. Paleocapa».

Quali erano le osservazioni avanzate dal Paleocapa, in quel torno di tempo?

Scorrendo gli atti parlamentari degli anni immediatamente successivi all'unità nazionale, ci siamo imbattuti nella discussione che, nella tornata del 10 gennaio 1865, si era avuta al Senato proprio sul tema della costruzione di un bacino di carenaggio, dal Governo proposta per Palermo, e dall'ing. Paleocapa sostenuta per Trapani. Probabilmente il Paleocapa, insigne ingegnere idraulico, che fu già tra i progettisti del taglio dell'istmo di Suez, ebbe nozione diretta delle condizioni del porto di Trapani, e comunque seppe sostenere la sua tesi con precise e valide osservazioni.

L'occasione per parlarne era nata dalla discussione su un progetto di legge concernente l'autorizzazione alla spesa di oltre tre milioni di lire per lavori da eseguirsi nel porto di Palermo, per il prolungamento del molo e la co-

struzione del bacino di carenaggio.

Il relatore della Commissione di Finanza del Senato aveva richiesto alcune spiegazioni al Governo, «per sapere se non si possa credere che si sia per la Sicilia già bastantemente provveduto col bacino di carenaggio di Messina ch'è già in corso di costruzione o con quello forse preferibile del porto di Trapani» (2).

Il senatore Menabrea, che a suo tempo aveva presentato il progetto di legge, illustrò i criteri che lo avevano determinato a preferire il porto di Palermo; fra questi motivi c'era quello della maggiore importanza economica e marittima del capoluogo siciliano e della necessità di dare a Palermo un compenso per i diminuiti vantaggi economici derivanti dall'unificazione nazionale. «In quanto poi all'idea di trasportare il bacino di carenaggio a Trapani — affermava il senatore Menabrea —, converrebbe prima crearvi un porto adatto; ora non credo che il porto di Trapani comporti bastimenti che peschino più di cinque metri, mentre il bacino di carenaggio deve comportare bastimenti che peschino da sei metri a sei metri e mezzo, per cui la profondità del porto dovrebbe essere da 7 m. a 7 m. e mezzo».

Rispondendo, il senatore Paleocapa contestava anzitutto il criterio che un bacino di carenaggio dovesse sorgere necessariamente dentro un grande porto. «Nel caso nostro, per esempio — affermava lo scienziato — io credo che Trapani non disti di più di 30 o 40 chilometri da Palermo; quando dunque il bacino di carenaggio fosse a Trapani potrebbe egregiamente servire per i bastimenti che sono nella cala o nel porto di Palermo, perchè non è a credersi che si lascino i bastimenti cadere in uno stato tale di deiezione e di avaria da non poter sopportare una così piccola traversata di mare». L'unica difficoltà, sulla quale lo stesso Paleocapa conveniva, era rappresentata dalla insufficiente profondità del porto di

Trapani; ma quanto aveva detto il Menabrea contrastava con l'opinione comune degli uomini di mare che avevano sempre considerato il porto di Trapani «uno dei migliori dello Stato sia per la sua sicurezza interna, che per la sua profondità».

In effetti, il problema di dare al porto di Trapani una adeguata sistemazione in questo senso non era stato ancora risolto; e questo rappresentava un ostacolo serio alla attuazione del progetto.

Il Ministro della Pubblica Istruzione, anche lui intervenuto nella discussione, aveva poi cercato di tagliare (come si suol dire) la testa al toro affermando che «non si deve solo esaminare quel complesso di circostanze che rendono davvero importante un porto. Ora tra un porto, quantunque non molto grande, ma che appartiene a grandiosa città ricca di commercio e d'industria, promettente se aiutata diligentemente, larghi sviluppi; ed un porto, se pur vuoi più spazioso dell'altro, ma che appartiene a città minore ed assai inferiore a quella accennata, la scelta per elevarsi un bacino di carenaggio non potrebbe essere dubbia. Trapani è bella e prestante città, vorrei pur vedere in essa un bacino, ma potrebbesi mai paragonare alla splendida Palermo che è fra le più grandi e cospicue città d'Italia?».

Al che era facile obiettare, come fece del resto il Paleocapa, che, in queste cose, non valevano le «prestanze» delle città, ma obiettive considerazioni tecniche. («Non si può dire che il bacino di carenaggio nel porto di Trapani non possa servire che al commercio più o meno esteso che si fa ora nel porto stesso; servirebbe... egualmente ai bastimenti che navigano per il porto di Palermo, e che si trovano in condizione di aver bisogno di riparazioni, e di essere mandati al bacino di carenaggio. Il metterli in un bacino esistente nel porto in cui trovansi, od in altro discosto di un breve braccio di mare, non fa differenza pei navigli; è cosa dall'esperien-

(1) Le notizie sul progetto e sull'iter amministrativo seguito, sono tratte da una *Relazione* della Camera di Commercio di Trapani (1890). Dalla stessa *Relazione* sono tratte le parole del Mondini citate nel titolo dello articolo.

(2) Il resoconto della discussione sul progetto di legge n. 126, per i lavori da eseguirsi nel porto di Palermo, si trova negli *Atti Parlamentari*, Senato, tornata del 10 gennaio 1865, pp. 2312-2321.

Quanto al bacino di carenaggio noterò, che appunto le osservazioni ripetute adesso dal signor Ministro, e notate anche nella relazione della Commissione fanno vedere che il bacino di carenaggio non si può collocare più in quella posizione medesima nella quale divisavo di collocarlo il primo progetto, e ciò per gli ostacoli che vi si opponevano e che avrebbero fatto aumentare grandemente la spesa, la quale si era limitata a 1,200,000 lire, che si può ritenere affatto insufficiente per un gran bacino di carenaggio necessario appunto nelle condizioni attuali della navigazione, i cui bastimenti vanno crescendo continuamente in tonnellaggio: questa spesa, dico, si può credere assolutamente insufficiente se non intervengono alcune delle condizioni di sito che si sarebbero verificate quando fosse stato fatto l'antemurale prima, e si avesse quindi potuto occupare una parte della cala e quando non vi fosse stato il fondo di roccia a così poca profondità che conveniva cominciare a scavare; nel resto le condizioni erano opportunissime.

Adesso queste condizioni opportune mancano, gli ostacoli fanno vedere che non si può più mettere il bacino di carenaggio in quel sito; quindi la Commissione è stata ben lungi dal dire che non era disposta di accordare la sua approvazione al decreto che assegnava a questo bacino lire 1,200,000, ha detto solo che si potevano accordare, perchè, ammesso che un bacino di carenaggio, come si riconosce necessario, debba farsi, certamente importerà di più; ma intanto vi sarà fatto l'assegno di lire 1,200,000, e quando sarà fatto il progetto definitivo, del quale parlava già il Ministro nella sua relazione, allora si vedrà se, e quale somma maggiore convenga assegnargli.

Dunque ripeto qui non è forse stato ben inteso quanto diceva la relazione della Commissione, che era lungi assai dal negare la somma: domandava anzi che fosse confermata, ma col fine che ho detto, cioè perchè intanto si assegnava una parte principale, ed il resto sarebbe domandato come addizionale.

Quanto poi all'idea che aveva messa avanti la Commissione di finanza di vedere se veramente fosse opportuno collocare il bacino di carenaggio nella cala del porto di Palermo, ciò derivava appunto dal tener per certo che 1,200,000 lire non bastassero al primo intento.

Dunque, essa diceva, si esaminino due cose; la prima se veramente un bacino di carenaggio sia necessario in Palermo.

È giustissimo quanto dice il signor Ministro, che va bene spendere quanto si può in bacini di carenaggio, ma i bacini di carenaggio sono opere costosissime; moltissime altre cose abbiamo a fare in Italia, ma grandissimo anche è il bisogno che ha la pubblica finanza di restringere per ora per quanto sia possibile le spese.

Parmi dunque che sia cosa opportuna nelle speciali condizioni nostre, il maturare bene se una spesa sia necessaria, e quindi esaminando se questo bacino di carenaggio è necessario, la Commissione ha espressa

l'idea che si vedesse, se non si potesse per avventura supplirvi con quello di Messina, e se in caso che se ne dovesse proprio costruire un altro, non convenisse meglio stabilirlo nel porto di Trapani.

La difficoltà messa innanzi che il bacino di carenaggio non si trovi immediatamente nel porto di Palermo, non parmi così grave, come la lascierebbero credere le parole del signor Senatore Menabrea.

Io comprendo benissimo che un bacino di carenaggio in un porto di molta importanza sia cosa molto opportuna, ma non credo che siavi questa necessità assoluta ed immediata per tutti i porti, perchè altrimenti sarebbe enorme la spesa a cui ci esporremmo.

Credo bensì necessario che il bacino di carenaggio sia vicino ad un gran porto, ma non credo assolutamente necessario che vi sia proprio dentro.

Nel caso nostro per esempio, io credo che Trapani non disti di più di 30 o 40 chilometri da Palermo; quando dunque il bacino di carenaggio fosse a Trapani potrebbe egregiamente servire per i bastimenti che sono nella cala o nel porto di Palermo, perchè non è a credersi che si lascino i bastimenti cadere in uno stato tale di deiezione e di avaria da non poter sopportare una così piccola traversata di mare.

La difficoltà maggiore del signor Senatore Menabrea sta in ciò che a Trapani non siavi sufficiente profondità.

Questa sarebbe una cosa di fatto, alla quale certamente io non potrò subito rispondere dirò solamente che quando ho messo avanti, coll'assenso della Commissione, quell'idea se convenisse meglio far il bacino a Trapani, si è perchè a me erano state dette altre cose sulle condizioni di quel porto, il quale era, mi si diceva, creduto dagli uomini di mare come uno dei migliori dello Stato sia per la sua sicurezza interna, che per la sua profondità.

Se dunque non è vero il fatto della buona sua profondità, se questo porto non ha invece che 4 o 5 metri di acqua, certamente non è sito opportuno per un bacino di carenaggio; ma, ripeto, intanto la Commissione non ha fatto che pregare il Ministero a studiare la questione e vedere se non convenisse meglio portarlo a Trapani, appunto perchè, tolte quelle circostanze favorevoli, che prima si credeva esistessero nel sito scelto per il bacino nella cala del Porto di Palermo, è certo che un milione e duecento mila lire non basteranno per fare colà un bacino quale lo esigono le condizioni attuali della navigazione, e se questa somma non è sufficiente e conviene fare nuovi studi, non veggio perchè non si potesse anche meglio studiare se non convenisse di più tramutarlo addirittura nel porto di Trapani.

Questo quanto alla prima parte, sulla quale mi riassumo dicendo che in sostanza la Commissione non ha fatto altro che pregare il Ministero di fare studi più accurati e precisi.

Quanto all'altra parte il Senatore Menabrea, allora Ministro dei Lavori Pubblici, dice adesso che non si po-

za provata anche sulle coste dei paesi più commerciali d'Europa»)

E il senatore Farina, a questo proposito, osservava molto opportunamente: «I bastimenti vanno nei bacini non per il commercio ma per farsi riparare, epperò che questi siano riparati nel porto dove vanno a scaricare, o debbono fare un breve tragitto per farsi riparare in un sito poco distante dal porto medesimo, io non vedo difficoltà nell'eseguimento di queste riparazioni. Ciò che importa si è, che i bacini di carenaggio siano in una località in cui la costruzione loro non riesca di gran costo, e che sia agevole l'accedervi, ed il partirne; questo, ripeto,

è ciò che importa perchè i bacini possano servire allo scopo per cui sono fatti; ma che siano nel porto medesimo od a 20 o 30 chilometri di distanza non vi ha sensibile differenza, perchè quando i bacini sono nel porto, se hanno da trasferirsi nel bacino di carenaggio conviene facciano spese per passare frammezzo agli altri bastimenti ancorati ed evitare gl'inconvenienti che s'incontrano nei movimenti che succedono nei porti; e queste spese pareggiano quelle del viaggio dal sito dove scarica il bastimento a quello in cui deve essere riparato».

Le obbiezioni dei vari senatori, comunque, contro il progetto go-

vernativo non valsero a smuovere le posizioni di quanti si erano ormai schierati a favore della costruzione del bacino nel porto di Palermo, e Trapani restò per quella volta, e ancora per cento anni, esclusa da un simile beneficio, malgrado, come abbiamo visto, non fossero mai mancate le pressioni degli enti locali.

E restò anche sulla carta degli atti parlamentari la *fiducia* del Ministro del Commercio sulla eventualità che fra sei o otto anni, in Sicilia, i bacini si sarebbero triplicati.

SALVATORE COSTANZA

A QUASI CENTO ANNI DALLA PROPOSTA

Realizzato a Trapani il Bacino di Carenaggio

Bacino di Carenaggio: una decisione che ha richiesto calcoli e previsioni. Che ha dovuto fronteggiare problemi dalle soluzioni remote, esaminare alternative, soppesare conseguenze. Che, una volta divenuta accettabile, doveva poi diventare praticamente attuabile e rivelarsi produttiva: produrre cioè un coefficiente di utile — e in questo caso soprattutto di pubblico utile — entro il maggior margine possibile rispetto al costo.

Malgrado tutti i fattori che avrebbero potuto circoscrivere le possibilità di scelta, il comm. Attilio Amcdeo, il rag. Riccardo Sanges, il Comandante Pietro Abate, decisero di farlo, il Bacino. Sapevano che, nel tempo avrebbe avuto una influenza determinante per la sopravvivenza e la fortuna del porto di Trapani: era un ricostituire, su base continuativa, le operazioni marine che nello spazio dell'ultimo ventennio, erano ormai ridotte ad irrisoria consistenza.

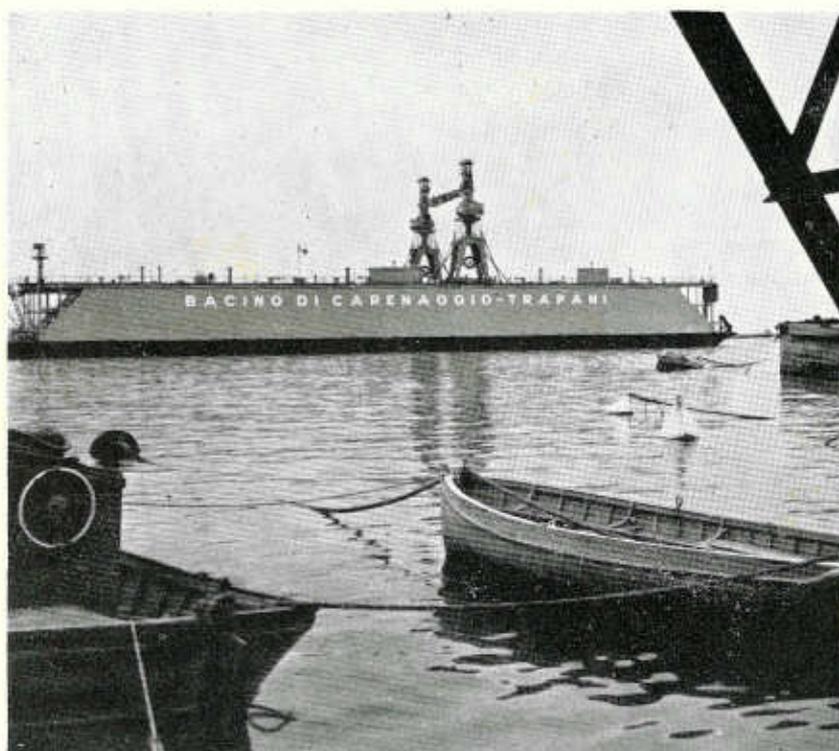
Il 9 Settembre 1958 veniva quindi legalmente costituita la Società per Azioni «Bacino di Carenaggio» e redatto dall'ing. Vincenzo Previto un progetto di massima dell'importo di 2 miliardi per «la creazione e la gestione di un bacino galleggiante di carenaggio nel porto di Trapani destinato al naviglio di stazza non superiore alle cinquemila tonnellate, collegato con adeguate officine di riparazione». Il capitale sociale veniva fissato in L. 1 milione diviso in cento azioni di Lire 10.000 ciascuna.

Da quel momento prendeva lo avvio una intelligente e complessa iniziativa che si è conclusa il 12 ottobre 1964, alle prime luci del giorno, con l'arrivo nelle acque di Trapani dell'imponente sagoma di acciaio galleggiante salutata da tutte le sirene delle imbarcazioni alla fonda nel porto.

Giungeva, rimorchiato da un rimorchiatore olandese, da Blexen sul fiume Weser dai Cantieri della Gutehoffnungshütte (G. H. H.) di Sterkgrade, vincitrice della gara bandita dalla Società e alla quale avevano concorso complessi armatoriali italiani, europei e giapponesi. Secondo le clausole del contratto stipulato nel dicembre del 1962, la G.H.H. ha consegnato nei termini previsti sia il Bacino galleggiante, che il rimorchiatore «Ciclope» da 800 CV destinato al servizio del Bacino stesso e della Zona industriale, nonché tutte le strutture metalliche, elettriche del nuovo Scalo di Alaggio.

Fin dal 1958 era stata presenta-

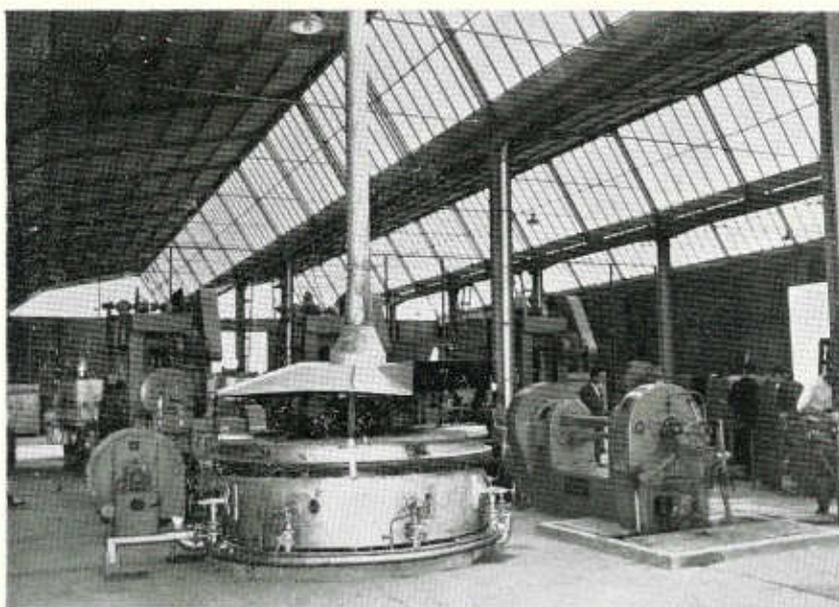
ta — per lo Stabilimento della Società — una domanda alla Capitaneria di Porto per la concessione dell'area demaniale (per 99 anni) nella zona Isolella a levante del porto e a sud della via Ronciglio: una superficie complessiva di circa 60.000 mq. Ad essa andava aggiunta una superficie di circa 10 mila e 500 mq. d'area di mare per l'ancoraggio del bacino. Ottenuta la autorizzazione, durante il 1963, era stata completata la colmata del tratto di mare fra Isolella e Ronciglio, recintata e rifornita di luce elettrica, telefono, acqua potabile ed iniziati i lavori di costruzione dei capannoni per gli impianti in-



Il Bacino di carenaggio giunge nel porto di Trapani.



Le poderose attrezzature a terra collegate al Bacino: officine meccaniche e di bulloneria



dustriali dei lavori di raddobbo alle navi.

Sul terreno Isolella esisteva già uno scalo di alaggio inattivo: venne rilevato dalla Società, insieme ad un vecchio generatore di acetilene.

Il Genio Civile per le Opere Marittime preparava intanto — nel gennaio 1962 — un progetto dell'importo di L. 500 milioni per la costruzione, lungo il perimetro esterno della zona Isolella di un muro di sponda lineare della lunghezza di 370 metri invasato sul fondale di meno 12 metri. Doveva costituire la banchina di contenimento del piazzale e l'approdo del bacino e di altri natanti.

L'Assessorato allo Sviluppo Economico della Regione Siciliana ha finanziato tale progetto, ora realizzato dalla SAILEM, e i lavori di escavazione dei fondali per un raggio di oltre duecento metri dalla banchina.

Il Bacino, una gigantesca struttura d'acciaio galleggiante, alta metri 11,30, larga 27,8 e lunga 122 metri e mezzo (il 57° costruito dalla G.H.H.) sta per essere ormeggiato definitivamente ai due grossi piloni di ferro presso le nuove banchine. E' dominato dalle torri sventanti di due gru. Il Bacino può sollevare navi di 5000 tonn. di peso, corrispondenti a 13.000 tonn. di portata, in meno di 90 minuti.

Entro le sue vaste pareti vi sono inoltre quattro pompe ed una serie di perfettissimi congegni elettronici automatici.

Vi entreranno le navi per i lavori di carenamento e raddobbo, di controllo e riparazione degli apparati motori e dei macchinari ausiliari di bordo, per la messa a punto degli apparati di propulsione, dell'asse dell'elica, ecc.

Sono già in corso numerosi impegni di carnet industriali con varie imprese armatoriali straniere che hanno manifestato l'intenzione di usufruire delle prestazioni del Bacino, poiché l'opera del complesso galleggiante è integrata da una serie di impianti a terra, ubicati appunto nella zona colmata.

Si tratta anzitutto di un grosso impianto di trasformazione dell'energia elettrica che viene fornita a 10.000 Volts dalla vicina Centrale termoelettrica dell'ENEL alla quale è collegato da cavi sotterranei; nonché di un gruppo elettrogeno di emergenza assolutamente indipendente. Di una Centrale aria compressa e di una Centrale per la produzione di gas acetilenico.

Vi sono depositi per servizio di bunkeraggio e rifornimento d'acqua. Una serie di capannoni, inoltre, accoglie le officine navalmeccaniche e di carpenteria, una fabbrica di chiavarde e bulloni per le Ferrovie dello Stato fabbrica senza gemelle nel Sud d'Italia, alla quale sono già state assegnate delle commesse facienti parte degli approvvigionamenti dell'anno 1964.

Il nuovo Scalo di Alaggio che si trova in via di realizzazione è del tipo trasversale con carrello portante trainato da un locomotore a cremagliera. Potrà alare navi fino a 300 tonn. e 50 metri di lunghezza ed anche gli aliscafi, che richiedono una particolare sella per l'appoggio delle ali.

Nel maggio 1964 è stato tenuto il primo budget ufficiale all'Assemblea dei Soci. I Consiglieri di Amministrazione hanno informato che nonostante il particolare sfavorevole momento congiunturale, i programmi stabiliti si andavano regolarmente attuando e che, in conseguenza del primo aumento di capitale da L. 1 Milione a L. 665 milioni, realizzato grazie alla pronta sottoscrizione di privati cittadini, di Enti Pubblici, della SOFIS e delle prime annualità del con-



Uscito dai cantieri di Blexen il Bacino galleggiante che costituirà uno dei maggiori punti di forza del porto.

tributo regionale incassate, il valore di ogni azione era già praticamente triplicato. Il fabbisogno finanziario complessivo dell'impresa è stato quindi coperto in parte dalla iniziativa privata e per la quasi totalità delle restanti spese d'impianto e di futuro esercizio, dalla Società Finanziaria Siciliana (SOFIS) e dal contributo annuale, costante per 35 anni, del 5% sulla spesa riconosciuta, concesso dall'Assessorato per il Bilancio, Finanze ed Affari Economici della Regione Siciliana, ai sensi dell'art. 23 della legge 5 agosto 1957 n. 51.

Il decreto di concessione N° 422 del 28 giugno 1961 pubblicato sulla G.U.R.S. n. 48 del 2 settembre 1961 assegna alla Società un contributo annuo, per 35 anni, di L. 95.000.000, pari al 5% della spesa complessiva di 2 miliardi circa. L'importo totale del contributo è quindi di L. 3 miliardi e 325 milioni. Una cifra veramente considerevole, che garantirà ampia

mente la capacità produttiva del moderno complesso.

L'attività dei bacini di carenaggio siciliani ha segnato un costante sviluppo: nel 1961 sono state riparate 690 unità per 4 milioni 270 mila t.s.l., contro le 335 per complessive 3 milioni t.s.l. del 1958. La Legge regionale 21 Dicembre 1950 n. 102 aveva ratificato, per Palermo, la costruzione di un secondo bacino di carenaggio.

E' un settore, quindi, in fase di pieno incremento, un settore che può validamente e progressivamente eliminare alcune delle attuali più appariscenti carenze della struttura produttiva locale. Darà lavoro ad oltre 400 unità lavorative e impegnerà inoltre a ritmo sostenuto, ordinato e continuo tutte le altre piccole industrie artigianali e le imprese commerciali connesse alle esigenze pratiche e immediate del Bacino.

Tutti gli amministratori della So-

cietà, dal Presidente Comm. dr. Attilio Amedeo, al V. Presidente Comm. mag. Riccardo Sanges, al Consigliere Delegato ing. Guglielmo Premuda, ai Consiglieri Comm. Pietro Abate e Gr. Uff. avv. Vincenzo Tristano, ai Sindaci On. avv. Aldo Bassi e Comm. avv. Bartolo Rallo, al Direttore Amministrativo dr. Maltese, sanno perfettamente che il fine dei loro lavori e dei loro impegni coincide con uno dei maggiori punti forza del nostro porto.

Gli incentivi e le agevolazioni per questa iniziativa previste oltre che dalla legislazione nazionale per il Mezzogiorno anche dalle speciali provvidenze additive della Regione Siciliana, hanno reso oggi possibile e imminente l'entrata in funzione di questa opera che costituisce certamente una vasta e robusta piattaforma per le future fasi di espansione della marineria trapanese.

LAURA VELLI

La Prima Mostra dell'Artigianato Trapanese

Nel quadro delle manifestazioni dell'«Estate Ericina» ha avuto luogo in Erice, nei locali dell'ex Collegio di Studi «S. Martino» dal 22 al 30 Agosto 1964, la Prima Mostra dell'Artigianato Trapanese.

La manifestazione, preparata con notevole entusiasmo dall'infaticabile Prof. Salvatore Giurlanda, Commissario della Azienda Autonoma di Soggiorno e Turismo di Erice e dall'attivissimo Cav. Giovanni Bonfiglio, Presidente della Commissione Provinciale degli Artigiani, ha suscitato notevole interesse e lunga eco di consensi.

Alla cerimonia inaugurale della Mostra, avvenuta il 22 Agosto con la Autorevole presenza dell'On.le Avv. Bernardo Mattarella, Ministro del Commercio con l'Estero e delle massime Autorità Provinciali, hanno pronunciato brevi parole gli organizzatori della Mostra.

Il Cav. Bonfiglio, nell'illustrare il significato della Mostra, ha voluto fare una breve rassegna dell'attuale situazione dell'artigianato trapanese, mettendo in evidenza le impellenti necessità della numerosa e benemerita categoria degli artigiani che, pur incontrando notevole difficoltà, continua a lavorare e produrre con umiltà.

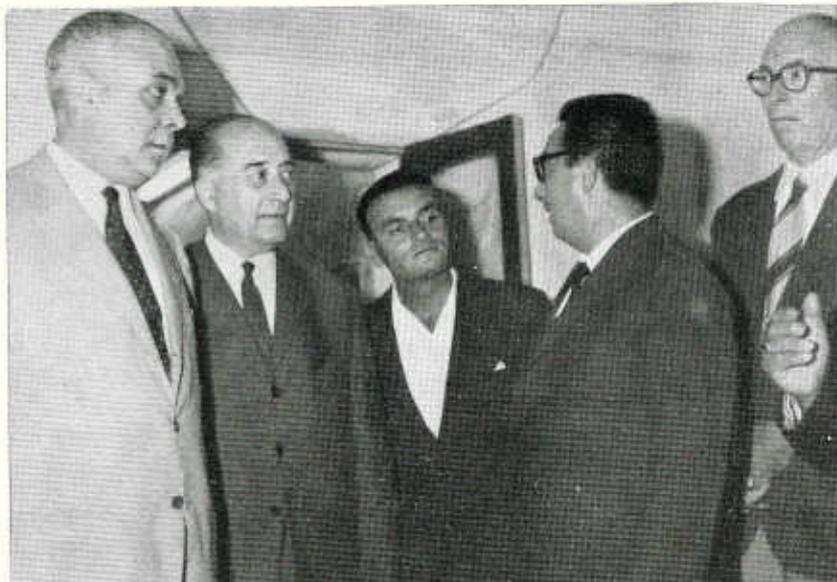
Il Prof. Giurlanda con espressioni elevate, ha voluto esaltare il lavoro artigiano, ponendo l'accento sul notevole spirito creativo dello artigiano della provincia di Tra-

pani che continua, molto onorevolmente, la tradizione dei maestri artigiani trapanesi, che ci hanno tramandato un vasto e prezioso patrimonio artistico.

Il successo della Mostra è andato senza dubbio oltre ogni aspettativa, sia per quando riguarda il numero rilevante degli espositori, che per il valore qualitativo dei

prodotti esposti e soprattutto, per il grandissimo numero di visitatori e dell'interesse dimostrato nella visita ai vari padiglioni della Mostra e di ciò va dato incondizionato merito agli Organizzatori nonché agli Enti, quali la Camera di Commercio, l'Amministrazione Provinciale e l'Azienda Autonoma di Soggiorno e Turismo di Erice che, con i loro contributi erogati, hanno consentito lo svolgimento di tale importante manifestazione.

La Mostra dell'Artigianato Trapanese è pertanto da considerarsi fra le iniziative più valide e più concrete per l'auspicato rilancio dell'importante settore dell'Artigianato che, nel quadro dell'economia della provincia di Trapani, disimpegna un ruolo di notevole importanza ed è pertanto auspicabile che possa ripetersi ogni anno notevolmente potenziata.



S. E. l'On. Bernardo Mattarella, Ministro del Commercio con l'Estero, S. E. il Dott. Armando Malarbi, Prefetto della Provincia di Trapani, il costruttore navale Comm. Giovanni De Vincenzi, l'Assessore Provinciale al Turismo, Prof. Salvatore Giurlanda, Commissario dell'Azienda autonoma di Soggiorno e Turismo di Erice e il Cav. Uff. Salvatore Di Bartolo, Vice Presidente della Camera di Commercio di Trapani, fotografati durante l'inaugurazione della Prima mostra dell'Artigianato trapanese.

La nuova Centrale Termoelettrica di Trapani assicurerà alla Zona Industriale le indispensabili fonti di energia

Nel quadro dello sviluppo industriale della nostra città, la nuova Centrale termoelettrica costruita col contributo della Regione, in contrada Isolella — proprio sullo specchio delle saline, nel cuore di quella che è già denominata la « zona industriale » — ed entrata in funzione nell'ottobre 1963, svolge ed è destinata a svolgere una delle funzioni d'impulso più importanti.

Si elettrificano le miniere e si collegano le linee della Sicilia Orientale con la Sicilia Occidentale con un fervore di programmi di incremento e di trasformazione a vastissimo raggio; si collegano a mezzo di un elettrodotto attraverso lo Stretto di Messina gli impianti elettrici dell'Isola con la rete nazionale; sono allo studio approfondite e serie indagini sui diagrammi di carico di previsione della rete siciliana dell'anno 1967 per prospettare e realizzare una soluzione tecnico economica atta ad assicurare la copertura del fabbisogno di energia. Il Presidente stesso dell'ENEL, avv. Di Cagno, illustrando i piani costruttivi in fase di svolgimento, ha assicurato che il servizio elettrico del Mezzogiorno sarà costantemente adeguato al più pieno sviluppo industriale e civile, sottolineando come le più importanti realizzazioni in corso in tutte le Province siciliane, siano predisposte al fine di accelerare il « decollo industriale » dell'Isola.

La necessità di potenziare la produzione di energia elettrica durante le ore di punta, la esigenza di garantire sempre meglio il servizio di distribuzione, ma soprattutto l'incentivo di concorrere allo sviluppo della nostra auspicata zona industriale, hanno indotto i Dirigenti dell'ENEL a iniziare, circa due anni fa, a Trapani, la costruzione della nuova Centrale termoelettrica

di produzione, il cui costo complessivo raggiunge i due miliardi. È stata impegnata un'area di circa 12.000 mq. entro la quale sono sorte le installazioni elettriche, termiche e meccaniche. Il prof. Samonà ha progettato la parte architettonica della nuova Centrale, realizzata con strutture metalliche della Zerbinati e rivestimenti in eternit Koro a doppia faccia, con intercapedine interna, riempita di polistirolo, per ottenere il massimo isolamento. L'edificio, lungo m. 52,80 e alto m. 17, ha dunque una linea molto originale, e risponde a requisiti di estrema funzionalità. Nell'interno sono installati 6 motori Diesel da 3200 HP a 500 giri, con 16 cilindri a V. sovralimentati a mezzo di turbosoffianti azionati dai gas di

scarico. Una pompa azionata dal motore provvede alla lubrificazione dei vari organi con olio refrigerato e filtrato, mentre i gas di scarico passano per una turbina di sovralimentazione e consentono successivamente un recupero di calore in una calderina, per la produzione di vapore impiegato nei servizi ausiliari della Centrale.

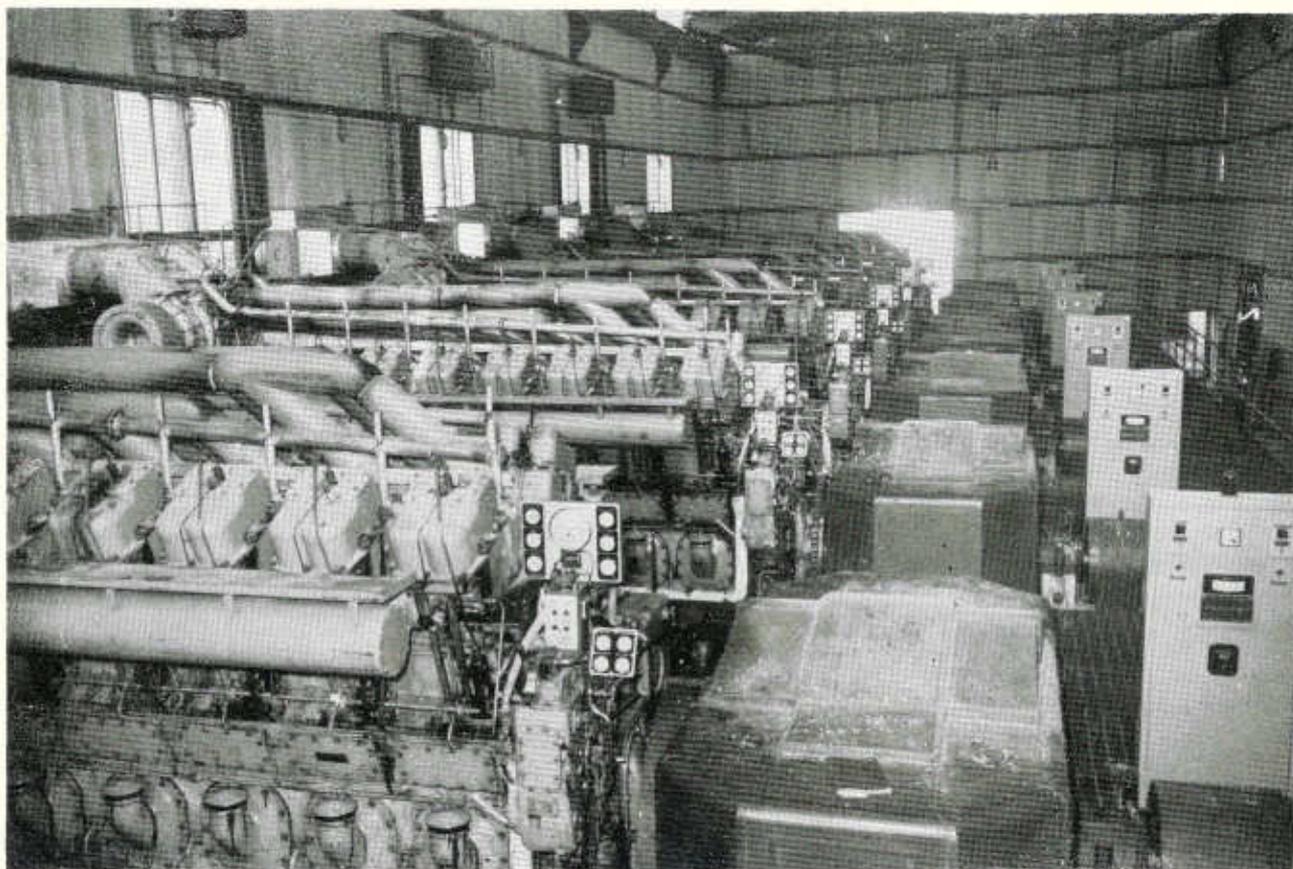
Ai 6 motori sono accoppiati altrettanti alternatori da 2500 kVA. Inoltre, nell'interno della Centrale vi sono, come installazioni elettriche, un quadro protetto a 10kV e uno a 20 kV; trasformatori principali 10/20 kV da 5000 kVA; due trasformatori ausiliari da 10.000 a 380/220 V; una « unità di regolazione » da 20 kV da 10.000 KVA; e i banchi di manovra e leggio.

Il funzionamento della Centrale è il seguente: a generatori fermi (i gruppi, almeno per ora, vengono tenuti in funzione venti ore su ventiquattro) effettua la trasformazione della energia proveniente da Matarocco da 20/10 kV e la distribuzione a 20 e 10 kV; a generatori funzionanti, l'energia è destinata sia alla distribuzione a 10kV sulla rete urbana, che alla immissione della differenza sulla linea a 20kV per Matarocco.

Gli alternatori sono del tipo au-



Una veduta esterna della nuova centrale



Panoramica dell'imponente complesso di generatori della Centrale

toventilati in circuito chiuso e l'aria di ventilazione è raffreddata con refrigeranti ad acqua di mare, mentre la refrigerazione dei tre trasformatori principali C G E è a circolazione forzata di olio, sempre raffreddato con acqua di mare.

I quadri protetti, della Scarpa e Magnano, sia quello a 10 kV che l'altro a 20 kV sono composti di numerose celle ed equipaggiati con interruttori estraibili ad olio ridotto.

Il banco di manovra a leggio contiene tutte le apparecchiature per il comando e il controllo della Centrale. Nel quadro macchine, apparecchi per misura e protezione degli alternatori, regolatori di tensione e dispositivi di parallelo automatico (sincronoscopio).

Il quadro servizi ausiliari contiene invece gli interruttori e sezionatori di bassa tensione.

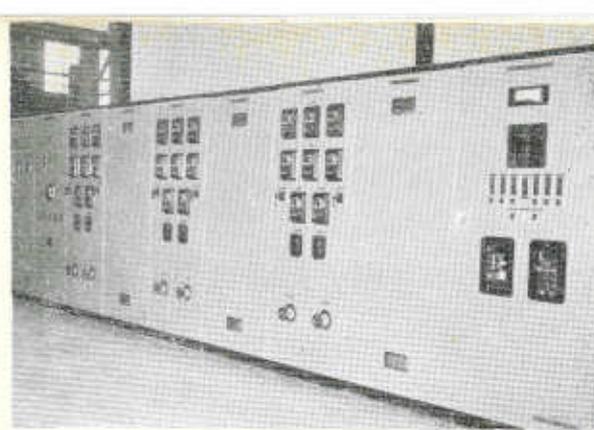
I trasformatori sono protetti da un impianto fisso antincendio ad anidride carbonica. Altri impianti fissi antincendio sono stati studiati per la parte nafta e olio, mentre

vi sono estintori mobili per le altre parti. Per salvaguardare i serbatoi di stoccaggio nel parco nafta, vi sono impianti ad acqua e a schiuma, mentre le apparecchiature collegate alla rete elettrica sono protette da un impianto a polvere per evitare corti circuiti.

Tutto il combustibile necessario alla Centrale giunge ai serbatoi dal molo di scarico, attraverso un oleodotto lungo 1200 metri, in acciaio rivestito di cloruro di polivinile, che in alcuni punti è sommerso alla profondità di quattro metri. Infatti il percorso della tubazione si svolge interamente nello specchio delle saline. Al tubo principale è unito un tubo più piccolo per il passaggio del vapore che deve scaldare la tubazione. L'oleodotto termina al parco nafta, dove sorgono tre serbatoi detti di stoccaggio, due dei quali, della capacità di 750 mc. ciascuno, servono per la nafta pesante e l'altro, da 150 mc., per la nafta leggera. In un altro locale, di circa 150 mq., accanto al parco nafta, vi sono poi altri ser-

batoi di servizio per i due tipi di nafta, i depuratori nafta e olio, le pompe di travaso e altre apparecchiature: la nafta leggera serve per l'avviamento, mentre la nafta pesante viene inviata ai depuratori centrifughi, poi in altri serbatoi, e infine, a mezzo di pompe di alimentazione, ai riscaldatori finali, ai filtri e quindi ai motori.

Se il calore dei gas di scarico viene sfruttato per produrre il vapore impiegato nel riscaldamento dell'oleodotto e della nafta pesante, l'impianto di refrigerazione, all'opposto, è ottenuto dalla circolazione di acqua dolce in circuito chiuso, raffreddata a sua volta da acqua di mare in circuito aperto. Nell'« opera di presa » su un canale delle saline, tre elettropompe aspirano l'acqua di mare, che dopo essere passata nel refrigerante olio e nel refrigerante acque, viene infine espulsa nel porto. L'acqua dolce, invece, raffreddata nel refrigerante, dopo avere circolato nelle testate dei cilindri, ritorna an-



Nelle due foto: i quadri protetti a 10 KV e a 20 KV.

cora nel refrigerante per rinnovare il giro.

Molto difficile si è presentato l'approvvigionamento d'acqua dolce necessaria ai servizi della Centrale: la quantità che avrebbe potuto fornire un allacciamento con l'acquedotto di Trapani, sarebbe stato sempre insufficiente. Si è provveduto allora, mediante un evaporatore sottovuoto, alla distillazione dell'acqua marina, utilizzando ancora una volta il calore dell'acqua di refrigerazione dei Diesel. L'acqua distillata, a bassissimo tasso di salinità, viene dispensata all'interno della Centrale e avviata a un serbatoio sopraelevato.

Tutte queste interessantissime caratteristiche tecniche, che ci hanno dato una visione globale del nuovo impianto, ci sono state minuziosamente illustrate dal sig. Alastra (tecnico della TIFEO di Augusta) Responsabile per la parte elettromeccanica, che, con un caposquadra elettricista e 30 operai specia-

lizzati, costituisce l'organico di servizio presso la Centrale.

Al cader delle tenebre, dai tonanti di Erice, si possono vedere splendere, in una vasta zona oscura, le verdi luci del fantasmagorico edificio; e chi vi si recasse nell'orario di pieno regime delle macchine, resterebbe assordato dal fragore del loro ritmo.

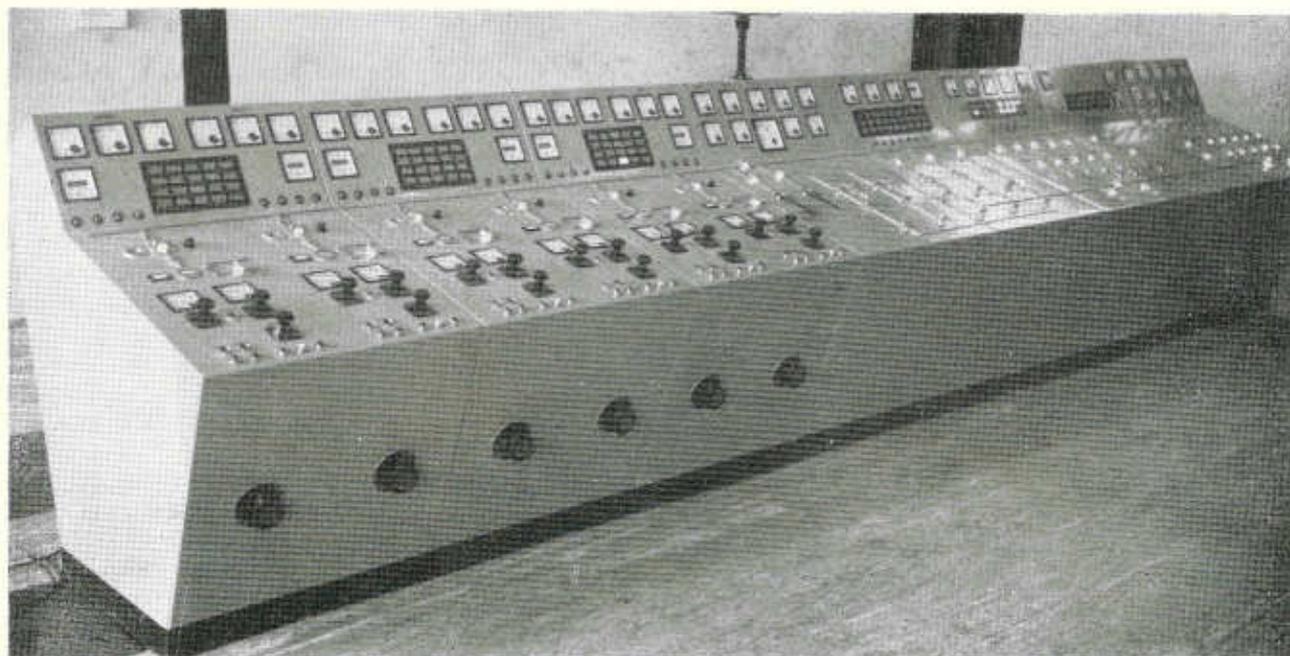
Una nuova pulsante presenza, quest'opera voluta e realizzata da intendimenti responsabili: essa potrà produrre ogni anno 30 milioni di KW. La potenza complessiva degli alternatori è di 12.000 KW e potrà far fronte alle aumentate richieste di energia nell'ambito interno e in vasto raggio periferico.

Nel 1958, quella di Trapani, veniva ancora definita « centralina », alimentata da due linee a 20.000 KV, l'una proveniente dalla sottostazione di trasformazione (70/20) di Salemi, e l'altra da Matarocco, che, a loro volta, erano collegate con la rete a 70 KV e a quella pri-

maria a 150 KV da Palermo. Disarmato ormai l'insufficiente complesso, ed entrati in funzione i moderni gruppi generatori da 12.000 KW della nuova Centrale termoelettrica, si pensa già ad una nuova stazione primaria a Trapani, a 150-20-10 KV con una potenza installata di due trasformatori a 30-15-5 MVA che trasformerà l'energia proveniente dalle centrali di produzione ad alta tensione, immettendola nelle reti di distribuzione a 10 e 20 KV; e ad una stazione primaria ad Alcamo a 150/20 KV, con due trasformatori da 15 MVA.

Questa programmazione a vasto raggio, preparata ed attuata dall'ENEL si prospetta dunque, come abbiamo visto, estremamente confortante per quanti hanno lungamente atteso la definitiva sistemazione dei servizi elettrici urbani e provinciali e l'incremento e il più opportuno dislocamento di una fonte energetica tanto essenziale.

MIKI SCUDERI



Il banco di manovra a leggjo.

Elena Barbera Lombardo

Elena Barbera Lombardo è nata a Mazara del Vallo. Iniziati e completati gli studi classici presso il Liceo « Terenzio Mamiani » di Roma, si iscrisse in Legge presso quella Università. Vicissitudini familiari la obbligarono a troncare la carriera della giurisprudenza per farla dirottare verso quella magistrale. Formatasi alla scuola del grande Giuseppe Lombardo Radice, di cui frequentò la casa fin da bambina, Elena Barbera Lombardo è Maestra nel senso più elevato del termine. È educatrice fine, intelligente, affettuosa.

L'idea di buttar giù una nota su Elena Barbera Lombardo scrittrice e giornalista si è maturata a poco a poco nella nostra mente. Così modesta com'è, che quasi pare senza quelle ambizioni che ogni essere umano si porta con sé, in un'epoca in cui, gli specialisti dell'autolancio, si inseriscono nelle cronache letterarie a volte non soltanto provinciali con la pubblicazione di appassionati racconti da mezza colonna, e mettono in vetrina foto ricordo e didascalia per la pubblicazione di alcuni versi a cui tutti sorridono complacenti, ci pareva quasi una presa di posizione codesto schivare la ricerca di tamburi e banditori.

E invece Elena Barbera Lombardo è proprio così. Scrive per passione, sfoga il suo intimo creando fantasmi di fantasia, racconta con stile piano, senza sussulti, con una linfa ingenua che ti riporta alle tue reazioni umane, a quelle di oggi e a quelle di ieri, e ti crea immagini di tempo. Nei racconti di Elena Barbera Lombardo ritrovi i « ritorni in città » dei tuoi sedici anni, quando tutti ti dicevano che eri cresciuto, vi ritrovi il fascino delle società segrete che da bambini ci riempivano di quel misto di timore e di esaltazione che più grandicelli ritrovammo con sensazioni più staccate e nette, l'incubo di quel carro merci ove rimanemmo chiusi da bambini e che ritrovammo poi quando le ruote stridevano sui binari della nostra corsa verso l'ignoto quando l'8 settembre spezzò le illusioni.

Immagini della vita. Immagini di avvenimenti, che a volte son magari banali, luoghi comuni dello sgranarsi quotidiano della nostra routine, dei nostri pensieri, che dondolano sullo schema della figurazione viva e si tramutano in Poesia.

Abbiamo avuto modo di conoscere da vicino Elena Barbera Lombardo. Un'anima gentile, pietosa,



ove le tempeste son passate lasciando tracce intime, profonde, anche se a volte il suo sorriso, per quella sua adesione al cliché di non dar fastidio agli altri mostrando le proprie pene, è un po' stirato, e i suoi occhi si perdono in malinconie di cose vissute.

Elena Barbera Lombardo, lo abbiamo detto, scrive per passione. E scrivendo educa. Si è inserita autorevolmente in quella letteratura per ragazzi che per noi è la letteratura più valida, e alla quale ogni tanto torniamo, bruciati come siamo da tutte le « vagues » che ci insidiano ad ogni girata di boa. Ma Elena non scrive soltanto per i ragazzi. La sua produzione letteraria è multiforme.

Anche se E.B.L. (è la sua sigla) non ha voli pindarici, senti nei suoi scritti come un'oasi deamicisiana — riportata al tempo che viviamo, ci s'intenda — nella quale ti piace sostare per rientrare in te stesso, per disintossicarti. Leggere la Bar-



La sua Petrucciola

Elena Barbera Lombardo ama illustrare da se i suoi libri. Ecco due disegni dell'autrice che illustrano il volume « Sicilianelli ».

bera Lombardo è godimento di chi si muove nella dimensione umana. Elena è moderna in un'atmosfera antica, è una tappa piacevole nella letteratura di oggi, una sosta senza contorcimenti cerebrali, l'ombra fresca d'un albero in un cammino riarso, ove odi le cicale e senti scivolare il ruscello.

Elena Barbera Lombardo è sulla breccia da più di venti anni. Scriveva già quando era una fanciulla e poi quando, giovanissima, andò sposa al compianto dottor Salvatore Barbera, e dopo ancora quando la sua casa fu allietata dalla nascita dei figli Roberto e Mimma.

Pubblicò il suo primo volumetto di poesie per i tipi della S.E.S. «Le fiabe e i canti della mamma». Il suo primo racconto lungo, pubblicato in volume, «Trentatré giorni al buio», ove «Maurizio racconta...», vinse il premio fiorentino «La Vela». Subito dopo iniziò la sua collaborazione alla Rivista per giovanette «Graziella» edita in Milano. In tale Rivista, con una serie di brani di colore e di costume, in un viaggio immaginario attraverso la Sicilia, la scrittrice riesce a presentare un quadro realistico delle nostre abitudini, e delle nostre contrade, dando un valido contributo alla conoscenza dell'Isola.

Scrisse anche dei romanzi a puntate e fra questi «Rondini in volo», «Sicilianelli», un romanzo di ambiente siciliano, edito dalla SES ha avuto un indiscusso successo.

La descrizione delle figure che vi si muovono dentro assume valore d'arte perchè ti crea il tipo. Zia Pitricchia, ad esempio, pare scolpita fisicamente, e tu la vedi muoversi con i suoi intrugli, con i suoi arrosti di pale di fichi d'india, con tutte le sue «medicine» da guaritrice di professione.

Per noi non si tratta di «un misto di religione e di superstizione che crea abbassamento di tono, eticamente inteso», ma di una sottile vena umoristica nella quale, chi è più avveduto, trova sì la realistica descrizione di un ambiente e di un costume, ma vi vede anche



Elena Barbera Lombardo si esibisce al «Pirandello» di Castelvetrano in un recital di pezzi teatrali.

una pacata sostanziale critica dalla quale può trarre quell'insegnamento di «religiosità non esteriore» che il critico dei «Diritti della Scuola» rimprovera al libro. «I figli del destino» è una raccolta di racconti in corso di pubblicazione.

Elena Lombardo è anche giornalista attiva. Collabora attivamente alla Rivista «Trapani» edita dalla Amministrazione Provinciale, ed ha collaborato al Giornale «L'Ora» e saltuarmente al «Giornale di Sicilia». Ha fatto parte della redazione di «Panorama», di «Trapani Sera» e collaborato a «Trapani Nuova», mentre ha pubblicato per i tipi della A.B.C. di Palermo una raccolta di versi per fanciulli «Fiori e Stelle».

Di recente ha iniziato a collaborare alla «Nuova rivista Pedagogica» del Prof. Nino Sammartano.

Elena Barbera Lombardo disegna e schizza, illustrando da sé i suoi racconti e le sue fiabe. E' stata chiamata a tener conferenze in vari circoli di cultura della Provincia,

ed è anche autrice delle parole di una canzone dal titolo «Mancava qualche cosa», musicata dal maestro Bettarini della Rai, pubblicata da Ricordi, e destinata ad un coro di voci bianche della stessa Radio Televisione Italiana.

Ma la multiforme attività di questa sensibilissima ed intelligentissima dama delle lettere non finisce qua.

Da qualche anno a questa parte Elena Barbera Lombardo si è rivelata valente dicitrice ed attrice di prosa di indiscusse qualità. Si è esibita al Circolo di Cultura «Pirandello» di Castelvetrano in vari recitals di poesia e di teatro. Ultimamente ha addirittura affrontato le scene, quando, interpretando il personaggio di Maria, nel nostro «Morto assicurato», pur con l'handicap di un'esibizione accanto ad Elio La Fiura, un attore professionista del «Piccolo» di Palermo, riuscì a riscuotere consensi ed applausi sinceri.

FERRUCCIO CENTONZE

Vincenzo Romeo

Il 1964 ha segnato nel curriculum di Vincenzo Romeo due «personali» di successo: una a Trapani alla Galleria d'Arte della Provincia, l'altra ad Erice presso il Museo Comunale, più un 1° Premio alla Collettiva di Pittura sull'«Industria marmifera» annessa alla Sagra Nazionale dei Marmi di Sicilia a Custonaci.

E', il suo, un progressivo inserirsi nella vicenda artistica moderna attraverso una ininterrotta se pur graduata reazione ad una estetica lessicale. Una rottura d'ambiente che, pur tenendo conto di termini planimetrici, tende al godimento pieno della materia.

Non bisogna dimenticare che Romeo è guidato da una rettitudine

tecnica ampiamente dichiarata. Ha studiato disegno all'Accademia, e del disegno fa costituzione culturale di base, coscienza stilistica.

Ma ormai il disegno è per Romeo solo elemento portante. Dalle prime composizioni ove squillanti campiture strutturavano forme e volumi netti e definitivi, egli ha enucleato il fatto pittorico. E rapporti nuovi e atmosfere nuove, meno sgargianti, forse meno declamatorie, sono scaturite da queste sue recenti intuizioni.

La sua pittura ora s'è incupita in riflessioni profonde: una spazialità «notturna» che ha valore temporale e spirituale. Che, se da una parte avvolge il paesaggio in ombre ermetiche, dall'altra trasfi-

gura in leggenda lirica la nuova «deformazione».

Sono case, pilastri, mura scabre, rielaborate in una tensione interiore, in una contemplazione silenziosa che dal succo della materia costruisce tutto un mondo velato di muta commozione.

L'uniformità di questi suoi nuovi riferimenti, ostinatamente analizzata, dispiegata in figurazioni analoghe, come rifrazioni di un'unica memoria o riflessi d'una inconfessata aspirazione, caratterizza — senza oziosa stilizzazione — la sua produzione '64.

Romeo è andato oltre il colore: ha raggiunto quasi una monocromia che concentra la volontà. In



V. Romeo: « Erice » (china)

tutte le sue tele, da «Erice» a «Paesaggio con pineta», da «La Matrice» a «Periferia», pesi e misure,



V. Romeo: «Periferia» (china ed acquerello)

sonorità e silenzi, luci ed ombre sono fusi, amalgamati in una visione sospesa e pensosa, in un andante scandito su metri elegiaci. E' un silenzio che ha corrispondenze segrete innestate in un racconto raffinato e maturo. A Custonaci, nell'agosto, Romeo ha vinto con «Uomini e marmi» la Coppa del 1° Premio: in questo lavoro il dato contenutistico è di carattere sociale. Una problematica che egli tenta di accertare, ricavandola dal groviglio delle condizioni naturali. Il tema di un lavoro legato alla dura realtà della pietra, ad un cemento drammatico che quotidianamente prende forme e misure imprevedibili, è risolto in modo stringente in una segmentazione figurativa che equilibra l'astratto e il concreto fino a renderli denuncia intensa di storia e pensiero.

Ma dove l'inflessione intimista di Romeo cessa e l'«architettura» — nel senso più stretto del termine — trionfa, è nel disegno. Decine e decine di disegni suoi abbiamo visto nelle varie mostre. A china ed acquerello. Fughe di tetti, di strade, di tegole, di spiagge, di cassette, di alberi sottili. La prospettiva vitalizzata, illuminata da un riverbero dolce di luce meridiana.

Nei disegni Romeo si libera. Depone gli impegni, ricopre i messaggi e sembra abbandonarsi alla pura gioia della schietta visione naturale. E la sua penna si scioglie, diviene agile, veloce, pigmento di sensazione, di impressione. Uno scorrerci limpido e semplice, gustoso e preciso, una candida confessione di «joie de vivre».

Artista serrato, Vincenzo Romeo, nel senso più integro del termine. Artista che va seguito perchè ogni sua giovane stagione gli impone una sosta ad un nuovo crocevia; che dialoga, col tempo e con le cose la sua progressiva trasfigurazione interiore.



M. S.

Tre scorci ericini fermati dalla vivida penna di Vincenzo Romeo.

Il Calzaturificio Siciliano



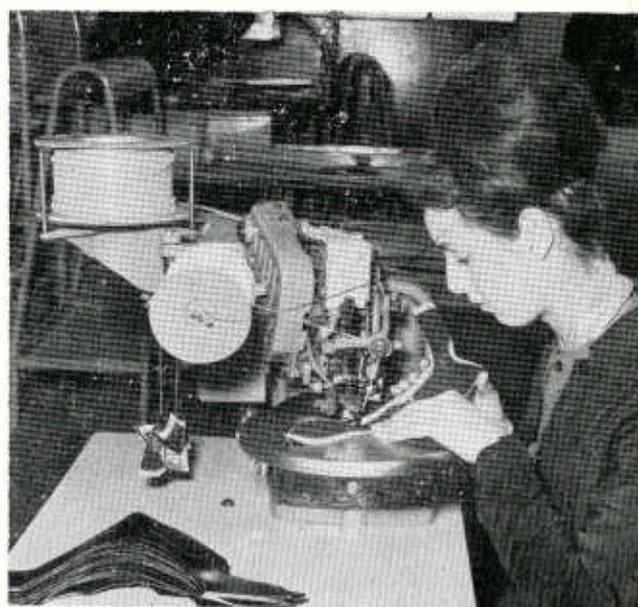
Reparto preparazione sottopiedi

Esperimenti felicemente riusciti come il Calzaturificio Siciliano, danno pienamente ragione a quei tecnici che, preparando il Piano di Sviluppo industriale della Provincia di Trapani, caldeggiano contro le «scialbe ironie di taluni dispettici pensatori d'archivio», la valida e legittima possibilità di una coraggiosa politica d'incremento delle iniziative imprenditoriali tendenti al rinnovamento della nostra industria tradizionale.

Infatti, una panoramica su quelle che sono le ormai affermate aziende commerciali e industriali della nostra provincia, ci porta alla considerazione della inconciliabile struttura delle medesime con le esigenze di un progresso che l'evoluzione dei mercati e delle tecniche di gestione va imponendo. Le nostre, infatti, nella totalità dei casi, sono aziende a carattere familiare che accentrano nelle mani del dirigente-proprietario, tutto il complesso delle attività. I metodi e i criteri di impresa, rispondono esclusivamente ad una generica prassi, convalidata unicamente dall'«esperienza» o affidata alla intuizione, al fiuto personale di qualcuno che è in genere tenacemente conservatore.

Negli ultimi due anni, fortunatamente, gli orizzonti si sono andati slargando e lentamente, di pari passo con l'individuazione e la realizzazione delle fondamentali infrastrutture, un nuovo incremento, sotto forma di moderne società per azioni, è stato impresso alla evoluzione industriale della Provincia.

Un brillante esempio ne è — come citato in principio — il Calzaturificio Siciliano entrato ormai in piena attività alla periferia di



Da sinistra a destra: Un reparto montaggio; la macchina per l'orlatura

Trapani, che va messo nel giusto risalto, oltre che per la solida costituzione commerciale e industriale, anche per il gran merito del progressivo assorbimento di una manodopera locale, convenientemente istruita, in modo da fronteggiare, con incoraggianti prospettive, il fenomeno della emigrazione verso le zone del nord, delle nostre giovani forze lavorative.

Su un'area di 20.000 mq. dei quali 4000 occupati dai tre grandi fabbricati, sorge in contrada Milo, questo nuovissimo complesso il cui valore tocca il miliardo di lire. Ha iniziato con una produzione di alta classe che ha già attivamente interessato il mercato regionale e nazionale.

Una visita compiuta alla fabbrica sotto la guida dell'ing. Natale Salvo, Consigliere Delegato, del Dirigente l'Ufficio Commerciale rag. Verrina e del Dirigente Tecnico di Fabbrica sig. Trovatelli, ci ha dato tangibilmente nozione e del processo di lavorazione e della brillante efficienza di tutta l'organizzazione. Possiamo addirittura parlare di autoefficienza, in quanto, dalla trasformazione della energia elettrica necessaria al funzionamento dei macchinari, alla scatola per le scarpe, tutto è direttamente prodotto in fabbrica. Nel perimetro

dello stabilimento sorgono infatti cabine di trasformazione dell'energia da 20.000 Volts a 280 e 320 officine meccaniche complete per garantire l'ininterrotto funzionamento delle macchine e — per la fase terminale — lo scatolificio dotato di tagliatrici, incollatrici, piegatrici per la confezione del prodotto finito.

Un centinaio di operai preparatissimi, quattro tecnici del Nord, sono addetti alla lunga catena di lavorazione che abbiamo potuto seguire con attenzione.

Il personale lavora in locali vastissimi, e luminosissimi, forniti di aria condizionata, linee telefoniche, sistemi anticendio e intervalla piacevolmente al Centro Sociale ove si trovano mensa, spogliatoi e docce, un lavoro di otto ore perfettamente organizzato. Anche se, uscendo, presso la guardiola, qualcuno, ogni sera deve subire una regolare perquisizione imposta dalla inflessibilità del «sorteggiatore».

Dal prossimo mese gli operai saranno trecentocinquanta e fra un anno circa cinquecento, così come l'attuale produzione giornaliera di cento paia di scarpe di tipo medio fine e nei soli modelli da uomo, sarà portata oltre le mille e, completerà il proprio campionario con l'intera gamma dei modelli femminili e infantili. Intanto si moltiplica

la rete delle rappresentanze ed è già aperto al centro della città un elegante negozio.

Tutte le scarpe bellissime: modelli sportivi in Madras intrecciato, di vitello fine, di vernice nera con eleganti bottoncini, bicolori, polacchetti, esposte nelle vetrine di Via Torrearsa, nascono tutte da qui, dal magazzino pellami con la macchina ammazzacattivi, cioè, controllamisure e il suo buon odore di cuoi morbidi italiani e francesi. Dalla modelliera dove il sig. Murana modellista specializzato, consegna al pantografo per la trasformazione, i suoi «pezzi», al reparto taglio delle tomaie, a mano per i tipi più fini, con trancie idrauliche elettroniche per i tipi di serie; al reparto preparazione con scarnitrici, ripiegatrici, smussatrici, bucatrici, eguagliatrici elettroniche di brevetto tedesco, per livellare gli spessori della pelle. La manovia elettrica automatica trasporta le varie fasi da una macchina all'altra, sotto l'occhio vigile, della sig. Cipollina, la caporeparto, fino al banco accoppiamento dove fodera e tomaia vengono incollate e trasferite indi al reparto montaggio, nel quale la scarpa prende veramente forma. Le viene applicato il sottopiede: c'è per questo una macchina premonta tedesca, un capolavoro



che può montare da 6 a 700 paia al giorno; e poi macchine montapunta, montabuetta, gamborie, ribattrici e il forno automatico a temperatura controllata per asciugare rapidamente le parti incollate.

La suola viene applicata e rifinita a regola d'arte, e nessun minimo dettaglio viene trascurato. Smerigliatrici, lucidatrici, spazzolatrici, «good year», presse a raggi infrarossi, frese, banchi di finissaggio, tutto è efficientissimo e razionalissimo.

Il posto di pronto soccorso, i molti garages, il deposito infiamma-

bili interrato, i 24 telefoni interni, la contabilità meccanizzata, fanno di questo Calzaturificio veramente una industria nelle piene condizioni per aspirare a un avvenire sicuro ad un nome affermato. L'in. Natale Salvo non ce lo ha detto e ci ha lasciato guardare liberamente. Ma tutto quello che ferveva preciso intorno a noi, era nato, in un lontano giorno del 1961, dalle sue mani. Dalle sue e da quelle dei sigg. Tumiatì e Spadoni, i primi due valorosi tecnici chiamati a Trapani ad impostare ed organizzare la fase di istruzione. Mario

Tumiatì, che oggi non è più, e Brenno Spadoni tennero quattordici corsi di preparazione professionale e seguirono con l'ing. Salvo, il rag. De Nicola e il sig. Pace, il sorgere sul posto delle varie strutture dell'importante opera. Questi i pionieri nascosti cui dedichiamo la nostra nota che, anche se di chiusura, forse anzi proprio per questo, vuole porre l'accento sul fatto umano che sempre sta alla base delle più solide realizzazioni materiali.

L. N.

Venticinque tavole di Pietro Consagra esposte a Mazara del Vallo

A Mazara del Vallo quel Circolo di Cultura, che è presieduto dal Dott. Salvatore Ditta, ha organizzato una mostra delle venticinque tavole dipinte dallo scultore Pietro Consagra nell'agosto scorso durante il suo breve laboratorio soggiorno mazzarese.

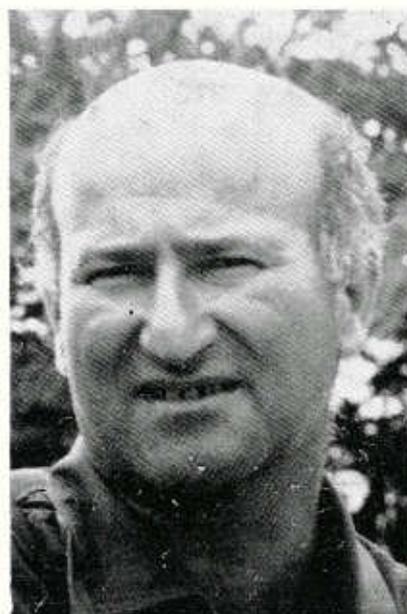
Pietro Consagra, che come è noto è nato a Mazara del Vallo nel 1920 ma che dal 1954 vive a Roma con frequenti puntate all'estero e specialmente negli Stati Uniti d'America, — da dove la sua fama è giunta in Italia quasi di rimbalzo — ha trascorso una dozzina di giorni a Mazara per dirigere la sistemazione della fontana che ha regalato alla città natale.

Durante questo suo breve soggiorno è stato ospite della Villa Santamaria della Signora Maria

Manzo Vaccaro e in questa Villa egli ha dipinto venticinque tavole che ha donato ad estimatori ed amici.

La mostra è stata autorizzata dall'autore ed è stata ordinata dal Pubblicista Gianni di Stefano e dallo Architetto Giacomo Misuraca. Essa voleva essere un omaggio allo scultore mazzarese giunto ormai a notorietà internazionale ed un contributo alla più vasta conoscenza di alcuni aspetti dell'arte contemporanea.

Le tavole esposte erano tutte di proprietà privata e quindi fuori commercio. Esse, tranne la terza e la diciottesima che erano distinte da un titolo, erano distinte solo dal numero, giacché gli organizzatori della mostra non avevano voluto dare titoli gratuiti a tavole che lo



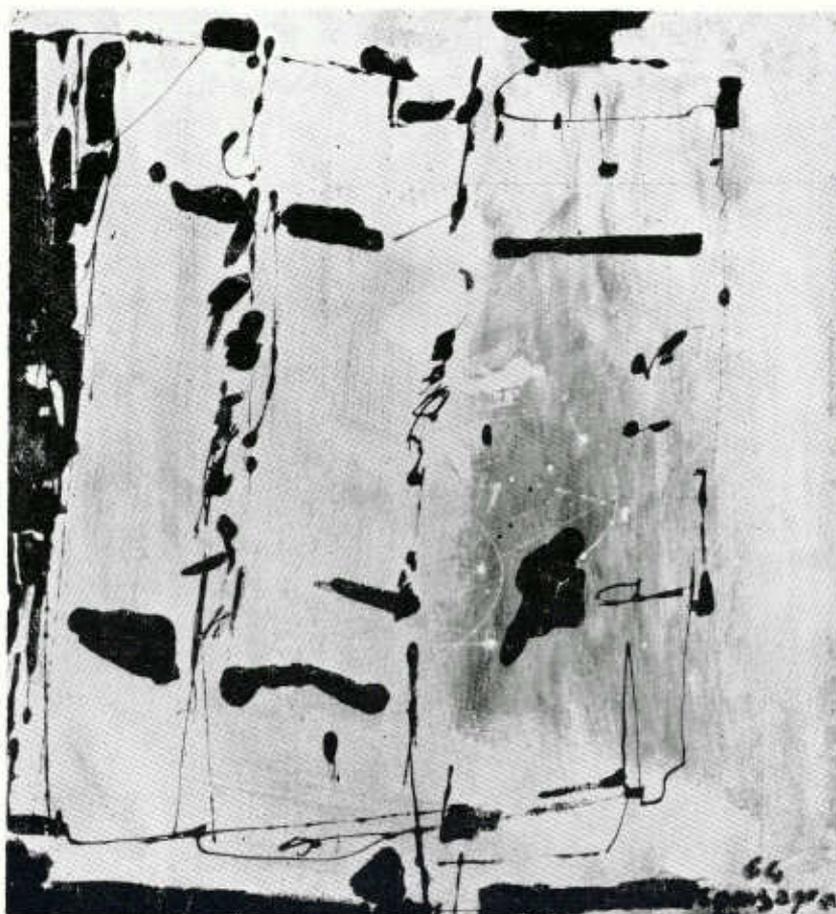
Lo scultore Pietro Consagra

autore aveva lasciato senza titolo.

Diamo qui appresso l'elenco delle opere esposte dando per ciascuna, tra parentesi, il nome del proprietario e precisando che la tavola n. 22, di proprietà della moglie dello scultore, era stata già portata a Roma e quindi non figurava nella mostra.



I visitatori affollano la mostra delle venticinque tavole di Pietro Consagra esposte al Circolo di Cultura. Nella foto di sinistra: il Consigliere Provinciale Dott. Francesco Safina con la Signora.



Consagra: Colloquio col vecchio amico.

Ed ecco l'elenco delle opere esposte:

Collage n. 1 (Maria Manzo Vaccara); Tavola n. 2 (Gaspere Pugliese); Colloquio col vecchio amico (Gianni di Stefano); Tavola n. 4 (Alfredo La Vigna); Tavola n. 5 (Rosario Ballatore); Collage n. 6 (Giuseppe La Manna); Tavola n. 7 (Francesco Safina); Tavola n. 8 (Giuseppe Romagnosi); Tavola n. 9 (Giacomo Misuraca); Tavola n. 10 (Gaspere Casciolo); Collage n. 3 (Nené Signorello); Tavola n. 12 (Nino Tumbiolo); Tavola n. 13 (Andrea Casubolo); Tavola n. 14 (Giovanni Arena); Tavola n. 15 (Giorgio Hopps); Tavola n. 16 (Leonardo Emmola); Tavola n. 17 (Orazio Patti); Tufi di Mazara (Bartolomeo Ballatore); Tavola n. 19 (Elio Pernice); Tavola n. 20 (Francesco Boscarino); Tavola n. 21 (Vincenzo Ingraldo); Tavola n. 22 (Sofia Consagra); Tavola n. 23 (Nanà Leo); Tavola n. 24 (Vito Ditta); Tavola n. 25 (Fina Calamia Leo).

La Mostra ha destato vivissimo interesse ed ha avuto un numero veramente ingente di visitatori.

La gara triangolare di bocce Palermo - Agrigento - Trapani ha coronato quattro anni di lavoro del comitato trapanese della F.I.G.B.

Quando, nel giugno del 1959, si costituì il Comitato Provinciale della F.I.G.B., il gioco delle «bocce» era praticato nella periferia della città e nelle contrade della nostra Provincia, sull'asfalto delle strade o sui terreni battuti e sconnessi delle campagne. Il gioco delle bocce, infatti, malgrado fosse il più antico e il più conosciuto strumento di ricreazione popolare, rimaneva, nella nostra provincia, solo un'attività limitata ad una certa categoria di praticanti. E non che ciò fosse un fenomeno circoscritto alla provincia di Trapani; ma tutta la Sicilia, ed ancor più tutto il meridione d'Italia, si trovavano sul medesimo piano di valori. Regioni più evolute, soprattutto Piemonte,

Lombardia ed Emilia, avevano da tempo adottato regolamenti tecnici internazionali, avevano sviluppato la attività agonistica e ricreativa, si erano organizzate in Federazioni facenti capo all'ENAL. Ciò non per iniziativa di singoli appassionati, ma per una maturità sociale che non aveva corrispondenze nell'atavico individualismo dei siciliani.

In un'epoca nella quale il pionierismo è ritenuto un retorico riferimento storico da «fumetti», lo ENAL Provinciale di Trapani ebbe affidato il compito di organizzare un Comitato ed un gioco, partendo da quelle «partite di bocce» disputate sui marciapiedi delle periferie, avvicinando quegli uomini



Una foto «storica» scattata in occasione del 1° Campionato Provinciale di bocce, disputato nel 1959, all'interno del campo sportivo di Via Spalti



L'Assessore Provinciale Prof. Salvatore Giurlanda premia uno dei vincitori della gara triangolare «Palermo - Agrigento - Trapani»

avvezzi a rispettare norme tecniche formulate da tavernai. Bisognava iniziare, e non c'è più nulla di più difficile che iniziare imponendo sacrifici economici e limiti regolamentari e statutari a uomini che volevano solo giocare in santa pace, per vincere un bicchiere di vino o un «pezzo» da 50 lire. Fu necessario dare un codice al gioco, fino allora relegato ai margini dello sport, un codice di sano agonismo e di tecnica, che esaltava la capacità dei singoli ma che voleva, soprattutto, dettare una norma di vita sociale.

I primi sforzi furono rivolti alla costituzione di Gruppi Bocciofili, che ben presto sorsero in quasi tutti i centri della provincia. Gli appassionati ebbero un cartellino federale che offriva loro i vantaggi di una assicurazione contro gli infortuni, impararono a giocare nel rispetto di regolamenti nazionali, non più su improvvisati campi, ma su piste squadrate. La vitalità del nuovo gioco praticato, la possibilità di partecipare a tornei e campionati nazionali, la serietà delle



Cerimonia di premiazione dei vincitori della Triangolare «Palermo - Agrigento - Trapani» dell'8 novembre; da sinistra: Sig. Calogero Sansone, Sig. Nicolò Castiglione, rispettivamente Vice Presidente e Presidente del Comitato Provinciale ENAL-FIGB, Cav. Giuseppe De Luca, direttore dell'ENAL Provinciale di Palermo, Avv. Francesco Calamia, Sindaco di Trapani, Comm. Salvatore Munna, capo servizio Sport e Giochi della Presidenza Nazionale dell'ENAL, Prof. Salvatore Giurlanda, Assessore provinciale allo sport, Cav. Giacomo Basciano, direttore dell'ENAL Provinciale di Trapani

ambiente bocciolino spinsero ben presto anche i più restii ad aderire alla nuova formula sportiva. Nel breve volgere di sei anni, il gioco delle bocce è entrato a far parte delle attività agonistiche più diffuse della nostra provincia, con decine di società e centinaia di tesserati, appartenenti ai più disparati

ceti sociali, senza discriminazioni di età. I campi si sono moltiplicati e perfezionati nella loro struttura, si sono agghindati di bandiere e di lampade al neon, alcuni si sono arricchiti di tribune per il pubblico, sempre più numeroso, e di tettoie. La stessa attività è andata maturando nel tempo, dai primi,

sperimentali campionati provinciali, alle attuali competizioni a carattere regionale, perfette nell'organizzazione.

E non si può dire ancora che si sia raggiunto quanto era nelle previsioni dei dirigenti dell'ENAL e di quanti vivono e agiscono nel mondo delle «raffate» e delle «bocciate di volo». Altre mete ed altri risultati attendono i boccioli della nostra provincia. Intanto il Comune di Trapani e la Amministrazione Provinciale hanno già programmato la realizzazione di impianti che potranno ospitare manifestazioni ad alto livello, senza nulla togliere al carattere prettamente ricreativo di questo sport benemerito. All'interno dello Stadio Polisportivo Provinciale è stato costruito un campo in tennisolite; un altro lo affiancherà prossimamente. Il Comune di Trapani, come già quello di Marsala, realizzerà un moderno bocciodromo. Queste premesse sono più che un semplice attestato alla intensa attività programmata dall'ENAL - FIGB; sono il risultato di un consapevole riconoscimento all'alta funzione educativa e formativa del gioco delle bocce; funzione educativa esplicantesi nello stesso spirito dello sport attivo, che è spirito cavalleresco, sano agonismo, salute fisica ed equilibrio morale; funzione formativa perchè lo sport affratella chi lo pratica, sviluppando il sentimento della socialità e dell'altruismo.

DOMENICO ZAGONIA

Cronache

dell'Amministrazione Provinciale

Il Consiglio Provinciale, riunitosi in sessione straordinaria nelle sedute del 25, 30 Settembre e 12 Ottobre 1964, ha deliberato la surroga, la convalida e l'insediamento del neo Consigliere Provinciale Sig. Ferrara Salvatore al posto del Consigliere Avv. Giorlando Felice, deceduto; ha preso atto della relazione sulla programmazione socio-economica della Provincia di Trapani, inviata all'Assessore Regionale per lo sviluppo economico; ha approvato il progetto di Statuto del costituendo Consorzio per l'autostrada Siculo Occidentale.

Sono state approvate dalla Giunta Provinciale le seguenti perizie:

- L. 599.640 per lavori di ripresa del piano viabile bitumato, tronco fra il Km. 12.000 e l'abitato di S. Vito.
- » 599.340 per ripresa del piano viabile bitumato del tronco compreso fra l'inizio e la progressiva Km. 4000 della S. P. «Bivio Lentina - S. Vito Lo Capo».
- » 12.000.000 per lavori di manutenzione ordinaria della S. P. di serie N. 20 di Castelvetrano, tronco da Paceco a Bellusa.
- » 600.000 per lavori urgenti di ricostruzione dei muri andatori del tombino al Km. 3200 della S.P. di Camporeale.
- » 4.000.000 per lavori di manutenzione ordinaria trazzere - Esercizio 1964-65.
- » 600.000 per lavori di ricostruzione tombino al Km. 3.200 della S.P. di Camporeale.
- » 597.000 per lavori urgenti di ripresa del piano viabile della S.P. Valderice-Chiesanuova.
- » 599.630 per sgombrò franamenti causati dal maltempo della S.P. di Favignana.
- » 600.000 per lavori urgenti di ripresa del piano viabile della S.P. di Camporeale.
- » 5.600.000 per lavori di manutenzione ordinaria della S.P. Campobello - Granitola e diramazione Tre Fontane.
- » 856.050 per acquisto diretto di medicinali in confezionamento ospedaliero ad uso dell'Ospedale Psichiatrico Provinciale.
- » 600.000 per lavori di manutenzione dei servizi igienici dell'Istituto Tecnico per Geometri di Trapani - Sezione staccata di Via Virgilio.
- » 119.000 per riparazione automezzi di proprietà provinciale.
- » 270.000 per arredamento aula corso pilota di Fisica del Liceo Scientifico di Mazara del Vallo.
- » 60.000 per l'acquisto di una cassaforte per il servizio contratti dell'Ufficio Centrale.
- » 420.000 per fornitura due armadi in legno e riparazione di materiale vario di arredamento al Liceo Scientifico di Trapani.
- » 367.745 per lavori di manutenzione ordinaria della S.P. del «Fegotto».
- » 70.000 per forniture ed installazione di una elettropompa al Centro di Formazione Professionale Operaia.
- » 925.395 per pagamento forniture stampati Uffici Provinciali centrali e periferici alla Ditta Cartograf.
- » 600.000 per lavori di manutenzione ordinaria delle coperture e terrazzo dell'edificio principale dell'Istituto Tecnico di Marsala.
- » 358.955 per pagamento vaccino antirabbico fornito al Laboratorio Provinciale Igiene e Profilassi.
- » 396.340 per pagamento fornitura vaccino antidifterico al Laboratorio Provinciale Igiene e Profilassi.

A seguito di concorso pubblico i Dottori Tripi Ettore e Ligio Ferdinando, sono stati nominati Assistenti dell'Ospedale Psichiatrico Provinciale.

A seguito di concorso interno, l'infermiera Merulla Giuseppina è stata nominata sorvegliante dell'Ospedale Psichiatrico Provinciale.

A seguito di concorso pubblico sono stati nominati Ingegneri Aggiunti l'Ing. Abate Andrea e Triolo Nicolò.

E' stato disposto l'onere di ricovero di N. 42 dementi presso l'Ospedale Psichiatrico Provinciale.

Sono stati ammessi N. 15 illegittimi alla pubblica assistenza.

E' stata autorizzata la spesa di:

- L. 1.761.000 pari al 50% della spesa necessaria per l'acquisto di attrezzatura scientifica ad uso del Laboratorio Igiene e Profilassi con il contributo del Ministero della Sanità pari al restante 50%.

BANCO DI SICILIA

Istituto di credito di diritto pubblico con sede in Palermo

Patrimonio L. 17.047.709.000

AZIENDA BANCARIA E SEZIONI SPECIALI DI CREDITO AGRARIO E PESCHERECCIO, MINERARIO, FONDIARIO, INDUSTRIALE, PER IL FINANZIAMENTO DI OPERE PUBBLICHE E DI IMPIANTI DI PUBBLICA UTILITA'

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

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

TUTTE LE OPERAZIONI DI BANCA E DI BORSA

CASSA CENTRALE DI RISPARMIO V. E.

PER LE PROVINCE SICILIANE

PRESIDENZA E DIREZIONE GENERALE : PALERMO

Fondata nel 1861

198 DIPENDENZE IN SICILIA

CORRISPONDENTI IN TUTTO IL MONDO

Tutte le operazioni di Banca

CREDITI SPECIALI: AGRARIO - ALBERGHIERO - ARTIGIANO - PESCHERECCIO - PIGNORATIZIO - INDUSTRIALE D'ESERCIZIO

Banca agente

per le operazioni di commercio con l'Estero e per la negoziazione di valuta estera

LA CASSA RILASCIATA LIBRETTI DENOMINATI «RISPARMIO PER L'ABITAZIONE» E «RISPARMIO ASSICURATIVO» CON PARTICOLARI AGEVOLAZIONI

