

XVII
ANNO

TRAPANI

1972

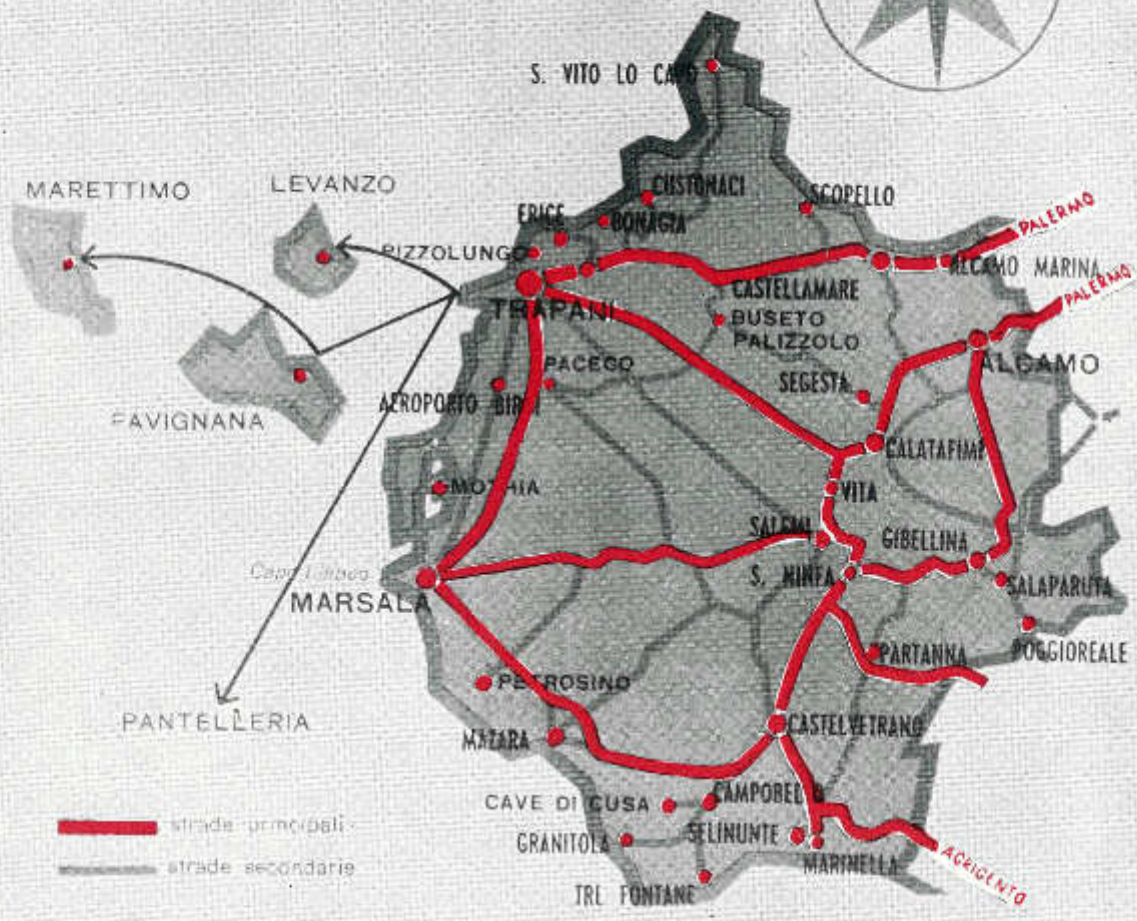
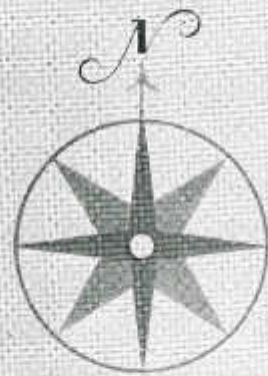
184

RASSEGNA DELLA PROVINCIA

5605

f.

carta della Viabilità della provincia di Trapani



ANNO
XVII

TRAPANI

N. 184

RASSEGNA DELLA PROVINCIA

Spedizione in abbonamento postale - Gruppo IV

Direttore

ROSARIO BALLATORE

Presidente dell'Amministrazione Provinciale



GIANNI DI STEFANO

Condirettore responsabile

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

Vincenzo Adragna: Giù le mani dalla montagna Ericina. Forma azione di « Italia Nostra » per la tutela del paesaggio e della ecologia del Trapanese. (Disegni elaborati da Gustavo Bertolini; fotografie di Giovanni Bertolini)

Laura Nelli: Una programmazione per due porti industriali: « Capo Granitola » e « Favignana » (Disegni elaborati da Gustavo Bertolini)

Vito Palmeri: I problemi dei lavori pubblici in un'intervista con l'Assessore provinciale Claravino (Foto Mazzeo, Trapani)

Girolamo Spezia: Erice '80. Idee operative per il rilancio della città (Disegno elaborato da Gustavo Bertolini)

Miky Scuderi: Realizzato nei tempi previsti l'importante invaso del Fastaia (Fotografie dello Studio fotografico Mazzeo, Trapani; disegno elaborato da Gustavo Bertolini)

Cronache dell'Amministrazione Provinciale

Le zincografie sono della Zincografia Siciliana (Palermo)

Prezzo del fascicolo lire duecento
Abbonamento annuo lire duemila

ARTI GRAFICHE G. CORRÀO - TRAPANI

L'ECO della STAMPA

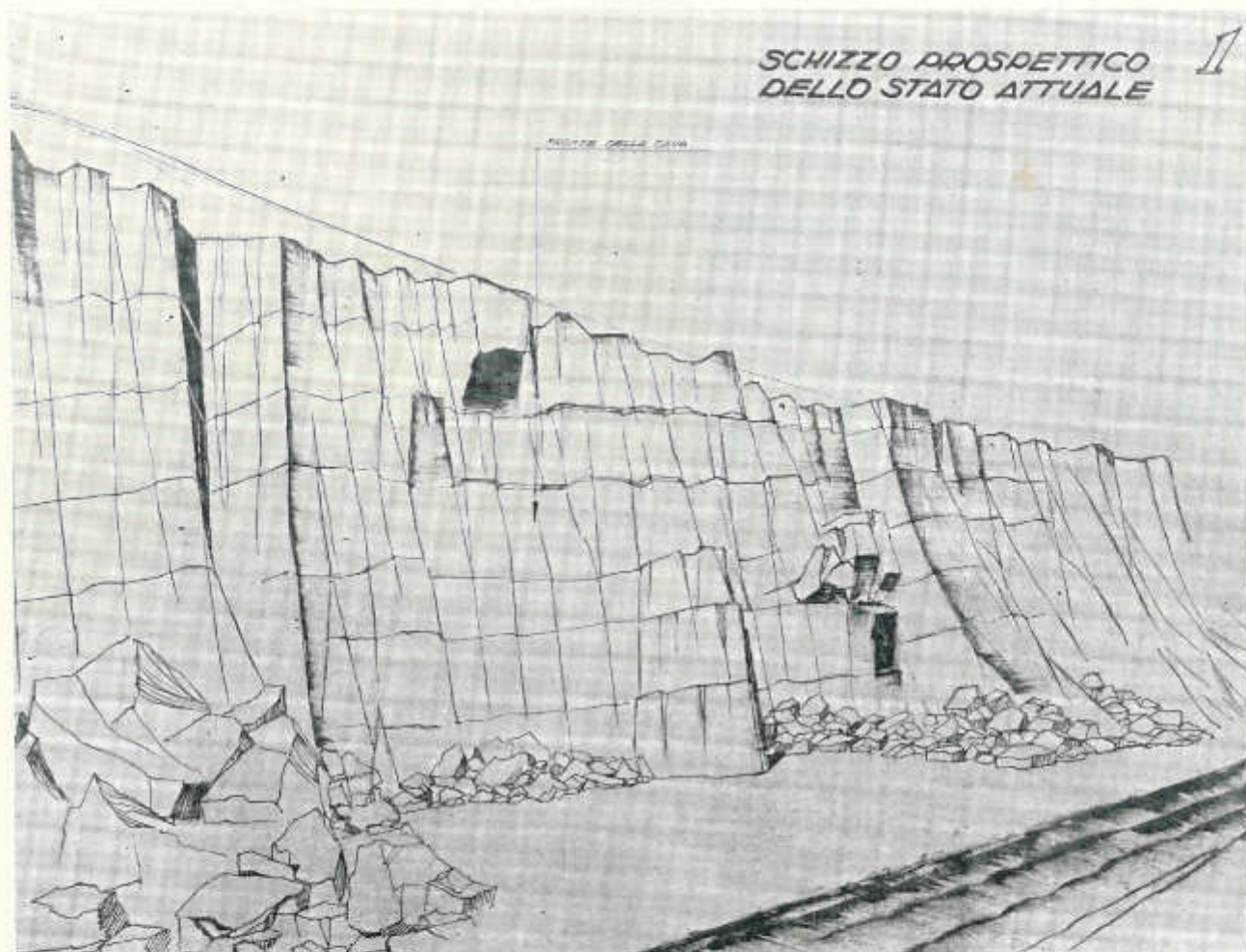
UFFICIO di RITAGLI
da GIORNALI E RIVISTE

Casella Postale 3549 - MILANO

Via G. Compagnoni, 28 - Tel. 72-33-33

Giù le mani dalla montagna Ericina

FERMA AZIONE DI «ITALIA NOSTRA» PER LA TUTELA DEL PAESAGGIO
E DELLA ECOLOGIA DEL TRAPANESE

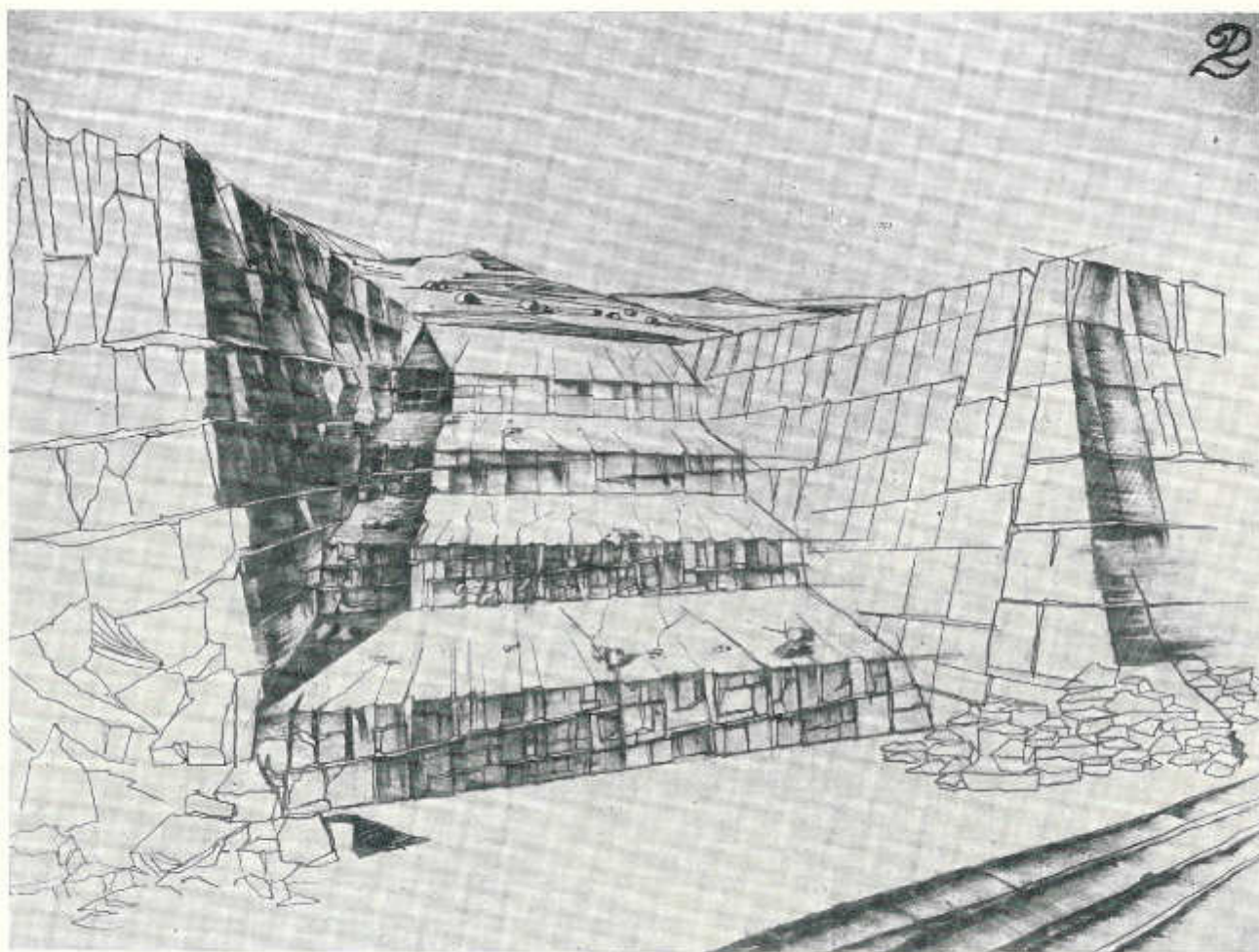


Questo, secondo l'estensore del progetto di «bonifica», sarebbe l'aspetto attuale della cava di Torrebianca: un muraglione roccioso, uniformemente bianco, pericolosamente solcato da fessure e lesioni, recante qua e là pericolosamente incastrati macigni in precario equilibrio. I massi disegnati lungo la base darebbero anzi l'idea di essere rovinati da soli. E da qui la necessità, sottolineata con angosciosa preoccupazione, di eliminare tale pericolo

Facili interpreti (se non semplici portavoce) di un movimento di pubblica opinione — che appare unanime ove si eccettuino talune espressioni di dissenso riconducibili a minoranze interessate — chiudevamo il nostro articolo sulle cave comparso sul numero 182 di questa

Rassegna, con l'auspicio di una immediata azione, di pronti interventi che valessero a cancellare nel più breve tempo e nel miglior modo possibili le immani, oscene, brutte ferite inferte dall'uomo al monte sacro a quella che era pure Dea della Bellezza.

Qualcosa, effettivamente, all'indomani dell'ordinanza di chiusura delle cave emessa dal Sindaco di Erice ed a quella firmata dal Soprintendente ai Monumenti della Sicilia Occidentale, cominciò a muoversi. Negli ultimi giorni dello scorso gennaio, una Commissione congiun-



Questa sarebbe una prima ipotesi di sistemazione della cava. La industriale operosa e benefica mano dell'uomo sistemerebbe definitivamente la cava conferendo all'insieme questo aspetto faraonico. Gli smisurati gradoni assicurerebbero ai... passanti ogni sicurezza. Sicurezza del tutto mancante nella parte non « bonificata », lungo la cui base vediamo disegnati i soliti massi. Talché c'è da domandarci come mai non si sia previsto di allargare la « bonifica » magari giro giro per tutta quanta la circonferenza della montagna

ta, costituita dal Sindaco di Erice, da funzionari della Soprintendenza ai Monumenti, del Corpo delle Miniere, del Genio Civile, dell'Ispettorato Forestale, dei Vigili del Fuoco e dal Presidente della Sezione trapanese di « Italia Nostra » svolse una lunga ed attenta visita sopralluogo, cava per cava, e stilò un verbale da cui risulta la situazione accertata in ciascuna di esse.

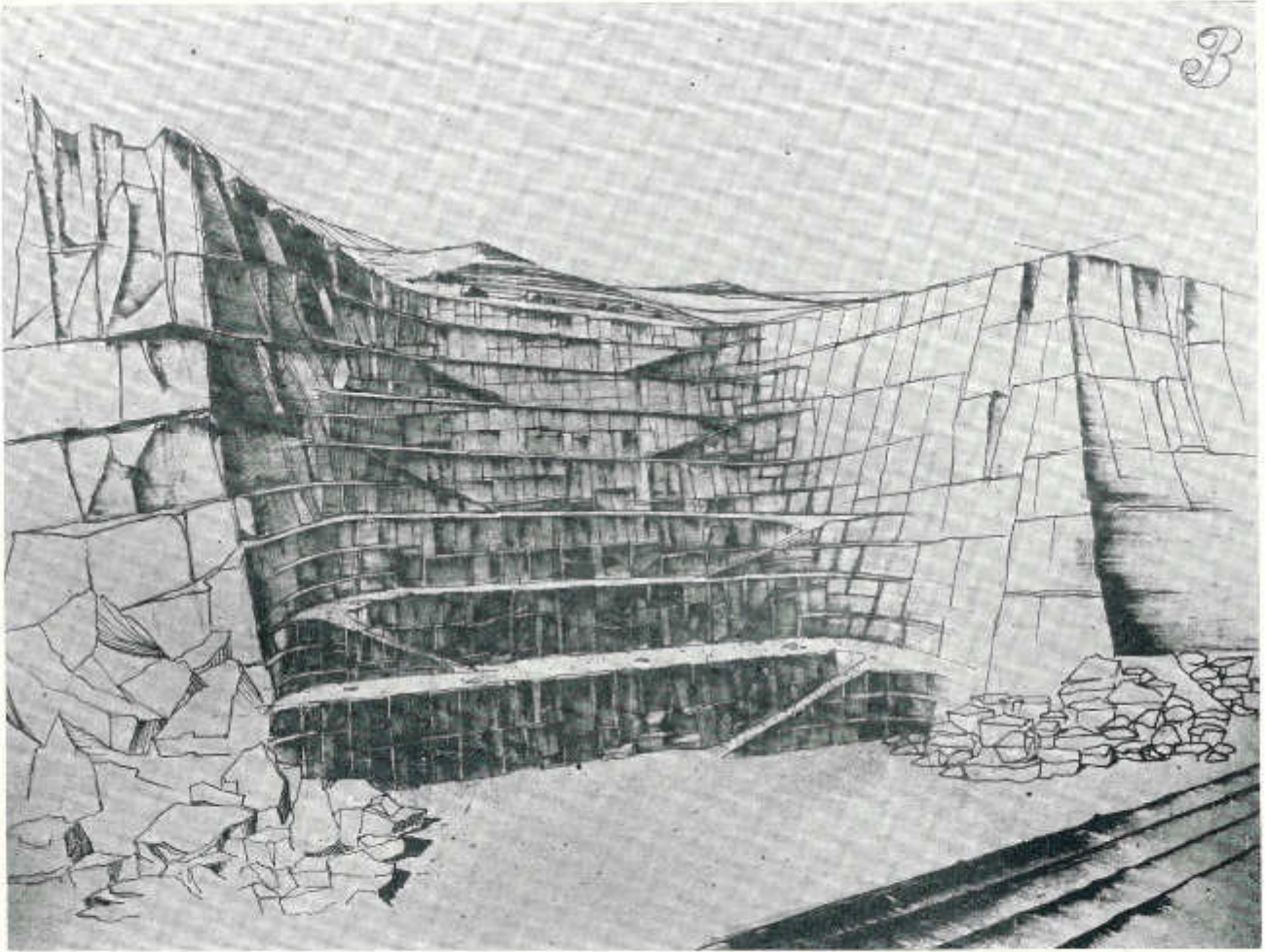
Per quanto riguarda i diversi aspetti particolari riscontrati, quali essi emergono da codesto verbale, diciamo che essi riguardano, più che altro, o costituiscono la presa d'atto — qualora ce ne fosse proprio stato bisogno — di una situa-

zione già effettivamente esistente. Ci esimiamo quindi dal considerarli analiticamente per proporli all'attenzione del lettore. Perché ciò, crediamo, non è utile agli effetti del discorso che stiamo per iniziare, che abbiamo del resto già iniziato, e che ha per tema « alti alle cave e lasciamo ormai stare tutto per come è ». Il rospo c'è, purtroppo, e non ci resta che inghiottirlo.

Ma quella che, giunti a questo punto, vale concretamente, è la considerazione degli sviluppi futuri della questione. Cioè, per dirla in altri termini, più chiari, domandarci quel che dovrà farsi per riparare al mal fatto.

E, allora, entriamo nell'altro tema, che sarebbe quello di « bonifica delle cave » e che, se non bene preventivamente impostato, se non si hanno idee chiare in partenza, rischia di trasformarsi in quest'altro — grottescamente deleterio — di « come distruggere, con debita autorizzata preventiva programmazione, una montagna ».

Vediamo un po'. Il concetto di « bonifica », in considerazione di taluni aspetti obiettivamente riscontrabili in talune situazioni esistenti nel « momento X » (massi pericolanti, mine già innescate, materiali già esistenti nei piazzali di cava) fu, dalla Commissione, in linea di mas-



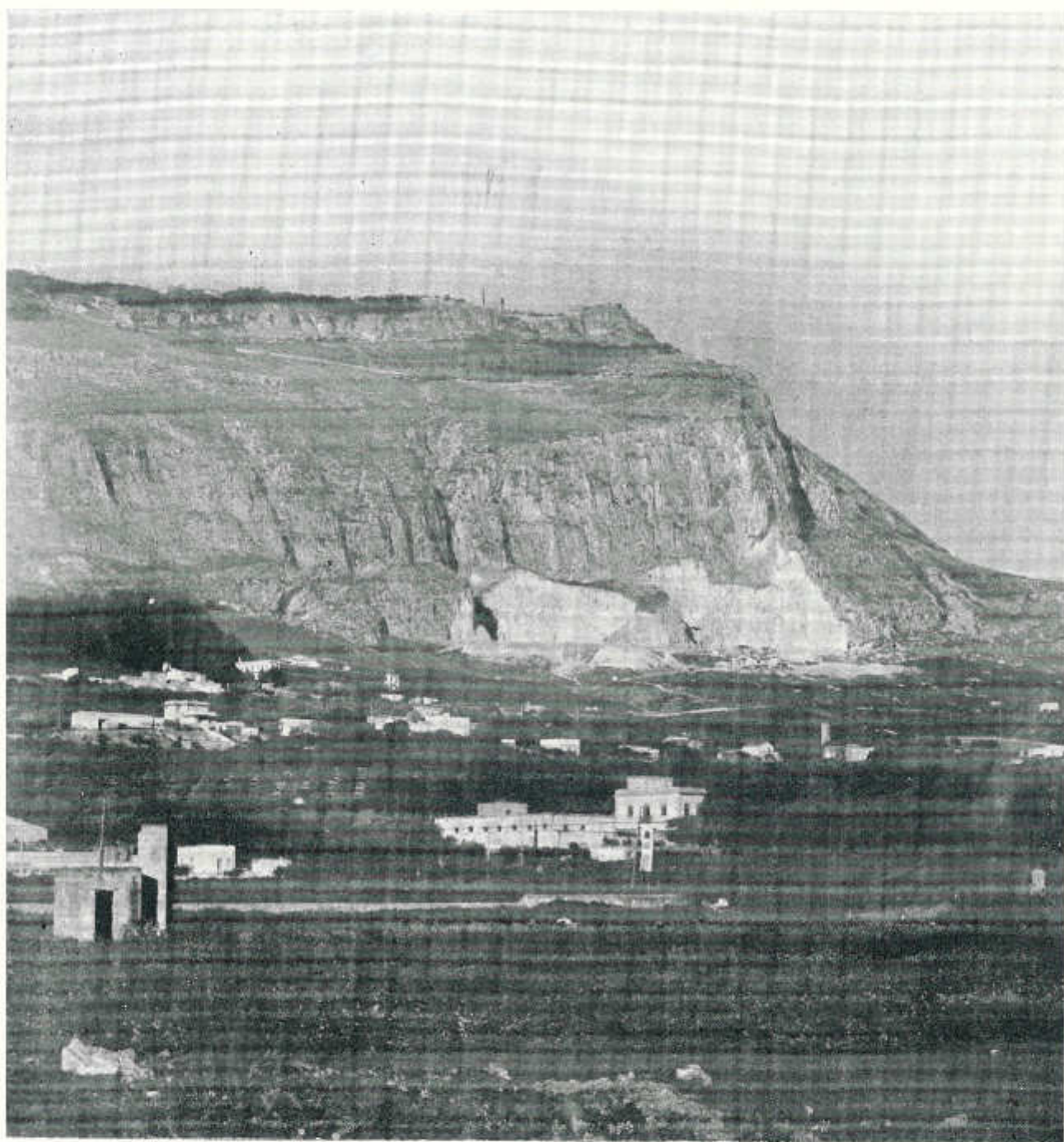
O questa seconda ipotesi, a scelta: terrazze e gradinate tipo « ziggurat ». Prenderà la Soprintendenza ai Monumenti nella dovuta considerazione codesta idea di trasformare una parete del monte in parete di edificio sacro babilonese od atzecco, magari suggerendone di scolpire, qua e là, in bassorilievo, a memoria dei posteri, le immagini dei momenti più significativi di tanto immane impresa?

sima, ritenuto accettabile per quello che però era da considerarsi esclusivamente come preludio — per dir così — ad un successivo, rapido smontaggio degli impianti ed abbandono definitivo delle cave, sia pure agevolato da interventi straordinari, anche finanziari, da parte delle sedi competenti. Discorso, questo, da non trascurare, ma che, in questo momento, non ci riguarda.

Però, in taluni casi, codesto concetto di « bonifica », non più unanimemente, fu presentato e rappresentato in termini che costituiscono e continuano a costituire, in pratica, corrività all'autorizzazione di continuare a ferire — o meglio demolire — il monte per ancora chissà quant'anni.

Perché talune cave — si disse — non si poteva abbandonarle allo improvviso. C'erano pericoli incombenti. Non riguardo all'aspetto del monte, beninteso. Ma per quegli ipotetici passanti che non fossero animali selvatici. Data la corrente di traffico, pedonale naturalmente, defluente per i piani sentieri che lambiscono il monte in quel di Torbianca, a levante del Sanatorio provinciale (gli ammalati di polmoni non camminano e non c'è problemi), non era possibile, per esempio, lasciare massi in equilibrio instabile. Preoccupazione rispettabile ed anche legittima, che guarda verso il futuro, verso tempi lunghissimi, a tutela dei passanti dei secoli a venire dato che, al momento almeno,

la disposizione degli strati — come meglio ci spiega il dottor Torre nel suo lavoro che segue questa nota — non lascia supporre codesta eventualità. Poi ci sono, per giunta, le « litoclasti beanti ». E qua questo; là quell'altro. Il tutto che, tradotto in termini difficili — come quelli che usavano i « loici » in tema di figure di sillogismi e che facevano spiritare i cani, a detta di Erasmo da Rotterdam, se non ricordiamo male — significherebbe, in termini concreti e facilmente comprensibili, legittimare, per astrusi motivi tecnici, la ulteriore distruzione del monte, la ulteriore manomissione di quel bene collettivo che è il paesaggio.



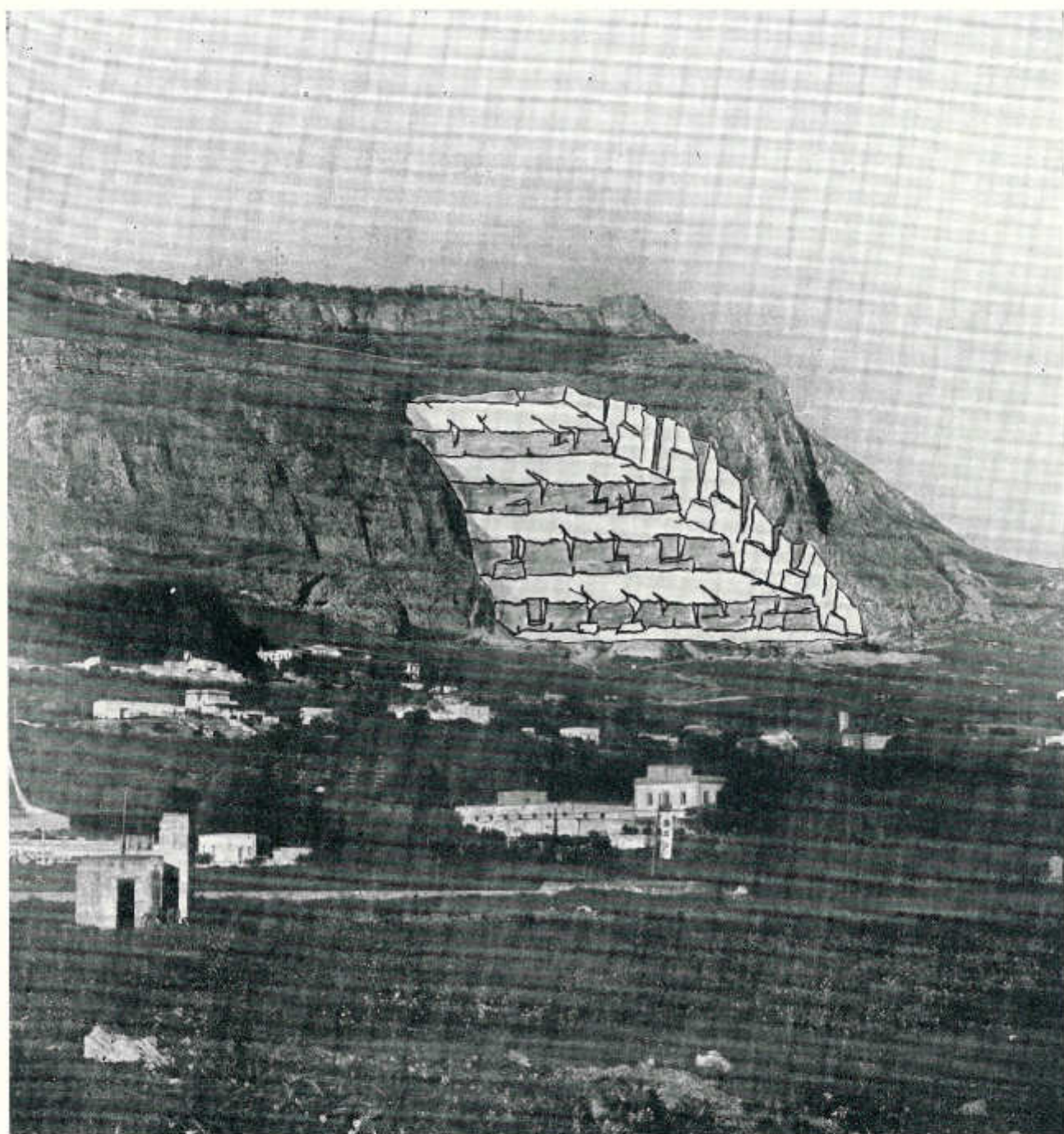
Ecco come si presenta, in realtà, la parete rocciosa di cui discorriamo. Il largo squarcio bianco si mantiene ancora ad un terzo circa della sua altezza complessiva. Sopra, la roccia conserva il suo caratteristico colore rossastro, che la sottostante superficie bianca, risultante da una ventennale manomissione, riacquisterebbe in breve tempo data la presenza, nelle acque piovane di scorrimento, di sali ferrosi

Consentiva certo — né poteva diversamente —, la Commissione, ai proprietari e coltivatori di cave, di presentare alla Soprintendenza ai Monumenti progetti di « bonifica ». E ciò anche se veniva manifestato da taluni componenti di essa

un aperto dissenso ed anche se da parte di « Italia Nostra », attraverso la dichiarazione del Presidente della Sezione trapanese, venisse sottolineata l'inopportunità, per lo meno, di affidare la bonifica delle cave agli stessi cavatori, secondo un discuti-

bile filo logico che, per ricordare l'esempio da lui citato, concludesse con l'affidare — per ipotesi — la cura o la sorte di un ferito a coltellate alla stessa mente o nelle stesse mani del feritore.

Ora, quanto alle coerenti inten-



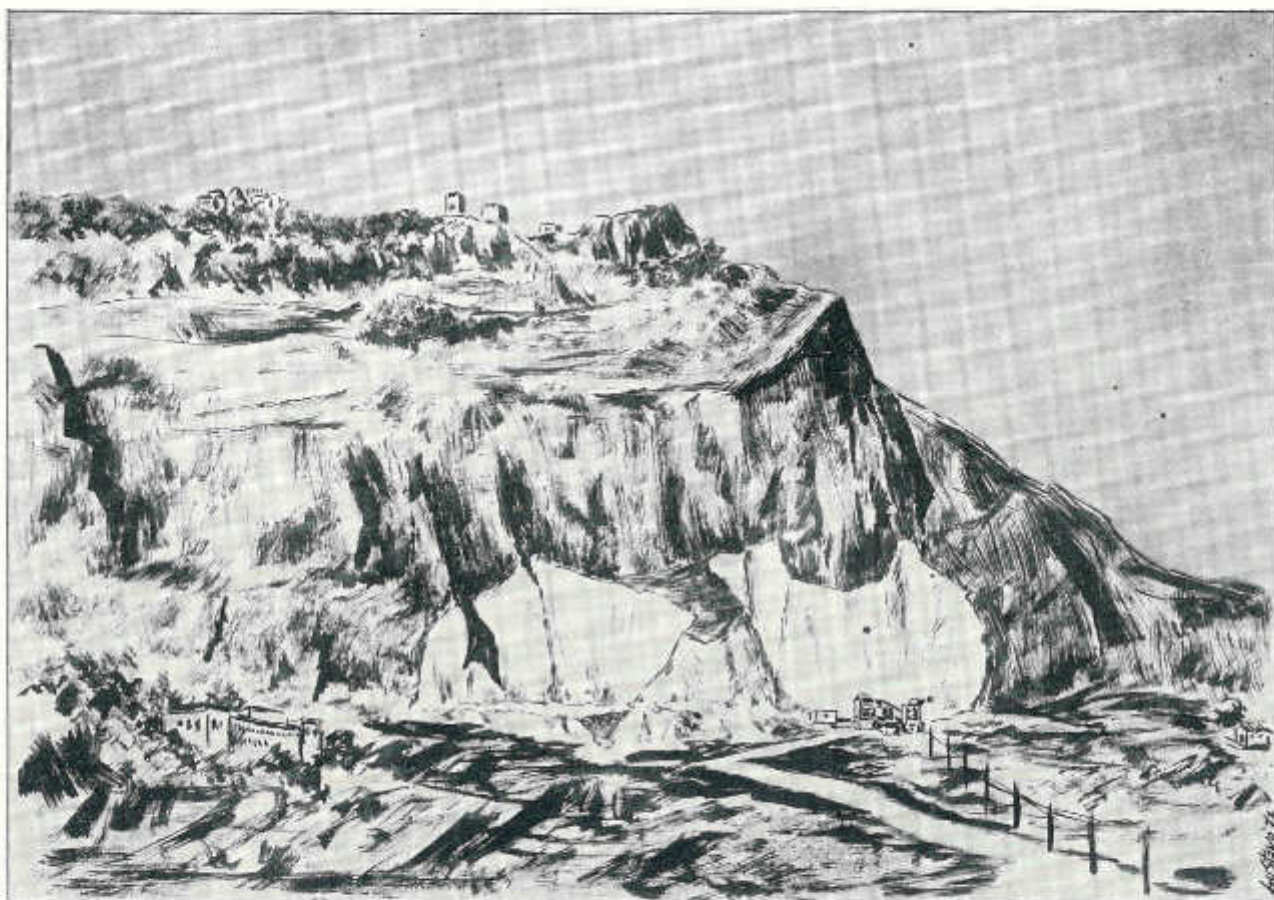
Ed ecco, invece, come si presenterebbe, secondo il progetto di bonifica, in una realistica previsione, la cava dopo... la cura. Un aspetto da incubo. Si legge, nella relazione di bonifica che, ormai, il danno è irreparabile. Ergo: per rimediarvi, lo si accentua brutalmente. Questa non è una ferita, per il monte: è un colpo mortale. E' l'assassinio.

zioni del feritore, codesta sopra citata perplessità trova in questi giorni conferma — ove anche di questa vi fosse stato bisogno — nelle richieste da esso avanzate.

Abbiamo attentamente studiato il progetto di « bonifica » della cava

di Torrebianca, presentato dalla società interessata, che ha sede a Trapani, direzione ed amministrazione, però, a Bologna, ed unico impianto a Torrebianca. Assicura, codesta società, anche attraverso la sua carta intestata, di essere in grado

di produrre — e quindi di fornire — conglomerati emulsionati, pietrischetto, graniglie, sabbie, materiale per strade e per edilizia, tutto quanto con robusto e garantito coefficiente Deval 12,63 e coefficiente di frantumazione 96,62. Figurarsi



Gustavo Bertolino, in questa sua veduta d'insieme ottenuta attraverso uno studio attento e sensibile della situazione del versante sud del Monte, mette in particolare evidenza il rapporto fra falda e vetta. La deturpazione attuale della base, in rapporto al verde della fiancata ed all'impianto edilizio e monumentale della vetta, può ancora considerarsi, in certo senso, riparabile

la richiesta che dura da vent'anni, tutta quanta gravante su di un unico impianto. Eracle ed Erice, miti del tempo passato, vadano a... quel paese; largo alla tecnica ed alla civiltà di oggi, e basta con questo superato culturamc. Quanto al turismo, esso è di là da venire. Largo, dunque, agli immediati posti di lavoro. Saranno pochi, ma son certamente buoni. Per chi? Non mette conto di approfondire l'argomento.

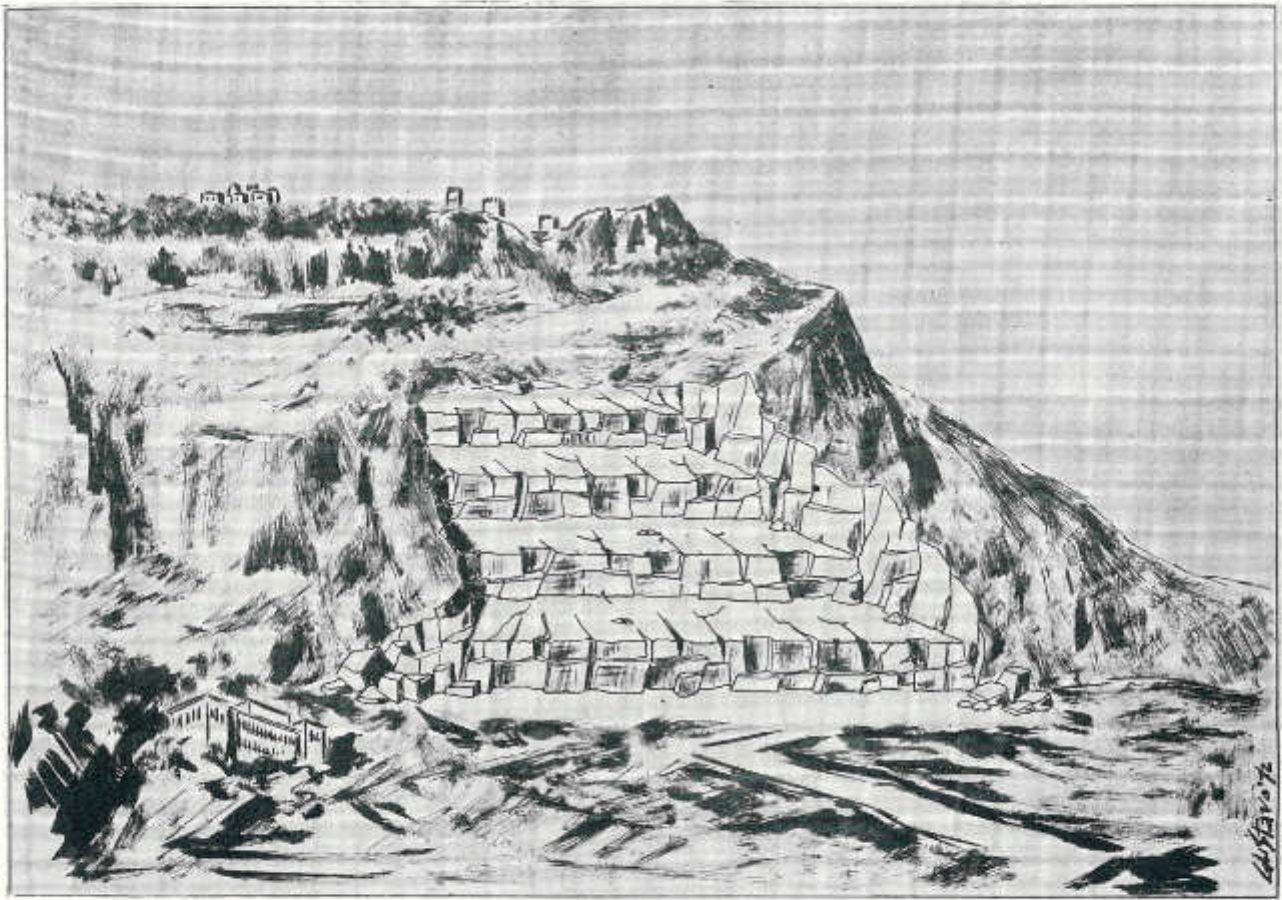
*
* *

Ora, sulla base del sopra espresso concetto di « bonifica », preoccupati, ripetiamo, della incolumità degli utenti dell'arteria di comunicazione che lambisce la base del monte e che sono pedoni ed animali

selvatici (quelli che restano ancora, con i tempi che corrono), i tecnici di codesta società, da Bologna, profondamente informati della realtà ambientale, paesistica, idrogeologica della zona intera e del monte, spediscono alla Soprintendenza ai Monumenti e, per conoscenza, al Ministero della Pubblica Istruzione, alla Prefettura di Trapani, e naturalmente, al Corpo Regionale delle Miniere, un progetto di « bonifica » che se approvato, intanto, implicherebbe un intervento di realizzazione valutabile, quanto a durata, anche con mezzi superpotenti, ad una ventina d'anni per lo meno e che prevederebbe al termine una gradonatura (o « troneggiatura ») tipo « ziggurat » babilonese, senza giardini pensili però e senza boschi ombrosi perché, nel frattempo i pochi alberi

ancora esistenti sul soprastante pianoro, unitamente al verde dei campi coltivativi (valle dei Cappuccini), compreso quello dei cipressi del cimitero; tutto insomma, rocce, verde, ossa di poveri morti e terra fertile, scomparirebbe macinato da frantoi inumani, scalzato da potenti « bulldozers »; frantoi e bulldozers che sono i mezzi con cui si vuole, da Bologna, tutelare l'incolumità dei passanti sopra ipotizzati, uomini o bestie che siano.

E, gradone su gradone, ad un certo momento — secondo quanto con allarmanti considerazioni fondate su seria scienza e coscienza ha espresso il dottor Francesco Torre nel suo lavoro pubblicato sul n. 183 di questa Rassegna — si turberebbe l'equilibrio degli strati soprastanti, sui quali la Città sul Monte da mil-



Irreparabile, evidentemente, e non soltanto dal punto di vista paesistico, ma anche da quello idrogeologico, risulterebbe una situazione consimile, nella quale appare dichiarato il proposito di distruggere definitivamente il paesaggio mediante un intervento che rimarrebbe per i posteri memorabile come quello di Erostrato nel tempio di Artemide Efesia

lenni sta arroccata. E allora? Niente. La «bonifica» continuerebbe. Ed un bel giorno il Sindaco di Erice si sentirebbe annunciare la visita di un tecnico intento alla rimozione di sempre nuove e sempre ricorrenti, in virtù della bonifica, «litoclasti beanti». Tecnico che direbbe al Sindaco: «Senta, si sposti perché stiamo gradonando (o tronificando) la Piazza del Municipio».

* * *

Abbiamo seguito la logica di argo-

menti surrettizi quali sono quelli proposti, da lontano, per la presunta necessità della bonifica di una cava. Di tali argomenti fa però giustizia il geologo Torre nella sua perizia che, pubblicata qua appresso dalla prima all'ultima linea dà forza alla richiesta dei trapanesi tutti, portata avanti con coraggioso impegno da «Italia Nostra», e che si sintetizza nei termini energici: «giù finalmente, le mani dal Monte Erice!».

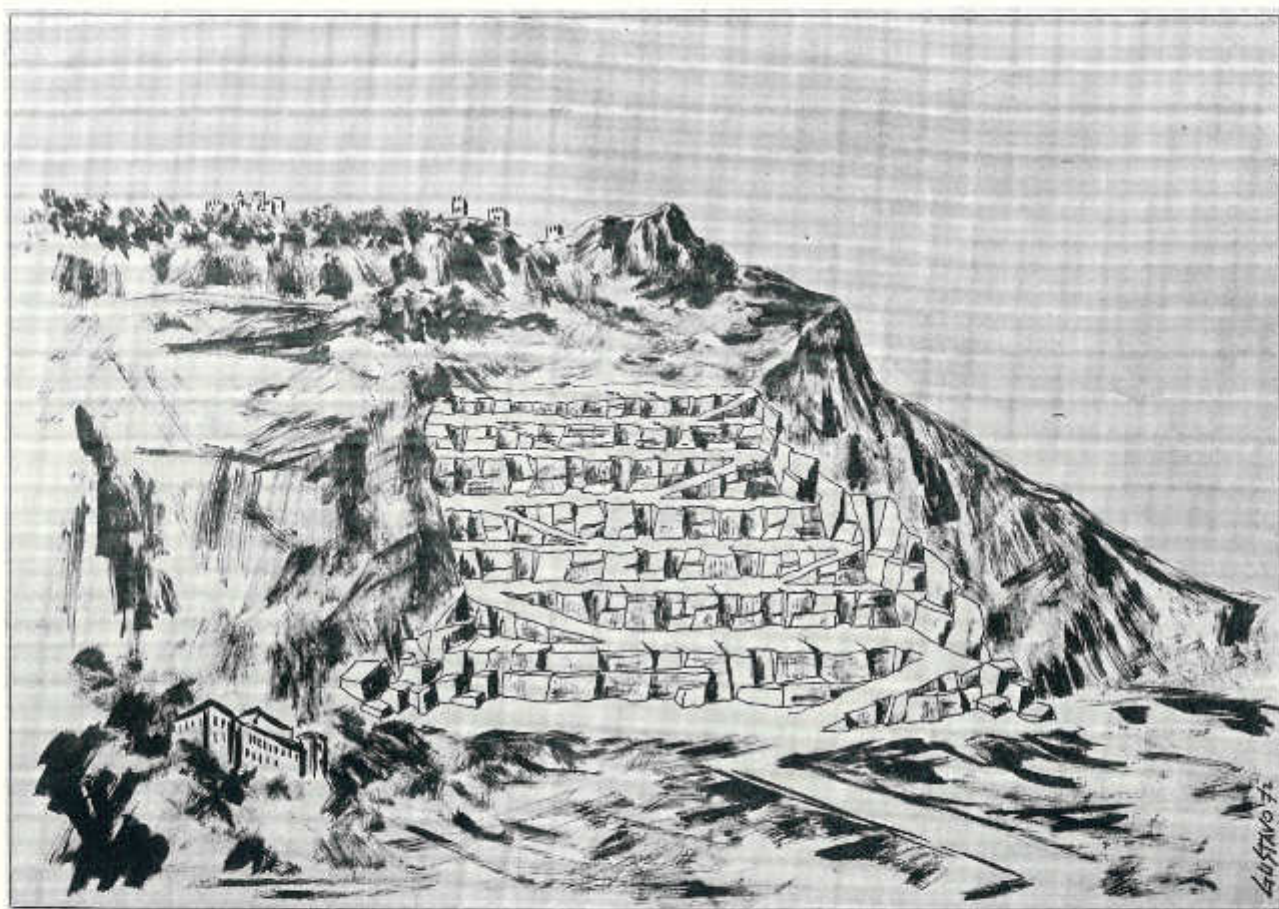
Vincenzo Adragna

Le considerazioni e le proposte che la S.p.A. Siciliana Conglomerati Bituminosi sottomette per la sistemazione definitiva della cava di Torrebianca suggeriscono le seguenti puntualizzazioni:

— sul primo argomento là dove si dice: «...di dare un assetto stabile e definitivo alla parete della cava al fine di evitare frane o smottamenti di rilevanza dovuti allo stato attuale che non può fornire, così come si trova, garanzia alcuna di stabilità in conseguenza della particolare natura della stratificazione, e del fatto che da oltre ventun anni la cava viene sfruttata con esplosivi, debitamente autorizzati», è da osservare che mentre ognuno condivide l'enunciato proposito di dare sistemazione alla cava, non pare si

OGGETTO: Cava in località Torrebianca, nel territorio di Erice, vincolato con il Decreto 15 settembre 1971 del Presidente della Regione Siciliana.

Considerazioni sul progetto di bonifica della cava presentato dalla S.p.A. «Siciliana Conglomerati Bituminosi».



La soluzione alternativa alla precedente non è meno mostruosa. Il problema del paesaggio è, sempre, quello centrale. Ma non è difficile nemmeno per il profano immaginare quali sarebbero gli effetti catastrofici derivanti da un simile terrazzamento quando le acque piovane, scendendo a cascata impetuosa, allagherebbero la pianura. Ma è proprio così, che si vuole « bonificare »!

possa condividere quanto sul punto la Società espone.

Non si possono infatti temere frane di smottamento in quanto queste si verificano in terreni argillosi o in presenza di materiale incoerente e, nel caso che ne occupa, si è in presenza di calcari, cioè di materiale coerente.

Riguardo la giacitura dei suddetti calcari non ci sembra che essi destino profonde preoccupazioni, a parte qualche massa pericolante, in parte qualche massa pericolante, in quanto la loro pendenza, e non ci entra la loro natura, è di alcuni gradi (10° circa), e l'inclinazione è verso Ovest e non verso Sud come si afferma nella relazione tecnica.

Sul punto 2° viene affermato che: « esaminando la documentazione fotografica allegata, risulta evidente

come tutto il fronte sia costellato da massi in precarie condizioni di stabilità; (in particolare sul fronte "Est" della cava è ben visibile un masso della cubatura di circa 50.000 metri cubi scalzato alla base e con una notevole e certamente progressiva fessurazione che potrebbe causare un improvviso franamento dello stesso con conseguenze imprevedibili e pericolose soprattutto nel caso che la cava venisse abbandonata) ».

Vogliamo rendere noto che in tutto il massiccio ericino come in altri massicci calcari, piccoli massi in precarie condizioni di equilibrio e di stabilità ve ne sono a migliaia, e ve ne sono in posti dove non esistono o non sono mai esistite cave. Ma sia questi massi che quello di notevoli dimensioni (50.000 metri

cubi) possono essere fatti saltare con esplosivi dai Vigili del Fuoco sotto la guida di un tecnico esperto della materia, cioè conoscitore della roccia e delle fratture e faglie in essa esistenti, quale potrebbe essere un geologo.

Dopo di che la cava verrebbe abbandonata completamente per sempre.

D'altronde, dopo questo lavoro, non rimarrebbero problemi assillanti in quanto la zona è deserta e la caduta, in futuro, di qualche masso isolato non apporterebbe nessun danno a vite umane, mentre la strada nazionale Trapani-Palermo dista circa 500 metri dal fronte cava.

Per quel che riguarda la sistemazione a gradonatura (tronificazione), dal punto di vista paesaggistico si

evidenzierebbe una bruttura da comprendere nel quadro di devastazione a cui è stato soggetto il complesso ericino nell'ultimo ventennio.

Se dovessero farsi delle gradonature nelle zone soggette a caduta di massi il complesso ericino, poiché esso è ricco tutt'attorno di queste zone, offrirebbe un panorama quanto mai sgradevole.

Si può far posto alle gradonature ma ciò è consigliabile in zone non calcaree e in speciali condizioni e sempre che tale sistema si armonizzi o non contrasti con le rocce circostanti, e soprattutto quando esistono condizioni speciali di rimboscimento generale di tutta la zona.

Le ulteriori soluzioni prospettate fanno riferimento al problema paesaggistico e a quello economico ma deve, « tout court », dichiararsi che la soluzione proposta non allevia ma aggrava ulteriormente lo squarcio esistente.

Abbiamo così risposto al punto 4° dove si afferma che « Considerando la questione sotto l'aspetto paesaggistico, si fa rilevare che lo « squarcio » conseguente a ventun anni di attività ininterrotta, con la sistemazione proposta non appare essere minimamente aggravato. Ciò prescindendo dal fatto che una ragionevole sanatoria del detto squarcio è del tutto impossibile ».

Invece, se lasciata così come si trova allo stato attuale, dopo aver eliminato qualche masso roccioso pericolante, in un paio d'anni la

parete di cava assumerà il colore della restante massa rocciosa che la circonda. Difatti l'umidità intensa della zona farà in poco tempo crescere l'erba ed il muschio nei giunti di stratificazione della roccia. Le acque che circoleranno all'interno delle fessure, venendo fuori, dalle zone più alte, e scorrendo sulla parete di cava, essendo di per sé ricche di carbonati ed ossidi di ferro, faranno assumere alla parete, dove non può attecchire il muschio, il colore rossiccio simile a quello delle rocce circostanti.

Nessuno si nasconde che dal punto di vista socio-economico la chiusura definitiva della cava apporterebbe un disagio notevole alle maestranze e alle loro famiglie; ma a preoccupazioni tanto umanitarie può avviarsi coltivando altre cave da reperire in altra zona calcarea avente le stesse caratteristiche tecniche di quella che ne occupa.

Da Valderice a Castellammare del Golfo zone calcaree idonee ed aventi caratteristiche fisico-tecniche atte all'impiego di materiale di estrazione per usi stradali, cioè per la formazione di conglomerati bituminosi per la pavimentazione stradale, se ne possono rinvenire parecchie. Intendiamo, come è chiaro, riferirci a zone viciniori, con il che resterebbe scongiurato il pericolo di migrazione di manodopera verso il nord; e se questo concetto fosse accettato, si potrebbe in poco tempo trovare la zona sfruttabile ed ini-

ziare subito il trasporto dei macchinari evitandone anche l'usura e il deperimento da inerzia.

Si nega recisamente, infine, che abbia contenuto sostanziale la affermazione secondo cui « ... il materiale impiegato è il solo che presenti con assoluta continuità tutte le caratteristiche tecniche prescritte dal Consiglio Nazionale delle Ricerche per i materiali lapidei destinati agli usi stradali ».

È agevole rilevare, attraverso una semplice ispezione della zona e adeguate indagini geologiche che gran parte del complesso calcareo del trapanese presenta caratteristiche identiche al materiale estratto a Torrebianca.

Non risulta piuttosto che tra gli strati calcarei esista della « argilla scagliosa mista ad altra argilla di più recente formazione ».

Se ciò fosse vero avremmo scoperto una formazione stratigrafica unica al mondo.

E, per concludere, non si dimentichi che non possono avvenire scorrimenti, in quanto gli strati non sono a franapoggio ma inclinano, come già detto, verso Ovest; né si rinvenivano argille ma solo marne intercalate ai calcari, e le argille scagliose sono tutt'altra formazione che non può esistere intercalata a calcari così compatti del Lias.

Dr. Francesco Torre
geologo

Una programmazione per due porti industriali: «Capo Granitola» e «Favignana»

Come ne riferisce l'Ing. Agostino D'Arrigo, in uno dei suoi numerosi studi d'argomento pubblicati sui Notiziari IRFIS, già in un Portolano in volgare, della prima metà del sec. XIII, il celebre *Compasso da navigazione*, si diceva dei porti della costa occidentale della Sicilia «...per tuca quest'area, zoè a ssa-veve de Cavo Passaro entro a la lena de Marzara, è bono fondo e ponedore en tempo d'estate a vento da ver ponente». Per di più, successivi documenti storici, suffragati da moderne ricerche di esperti, puntualizzano che il «bono fondo entro a la lena de Marzara» — e ci riferiamo al "punto" marittimo di Capo Granitola — costituisce una piattaforma continentale siciliana di km. 15 nel 2° quadrante e di km. 80 nel 3° quadrante. E sono dati che devono essere rapportati a quelli, già ampiamente stimati, riferibili all'intero Canale di Sicilia. Dove la minima distanza Sicilia-Africa è di 135 km tra Capo Lilibeo e Capo Bon; ma la distanza dell'«ognatura» della piattaforma africana da quella siciliana è di 35 km. soltanto (D'Arrigo).

Qui, tra Punta Biscione (Mazara del Vallo) e Capo Granitola, l'isobata di -50 giace tra 1 e 5 km. dalla riva. A Capo Granitola, a soli 1500 metri dall'arenile si hanno fondali di -27 metri.

Qui, dice l'Ing. D'Arrigo, la previsione di un porto industriale (molo foraneo a pareti verticali ed infrastruttura di cassoni in cemento armato) andrebbe sui 6 milioni di lire per metro lineare e qui, indipendentemente dalle opere prioritarie a bacino, può e deve essere prevista una piattaforma d'ormeggio per lo scarico delle grosse petroliere fino a 500 mila tonnellate. «Si tratta di un'isola artificiale — scrive l'Ing. D'Arrigo — che

sarebbe fissata in mare aperto su fondali di 50 metri. Dall'isola il petrolio verrebbe pompato nei depositi costieri attraverso un oleodotto sottomarino di 48 pollici di diametro. L'opera — egli sostiene — è di grande importanza, per un grande motivo principale: evita ai porti siciliani di rimanere tagliati fuori dal traffico delle superpetroliere della nuova generazione».

E continua facendoci osservare che già il porto industriale di Fos (Marsiglia) riceve in banchina navi cisterna di 220 mila tonn. e che in futuro esso potrà ricevere quelle da 500, e che nel porto di Muliedo (Genova) attraccano navi dello stesso tipo stazzanti da 110 a 220 mila tonnellate. La necessità e la spinta al gigantismo — come giustamente va recepito — è logicamente dovuta alle enormi riduzioni dei costi che navi di gigantesco tonnellaggio appunto, consentono.

Ora, una zona ottimale per un progetto cotanto avveniristico e altrettanto plausibile sembra sia stata identificata nella costa di S. Nicola Soprano, in prossimità di Capo Granitola, a otto chilometri da Mazara. Qui, come già illustrato in un nostro precedente servizio, andrebbe ubicato il tanto auspicato centro elettrometallurgico Montedison.

Qui l'allumina — uno dei prodotti di trasformazione del centro — avrebbe un suo terminal dalla lontana Australia.

«E quivi le navi porterebbero — aggiunge il collega Tumbiolo sulla pagina trapanese del «Giornale di Sicilia» (19-12-1971) — oltre l'allumina, le altre materie prime per la produzione del magnesio, del ferroleghe e del fosforo... La realizzazione di questo porto industriale, del resto, è compatibile con gli impegni finanziari del secondo quinquennio del "piano azzurro"

sui porti nazionali, qualora tale operazione venisse ritenuta necessaria dal CIPE».

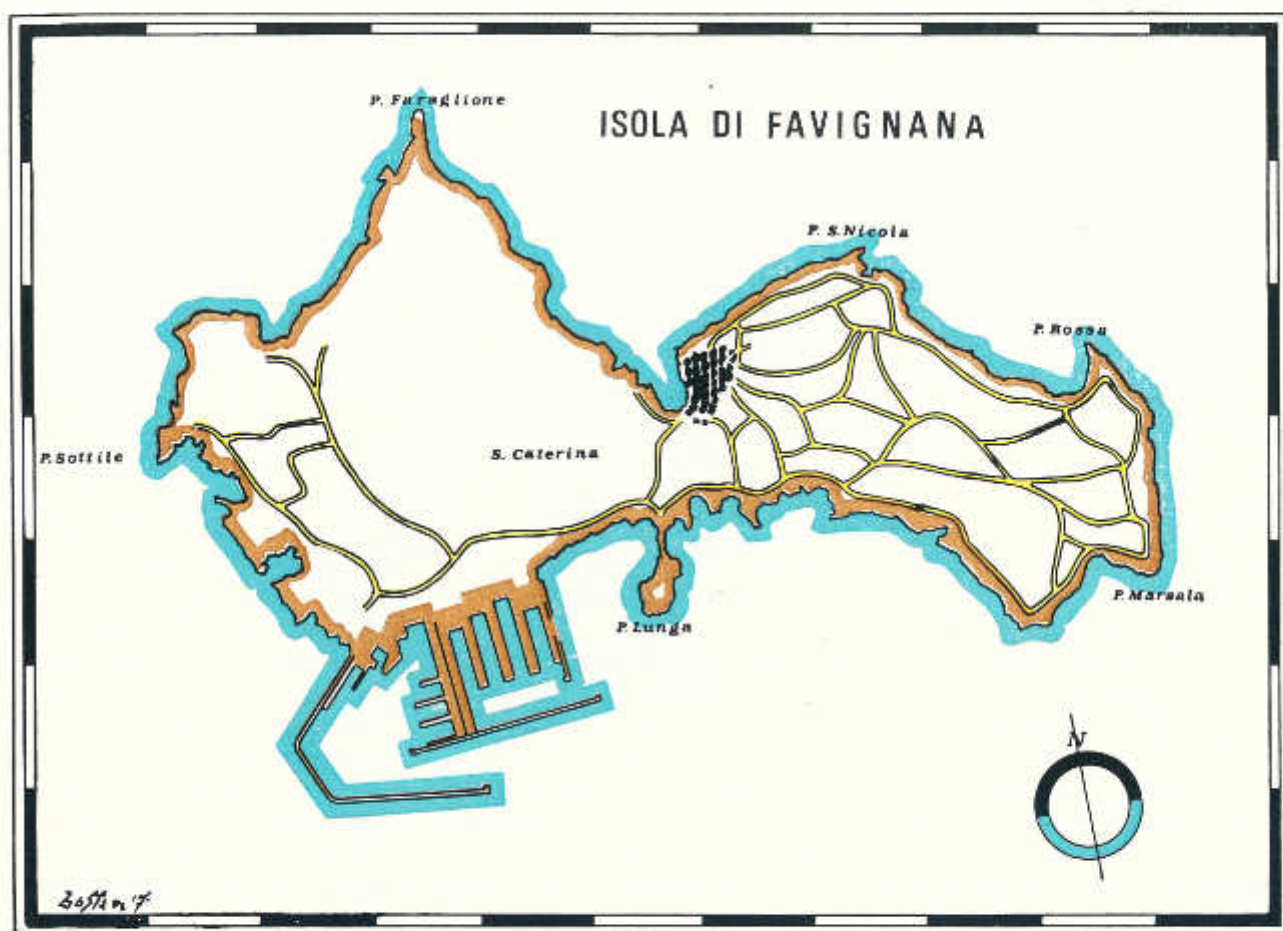
«In tal senso — scrive ancora Nino Tumbiolo — sembrano muoversi gli Enti nazionali: ENI, Montedison e altre industrie interessate alla pianura di San Nicola. Sarebbe auspicabile pertanto che nello stesso senso si muovessero anche gli Enti locali della Provincia».

«Questa nuova infrastruttura portuale — conclude — il cui costo viene preventivato sui 30 miliardi, è comprensibile ove si consideri la geografia del nostro Paese, la sua struttura produttiva caratterizzata da un apparato industriale che trasforma materie prime per la quasi totalità provenienti d'oltremare; la sua funzione nel Mediterraneo. La zona portuale in oggetto è infatti collegata ad un sistema cinematico di comunicazioni, a livello europeo, per via della costruenda autostrada Messina-Palermo Mazara...».

*
* *

La profonda convinzione della importanza di un efficiente e moderno sistema di trasporti come componente di ogni politica economica va spingendo, da tempo, numerosi tecnici ed economisti verso quella che va intesa come una verifica della politica di sviluppo attuata nel Mezzogiorno sotto il profilo *logistico*.

Non è che si voglia porre in discussione — e tanto meno in questa sede — la politica meridionalistica, ma si vuole collocarla entro confini molto più ampi, a livello continentale e nel contesto di una decisa azione economica in cui *sviluppo* e *sottosviluppo* non siano termini contrapposti, o in alternativa, o reciprocamente subordinati,



ma settori di una strategia economica dell'Europa. E poiché sembra che il punto di confluenza di questo grandioso piano ideale possa collocarsi nel Mediterraneo, un possibile programma di sviluppo dovrà necessariamente partire dal sistema dei trasporti, inteso come *unità operativa* nella quale confluiscono tutti i mezzi disponibili, oltre che le vie interne e quelle esterne del sistema di trasferimento merci.

Il mare diventa una componente essenziale della politica economica dello sviluppo nazionale lungo un asse nord-sud e in proiezione est-ovest; e l'auspicato sistema di « vie interne » tecnicamente valide e produttive farebbe del Mediterraneo — oltre tutto — il punto di forza, l'incrocio obbligato di un sistema economico che offrirà un contatto polivalente tra economie, culture, sistemi politici e ideologie diverse. In altri termini, attualissima una

prospettiva unitaria dei popoli che vivono nel bacino del Mediterraneo e che hanno moltissimi interessi in comune.

E poiché il Mediterraneo offre indubbiamente condizioni adeguate e sufficienti dello sviluppo economico di cui tanto oggi si discute — sviluppo nel campo energetico, nel sistema idrografico, nelle dimensioni territoriali, nella integrazione delle possibilità agricole, industriali e terziarie — è tempo di abbandonare la cosiddetta « politica degli aiuti » per sollecitare un'altra: quella della *promozione* a lungo e medio termine.

Una *east and south way for progress*. Via nella quale i porti costituiscano le "stazioni" del sistema logistico mediterraneo, dal momento che le nostre estreme regioni del Sud e le nostre isole maggiori sono proiettate come una "gettata" sul Mediterraneo.

In atto, il sistema logistico meridionale, non può essere considerato che una appendice (e neanche troppo importante) di un sistema di base che giunge, al massimo, fino alla Capitale, per vastissime ragioni amministrative.

Ma esiste anche un diritto. Un diritto delle regioni arretrate di raggiungere i livelli delle parti più avanzate del nostro Paese. E non attraverso azioni assistenziali ed umanitarie, ma con una riconversione, una reimpostazione economica riveduta in ogni suo aspetto finanziario, programmatico, industriale, commerciale, promozionale.

Le comunicazioni meridionali costituiscono certo il presupposto di una autonomia economica di queste regioni: sia per stringere relazioni di affari con altri paesi sia per agevolare l'insediamento di nuclei produttivi industriali, fondamento del fiorire del reddito glo-

bale e del più vantaggioso impiego delle forze di lavoro disponibili.

Si è parlato da sempre di politica marinara e di politica portuale. Ma noi siamo già stati largamente de-pauperati dei centri decisionali della meccanica navale e cantieristica. Mentre non si può ignorare che oggi il Mezzogiorno si inserisce, e a buon diritto, nel sistema di comunicazioni intercontinentali del Mediterraneo, sia utilizzando navi di ogni tipo, sia sperimentando la collaborazione del mezzo terrestre con quello navale (*containers*) per un razionale equilibrio di efficienza e di massimo rendimento. E sul Mediterraneo gravitano già fondamentali correnti di traffico. Quali:

1) quella europea in funzione delle esportazioni dei prodotti industriali e della importazione delle materie prime o semilavorate;

2) quella atlantica che si trasferisce o proviene dall'oceano;

3) quella di transito che assolve da tempo alla funzione di collegamento tra correnti principali di traffico sia dall'Atlantico verso Suez, sia verso il mar Nero;

4) quella mediterranea, infine, che è tipica dell'interscambio continentale di prodotti di una economia che si potrebbe definire integrata.

Un quadro, questo, dove possono essere contornate le stigmate di due ben definite vie: quella del *petrolio* e quella *turistica*.

E il porto diventa un punto di congiunzione piuttosto che di sbarco. Una cerniera nel congegno dei trasporti. Noi non possiamo creare artificiosamente, e non si creano, del resto, correnti di traffico. E ogni spesa, ovviamente, deve corrispondere ad un equivalente vantaggio economico.

Noi crediamo alla capacità di drenare il traffico europeo verso gli imbarchi del Sud.

Anche se una relazione ufficiale presentata al Parlamento europeo (1964) assegna all'Italia — occidentale ed orientale — un valore statistico del 28% del traffico portuale della CEE. E la stessa Comunità europea non misconosce che un rilancio del "problema meridionale" — che può essere considerato sia

come estrema propaggine di un mondo sviluppato che come "zona" di promozione verso l'Africa — darebbe senso e tono alla intera politica comunitaria.

Infatti la commercializzazione dei prodotti agricoli dell'area mediterranea — tanto per avanzare una ipotesi — ed una valida politica del petrolio (fondata sulle prospettive già aperte dall'ENI) potrebbero costituire un interessante modo di affacciarsi al concreto delle questioni.

La ricerca di nuove vie sarà il coraggio strumentale che noi dimostreremo nel programmato impiego delle *navi*, elemento primo di una presenza periodica e di un contatto umano.

Nella nostra provincia, e certo in tutta l'Isola, esiste il grosso problema — in materia portuale — dei limiti economici. Del rapporto costo-ricavi. E dovunque e comunque vada impostato un qualsiasi progetto che rivoluzioni i trasporti marittimi, andrà tenuto debito conto di un fatto: più perfetto sarà il mezzo impiegato, più costoso ne sarà l'esercizio, con la diretta conseguenza che la sua possibilità di "espansione" finirà per essere legata al volume del traffico stesso, alle correnti cioè di andata e ritorno per la migliore utilizzazione del mezzo e la ripartizione del costo sull'unità-merce.

Noi siamo perfettamente consapevoli della assurdità di una politica marinara e portuale che dia soddisfazione a piccole o grandi ambizioni non corrispondenti a scelte meditate e ad impegni di spesa produttiva. Già troppe spiagge ambiscono a diventare porti e troppi porti vogliono ingigantire. E le ambizioni non trovano limite nel razionale o nel senso di civismo, perché il nostro ordinamento scarica sullo Stato — abitualmente — ogni impegno ed ogni responsabilità autorizzando, purtroppo, innumerevoli abusi del cosiddetto spirito "rivendicazionista".

Ma come sostenere impunemente tutte queste, direi, obbligate manifestazioni in un periodo storico come quello che attraversiamo, fase

nella quale la distanza non si misura più in metri lineari ma in unità organizzate o in aree di sviluppo?

Non dobbiamo dimenticare nel 1972 che l'economia dei trasporti considera giustamente i porti come uno dei fattori decisivi per la produttività meridionale, ma che gli stessi (i porti meridionali in particolare) non rispondono certo alla attuale tecnica navale e alla organizzazione di un moderno trasporto marittimo. Donde discende l'attuale crisi strutturale del porto.

Non dobbiamo dimenticare — nel 1972 — che mentre nel passato erano le navi che si dovevano adattare ai porti, oggi sono i porti che devono essere costruiti o riadattati per le navi. E che il fattore tempo deve acquistare anche nei porti il valore che esso ha nell'economia. E cioè quello di essere fonte di produttività economica, per cui diminuire i tempi tecnici vuol dire anche realizzare un utile economico.

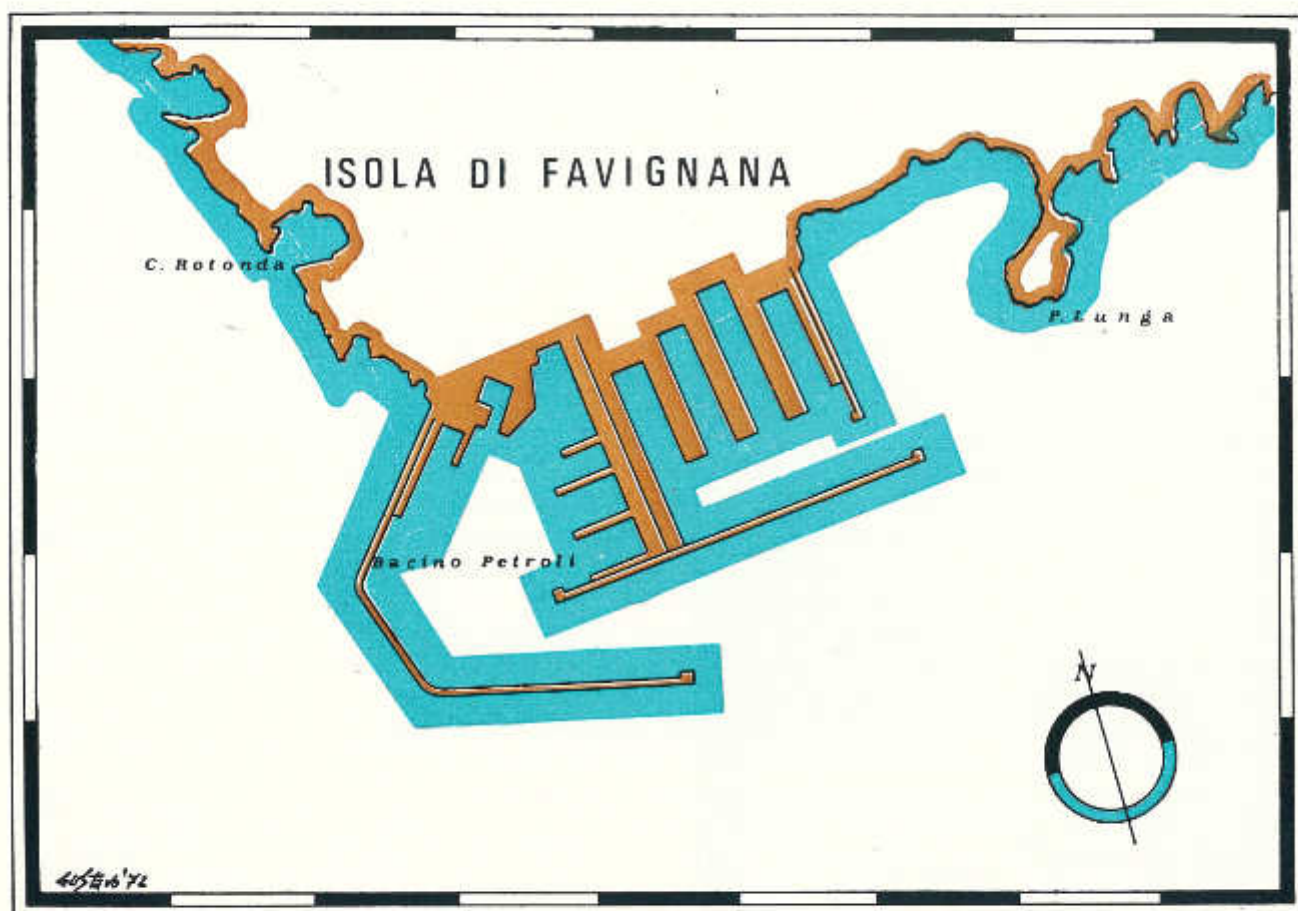
Bisogna cominciare ad avere elementi validi per conseguire consapevolmente scelte orientative. « Un piano organico nazionale di potenziamento dei porti — si legge nel *Libro Bianco* della Marina Mercantile italiana (1968) — deve nascere concependo il porto non già nel senso limitato e statico... ma come un complesso dinamico e funzionale, che assolva una rilevante e strategica funzione economica nel ciclo del trasporto via mare ».

E lo studio di un Piano regolatore deve diventare di necessità un fatto pubblico, sostanzialmente economico, al quale la tecnica dovrà fornire il sussidio della competenza e delle possibilità offerte dalla conoscenza scientifica.

*

* *

« *Ne coneris contra ictum fluctus: fluctus obsequio blandiuntur* ». Perché tiriamo fuori adesso la millenaria massima destinata alle antichissime navi onerarie? Forse, anzi certamente, per il fatto che ora intendiamo dedicare la definitiva stesura dell'articolo al "megaporto" di Favignana. Una struttura portua-



le, anche questa, in fase di programmazione (come del resto la prima sopradescritta di Capo Granitola). Ma una struttura che sembra raccogliere tutti i canoni di carattere generale che abbiamo compulsato.

E cioè « politica comune dei trasporti »; « scelte d'investimento »; « sviluppo degli scambi con l'oltremare »; « aumento costante del volume dei traffici ».

Per Favignana le massime altezze d'onda sembrano confermare ancora oggi quanto rammentato dai più antichi portolani: « bassi fondi fanno porto per ogni tempo ». Ma se moto ondosio, venti, variazioni di salsedine e temperatura delle acque marine prospettano le più favorevoli indicazioni per il tanto auspicato insediamento portuale, il fattore di gran lunga preponderante sugli altri, agli stessi fini, è rappresentato dall'ordine di grandezza degli altissimi fondali (cinquanta metri) sfruttabile

lungo la diga foranea già prospettata per il porto industriale a bacino realizzabile sul litorale meridionale dell'isola di Favignana.

« Aumento costante del volume dei traffici »: è qui, in questi fondali, che potrebbero attraccare le navi giganti utilizzate per il trasporto dalle zone di produzione ai paesi consumatori.

Nel 1959, sulla "via del petrolio", le petroliere — come ricorda l'ing. D'Arrigo — non superavano la portata massima delle 70.000 tonnellate e solo verso il 1965 cominciarono ad apparire le prime "centomila". Oggi sono già in esercizio unità da oltre 300.000 tonn. e mastodonti giapponesi lunghi 360 metri, larghi 62, con pescaggio a pieno carico di 36 metri.

Per accoglierli a Genova è stata progettata un'isola artificiale su fondali di cinquanta metri, ma a tre chilometri dalla costa. Con una po-

tenzialità d'impianto di 20 milioni di tonnellate annue. E il porto di codesta "isola" non sarà agibile che 10 mesi su 12. Nei mesi "proibiti" il mare ha forza oltre 4, fattore che non permette operazioni di sorta. Le navi dovranno staccare la manichetta — dice lo studio D'Arrigo — e allontanarsi.

Nel Notiziario IRFIS n. 21 erano state brillantemente impostate le direttrici di fondo per un Piano di industrializzazione della Sicilia occidentale; piano che sarebbe della nostra Favignana la *Bantry Bay* del Mediterraneo.

E vogliamo ricordare che da *Bantry Bay*, oggi come oggi, il petrolio greggio, scaricato da navi di oltre 300.000 tonn. provenienti dal Golfo Persico viene dislocato a mezzo di altre navi cisterna alle raffinerie di Rotterdam e di Milford Haven, località marittime che presentano fondali di 14 e 11 metri soltanto.

Nella organizzazione operativa di codesto traffico è previsto — apprendiamo — che ogni dieci giorni arrivi a Bantry Bay una supercisterna da 312.000 tonnellate e che ogni settimana ne ripartano tre petroliere da 100.000 tonnellate.

Perché la *Bantry Bay* del Mediterraneo? Perché a Favignana (Cala Rotonda) madrenatura ha creato fondali di 50 metri a soli 400 metri dalla costa.

E ciò caratterizza la vocazione precipua naturale per eccellenza — sottolineano gli esperti — della maggiore isola delle Egadi, quale grande scalo distributore di idrocarburi a costi competitivi, per l'intero Mediterraneo.

Lo studio IRFIS prospetta nella zona SW dell'isola due soluzioni di porto industriale; ambedue ricadenti in fondali di 50 metri, con specchi acqui liberi di 200 ettari circa e un porto a bacino completamente ridossato alla traversia e un porto-isola.

« Scelta d'investimento »: qui le previsioni segnano possibilità di traffico valutato in 40 milioni di tonnellate di greggio; in 5 milioni di metri cubi di metano trasportato allo stato liquido; in 13 milioni circa di tonnellate di minerali (acciaio, carbone, rottami vari) per la esportazione. E 40 milioni di tonnellate di petrolio e derivati, più 5 milioni di tonnellate di acciaio, in fase di importazione.

Inoltre — elemento importantissimo ai fini di una « politica comune dei trasporti — sussiste il fatto che l'isola di Favignana godrebbe della franchigia doganale, franchigia — dice l'ing. D'Arrigo — delimitata dal suo collegamento istmico con la Sicilia su sella sottomarina avente la massima profondità di 14 metri.

Riportiamo il parere di esperti, non essendo l'argomento materia di nostra specifica competenza. Codesta franchigia, essi dicono, comporterebbe una sottrazione alla ben

nota applicazione del regime doganale ordinario. Avremmo quindi qui energia a bassissimo costo, elemento indispensabile per attuare un "polo" industriale nella Sicilia occidentale. Un polo elettrochimico ed elettrometallurgico, risultanti da molti elementi sui quali impostare un concreto piano di sviluppo.

Vedremo pertanto anche la trasformazione dell'isola in penisola: un ponte nel Canale di Favignana.

Esistono — quasi tutti lo sanno — eccellenti disposizioni di Legge regionale (6-3-1962, n. 4) che promulgano concessioni di contributi per l'esecuzione di opere e impianti per la idonea attrezzatura dei porti siciliani.

Le leggi ci sono. Ma il fatto "rivendicativo" già prima accennato; il fatto politico; il fatto "ambientale" fanno da tempo segnare battute di arresto alla programmazione meridionale. Siciliana. Provinciale, nella fattispecie.

Se i tempi — in un lontano e recente passato — non erano ancora maturi per concretare opere del genere di quella più sopra succintamente esposta, nulla ci impedisce oggi di usufruire di tecnologie sufficientemente adeguate (con l'impiego del propilene isotattico si applicano strutture resistenti di plastica e di fibre sintetiche che vanno sotto il nome di *marinas*; frangiflutti reticolari galleggianti o di fondo, pannelli a schermi obliqui, ecc.) per realizzare eventuali difese elastiche nell'ambito delle costruzioni marittime.

E se abbiamo motivato il porto di Granitola al principio e abbiamo accennato a considerazioni di carattere generale in tema di traffici portuali è perché siamo profondamente convinti che, alla base dello sviluppo portuale del Mezzogiorno, si trovano le industrie petrolifere, siderurgiche, petrolchimiche e minerarie. Attività che richiedono *alti fondali*, e bacini di evoluzioni amplissimi.

E che nel Mezzogiorno occorre, del pari, realizzare una razionale localizzazione di tutte le iniziative di sviluppo degli stessi impianti portuali *per rendere* possibile una certa concentrazione dei trasporti anche con riferimento ai già delineati poli di sviluppo industriale ed economico.

Ed è in questa prospettiva che si vanno compiendo da tempo tutti gli studi in materia di porti: sotto il profilo della politica energetica della Comunità e in particolare per quanto riguarda il suo tradizionale approvvigionamento di idrocarburi. Approvvigionamento che dipende interamente dai trasporti marittimi. Un immenso circolo chiuso. Chiuso ed aperto, contemporaneamente, a quel futuribile regime di « transito comunitario » che interessa non solo le operazioni all'interno dei porti ma anche l'inoltro del "transitato" nell'entroterra.

Le prospettive offerte dal megaporto di Favignana sono frutto "gestante" di una visione globale perfettamente inquadrata nelle linee programmatiche di un futuro senza frontiere.

Non abbiamo voluto né potuto riportare i dati tecnici del progetto « Favignana ». Avrebbe interessato ben poco i nostri lettori e avrebbe messo noi nel rischio di propinare cifre indubbiamente lontane dalla realtà.

Mentre ciò che la stampa intende suggerire non è che un progetto di massa. Un progetto invidiabile, del quale con rammarico abbiamo dovuto limitarci ad esporre soltanto le grandi linee.

Ci darà, la nostra opera di "rincalzo" un avvenire mediterraneo così come è nel nostro diritto; nella nostra visione; nel nostro impegno?

Non vorremmo e non vogliamo dare una risposta generica.

Ma non abbiamo noi, purtroppo, altri mezzi "copulativi".

Laura Nelli

I problemi dei lavori pubblici

in una intervista con l'Assessore provinciale Ciaravino

A due anni dall'elezione del Consiglio provinciale, è interessante fare il punto della situazione sull'attività svolta e sul programma che l'Amministrazione, presieduta dall'Avv. Rosario Ballatore, intende realizzare.

Per una maggiore chiarezza e per dedicare il più ampio spazio ad ogni Assessorato, anche al fine di avere una visione completa di ogni settore dell'Amministrazione, abbiamo intervistato tutti gli Assessori.

Il primo a rispondere alle nostre domande è l'Assessore ai Lavori Pubblici, Dr. Vincenzo Ciaravino.

D. — L'Amministrazione provinciale ha già preso in consegna nuove strade, con conseguente, notevole aggravio delle spese per la manutenzione. Come pensa di far fronte agli interventi manutentivi, che di giorno in giorno diventano sempre più onerosi per il bilancio dell'Ente?

R. — Premesso che l'estensione chilometrica delle nuove strade assegnate alla Provincia supera i 200 chilometri e che è stata già preannunciata l'imminente provincializzazione di altre strade comunali e consortili, desidero ricordare, in questa sede, che la somma prevista in bilancio per la manutenzione stradale è di L. 700.000.000 dalla quale vanno detratte L. 300.000.000 impegnati, come è noto, per la manutenzione quinquennale di nove strade provinciali. E poiché per una efficiente e razionale manutenzione occorrono 15 milioni circa per ogni chilometro di strada, è abbastanza facile concludere che sono ben poca cosa le 500.000 lire a chilometro a disposizione di questo Assessorato per la manutenzione dei novencento chilometri di strade provinciali.

Nell'impossibilità di un concreto intervento con i fondi di bilancio, al riguardo faccio presente di avere proposto di elevare da 700.000.000 a 1.300.000.000 di lire la somma da destinare alla manutenzione stradale. L'Assessorato cui sono preposto ha svolto una continua, pressante e diretta azione presso l'allora Ministro dei LL.PP. On. Lauricella, per ottenere un massiccio intervento statale a mezzo delle Leggi 126, 181 e 241, quest'ultima relativamente alle strade che interessano le zone terremotate. Tale azione ha avuto esito favorevolissimo e già si incominciano a raccogliere i primi copiosi frutti.

Il Ministro Lauricella fece conoscere, infatti, che sulla somma di 25 miliardi di lire da ripartire tra tutte le province d'Italia, relativamente agli esercizi finanziari 1971 e 1972, la provincia di Trapani ha



L'Assessore provinciale Dr. Vincenzo Ciaravino

avuto assegnata la somma di 1.600.000.000 di lire. Se la situazione attuale è difficile per la insufficienza di fondi, è lecito, quindi, sperare in un sensibile miglioramento della stessa nel volgere di poco tempo e cioè non appena la somma di L. 700.000.000 prevista in bilancio per la manutenzione stradale sarà rimpinguata di altri 600.000.000 ed i finanziamenti già disposti dal Ministro Lauricella saranno perfezionati. Questi ulteriori finanziamenti, come avanti ho detto, si riferiscono agli esercizi finanziari 1971 e 1972 e ad essi faranno seguito quelli relativi agli esercizi futuri. Al riguardo assicuro di avere già comunicato al Ministero competente i dati relativi all'estensione chilometrica del patrimonio stradale del territo-

rio della provincia e la popolazione residente, dati necessari per determinare i finanziamenti stessi.

D. — *Signor Assessore, vuol fare il punto sulla manutenzione quinquennale delle nove strade provinciali, per cui è stata disposta una spesa di un miliardo e mezzo?*

R. — Come è noto questa Amministrazione ha in corso di appalto la manutenzione, per il quinquennio 1970-74, di nove strade provinciali sulle quali non è stato possibile intervenire con i finanziamenti delle Leggi 126, 181 e 241 cui ho fatto cenno nella risposta testé data. L'appalto prevede l'esecuzione, nell'arco di cinque anni e lungo le strade interessate, delle opere necessarie ad assicurare la transitabilità, e consente, inoltre, all'Amministrazione di chiedere alla impresa appaltatrice, in particolari condizioni, l'anticipata esecuzione dei lavori previsti nel quinquennio sino al massimo del 90% dell'importo totale dei lavori stessi. Al riguardo posso assicurare che i tempi di attuazione di detto programma sono stati bruciati e già al secondo anno manutentivo è stato possibile eseguire in alcune delle nove strade più abbisognevole di urgente intervento, lavori fino al 90% di quelli preventivati.

D. — *L'Amministrazione ha conferito l'incarico per la progettazione della grande dorsale, che consentirà di snellire il traffico nel capoluogo trapanese ed a completare la circonvallazione. Può illustrarcene le caratteristiche di massima?*

R. — L'Amministrazione ha messo in studio la progettazione di una strada di circonvallazione dell'abitato di Trapani, la quale avrà funzione di intercettare e quindi canalizzare il traffico che dalle varie arterie, statali, provinciali e comunali, viene oggi a finire dentro l'abitato urbano di Trapani, con le ovvie conseguenze negative per il suo smaltimento e con notevole disagio per il traffico urbano vero e proprio. L'Amministrazione si è preoccupata in tempo di tale problema, il quale, se oggi ha ancora aspetti sopportabili, diventerà fra qualche anno assolutamente insostenibile, non essendo, ad esempio, ulteriormente possibile che per andare dalla SS 187 (Torrebianca) verso la SS 115 (Marsala) si debba attraversare il centro urbano di Trapani. Per fare un riferimento noto a tutti, una nuova arteria sarà paragonabile al « raccordo anulare » di Roma, cioè di una strada che consenta l'inter-collegamento o la comunicazione delle arterie conducenti nel centro abitato, fuori però dello stesso, senza penetrare in esso. La strada, in particolare, collegherà la zona Nord dell'interland di Trapani (zona di San Cusumano) con la zona Sud (Nubia) con i due terminali rispettivamente sulla SP Trapani - Bonagia da una parte e sulla SP Trapani-Ragattisi-Marsala dall'altra. Nel suo percorso essa intercetterà oltre le due strade terminali, la provinciale per Erice, la SS 187, la SS 113, la strada di adduzione all'agglomerato industriale di Trapani, la strada provinciale per

Salemi, la SS 115 oltre ad una serie di strade comunali convergenti verso Trapani. Va detto inoltre che l'opera, di cui stiamo parlando, rappresenta il completamento di un tratto già realizzato, di tale strada, dall'Amministrazione e cioè quello che partendo con direzione Sud dall'Ospedale di Torrebianca interseca la SS 113 e, dirigendosi verso Paceco, si ferma al torrente Lenzi.

D. — *Il suo Assessorato ha qualche programma riguardo alle crescenti esigenze del traffico turistico in direzione di Erice, tenuto presente che la strada Trapani-Martogna-Erice, malgrado l'intervento con il piano quinquennale, si presenta di difficile percorribilità, soprattutto in relazione alla tortuosità del percorso. Non pensa che l'Amministrazione potrebbe elaborare e realizzare un progetto di sistemazione ed ammodernamento per risolvere un così importante problema?*

R. — Anzitutto mi consenta di affermare che i collegamenti con la vetta Ericina, in atto, sono sufficientemente garantite dalle tre arterie Trapani-Martogna-Erice, Ericina e Trapani-Valderice-Immacolatella-Erice, anche se delle tre strade la più trafficata resta sempre la Trapani-Martogna-Erice, che, per i tempi di percorrenza, è la preferita e dal traffico turistico e da quello pendolare. Comunque, è in relazione alla particolare usura, cui è sottoposta, che detta strada è stata inserita tra quelle da sistemare con il piano quinquennale, che nel corso di questa intervista ha più volte richiamato, e che la stessa continua ad essere oggetto di particolari cure da parte di questo Assessorato. La situazione, a mio avviso, è buona ma è suscettibile di miglioramento con la realizzazione della circonvallazione di Trapani. Infatti, con detta arteria si avrà una netta distribuzione del traffico extraurbano da quello urbano di Trapani ed un conseguente vantaggio per il traffico sia industriale che commerciale, che agricolo o turistico in generale, dato che la distinzione dei vari tipi di traffico porterà ad un facile scorrimento dello stesso e ad un accorciamento delle distanze e dei tempi di percorrenza. Da quanto sopra discende l'immediato vantaggio che la vetta Ericina conseguirà dalla realizzazione di tale opera, non solo per il turismo permanente (di soggiorno durevole) ma forse in maniera prevalente, per il turismo pendolare e di tempi brevi.

D. — *L'Amministrazione è stata costretta a provincializzare alcune strade. È stata esaminata la possibilità di trasferire allo Stato alcune strade provinciali, in cui il traffico è ben più intenso che nelle strade statali?*

R. — Fermo restando quanto puntualizzato precedentemente circa lo stato di grave disagio di ordine economico per quanto attiene la manutenzione delle strade provinciali, non vi è dubbio che questo stato di disagio è stato ulteriormente aggravato a seguito della provincializzazione di nuove strade disposte dallo

Stato. Al riguardo di questa provincializzazione disposta dall'altro debbo ribadire in questa sede quanto ho avuto modo di precisare in altre circostanze: se lo Stato ritiene giusto che determinate strade comunali e consortili, per le caratteristiche che nel tempo vanno acquistando e consolidando, passino al patrimonio provinciale è, senza dubbio, altrettanto giusto che vengano statizzate le strade provinciali che presentano i requisiti richiesti, che sono poi quelli previsti dallo art. 2 della Legge 126 e che qui voglio ricordare: «arterie direttrici di traffico nazionale; che congiungono tra loro capoluoghi di provincia; che costituiscono diretti ed importanti collegamenti tra strade statali; che allacciano alla rete stradale i porti marittimi, nonché centri di particolare importanza industriale, turistica e climatica; che servono traffici interprovinciali e presentano particolare interesse per la economia di vaste zone del territorio nazionale». A tal fine, faccio presente che in conformità del provvedimento n. 225/c del 18 dicembre 1969 adottato dal Consiglio provinciale, ho chiesto formalmente al Ministero dei LL.PP. la classificazione tra le strade statali di nove strade provinciali aventi una estensione complessiva di km 136 circa. Spero, stante le assicurazioni fornitemi dall'allora Ministro On. Lauricella, di risolvere favorevolmente la questione nel volgere di poco tempo.

D. — *Cosa ha fatto e cosa ha in programma il suo Assessorato per la corrente legislatura?*

R. — Per quanto concerne l'attività svolta fino alla data odierna e con riferimento all'anno testé trascorso, l'Amministrazione provinciale ha appaltato i seguenti lavori per un importo complessivo di lire 679.595.610:

- 1) SP Litoranea di Trapani - lavori di prolungamento a mare scarico tombino per un importo di L. 949.620;
- 2) SP di Favignana - lavori di manutenzione per un importo di L. 3.723.900;
- 3) SP Ericina - lavori di riparazione del piano viabile per un importo di L. 10.781.050;
- 4) SP Baglionovo - lavori di riparazione al piano viabile per un importo di L. 4.998.990;
- 5) SP Belice sinistro - lavori di riparazione danni del terremoto per un importo di L. 142.636.320;
- 6) SP Magione — lavori di riparazione danni del terremoto per un importo di L. 137.206.410;
- 7) SP S. Vito Lo Capo-Scopello - lavori di manutenzione ordinaria per un importo di L. 9.370.800;
- 8) SP Valderice-Chiesanuova-Viale-Napola - lavori di manutenzione per un importo di L. 9.847.155;
- 9) SP Partanna-Belice verso Menfi - lavori di riparazione danni del terremoto per un importo di L. 124.081.300;
- 10) SP S. Vito Lo Capo-Scopello - lavori di manutenzione per un importo di L. 9.370.800;
- 11) SP Nilo-Viale-Busetto Palizzolo-Celso - lavori di manutenzione per un importo di L. 10.548.385;

12) SP Perimetrale Pantelleria km 24-381 - lavori di manutenzione per un importo di L. 10.764.000;

13) SP Perimetrale Pantelleria km 0-17 - lavori di manutenzione per un importo di L. 10.764.000;

14) SP Ponte Bagni-Inici - lavori di manutenzione per un importo di L. 9.288.000;

15) SP Mazara-Castelvetrano - lavori di manutenzione per un importo di L. 9.224.400;

16) SP Ballotta-Fulgatore-Casale-Bosco Scorce - opere di presidio per un importo di L. 10.055.345;

17) SP Marsala-Favara-Ciavolo-Chelbi - lavori di costruzione manufatti per un importo di 6 milioni 696.625 lire;

18) SP Alcamo-Alcamo Marina - lavori di manutenzione per un importo di L. 9.573.855;

19) SP Misilla-Paolini-S. Nicola - lavori di manutenzione per un importo di L. 9.305.200;

20) SP Castellammare-Ponte Bagni - lavori di manutenzione per un importo di L. 9.485.155;

21) Strada di penetrazione zona industriale di Trapani - lavori di sistemazione per un importo di lire 16.028.170;

22) SP allacciamento SS 115 alla provinciale Trapani-Salemi - lavori di manutenzione per un importo di L. 2.460.890.

23) SP San Vito Lo Capo-Scopello - lavori di manutenzione per un importo di L. 6.073.605;

24) SP Milo-Viale-Celso - lavori di manutenzione per un importo di L. 9.418.800;

25) SP Ponte Bagni-Inici (km 4.600-km. 7.500) - lavori di manutenzione per un importo di L. 10 milioni 185.185;

26) SP Ponte Bagni-Inici - lavori di riparazione piano viabile per un importo di L. 9.337.720;

27) SP Seggio - lavori di manutenzione per un importo di L. 9.602.625;

28) SP Castellammare-Ponte Bagni - lavori di manutenzione per un importo di L. 9.605.025;

29) SP Mazara-Castelvetrano (km 9-km 17) - lavori di ripristino del transito per un importo di L. 9.527.355;

30) SP Ericina - lavori di manutenzione ordinaria per un importo di L. 10.565.305;

31) SP Mazara-Castelvetrano - lavori di manutenzione per un importo di L. 9.512.970;

32) SP Vita-Domingo-Bruca-Inici - lavori di manutenzione per un importo di L. 9.535.520;

33) SP Ciardazzi-Fortuna - lavori di manutenzione per un importo di L. 9.541.735;

34) SP Campobello di Mazara verso Menfi - lavori di manutenzione per un importo di L. 9.549.895.

Ha aggiudicato, inoltre, per un complessivo importo di L. 48.796.800, e i relativi lavori avranno inizio non appena saranno perfezionati gli atti di contratti, le seguenti opere:

- 1) SP Valderice-Chiesanuova-Viale-Napola - lavori di manutenzione per un importo di L. 9.855.600;

2) SP Passofondo - lavori di manutenzione per un importo di L. 9.697.200;

3) SP Bresciana - lavori di manutenzione per un importo di L. 9.930.000;

4) SP San Vito Lo Capo-Scopello - lavori di manutenzione per un importo di L. 9.758.100;

5) SP Calatafimi-Castelluzzo-Santa Ninfa - lavori di manutenzione per un importo di L. 9.555.600.

Ha in corso di aggiudicazione i lavori di manutenzione delle strade provinciali Fegotto, Litoranea Sud, e Ponte Bagni-Inici, per un importo complessivo di L. 29.000.000.

Ha approntato, e le relative delibere sono state già adottate dalla Giunta, le seguenti perizie per un importo complessivo di L. 108.000.000:

1) SP Zangara - lavori di manutenzione per un importo di L. 12.000.000;

2) SP San Giuseppe de Mortilli - lavori di manutenzione per un importo di L. 12.000.000;

3) SP Settesoldi - lavori di manutenzione per un importo di L. 6.000.000;

4) SP Ballotta-Ballottella-Marcanza - lavori di manutenzione per un importo di L. 8.000.000;

5) SP Marsala-Favara-Ciavolo-Chelbi - lavori di manutenzione per un importo di L. 6.000.000;

6) SP Milo-Viale-Busetto Palizzolo-Celso - lavori di manutenzione per un importo di L. 12.000.000;

7) SP Vita-Rossignolo-Chirchiaro - lavori urgenti per un importo di L. 12.000.000;

8) n. 4 perizie di L. 10.000.000 ciascuna per fornitura materiale e mezzi di trasporto per lavori di pronto intervento lungo le strade provinciali.

D. — *Questo è il lavoro svolto ed in verità, mi consenta di affermarlo, non è poca cosa. E per il resto della corrente legislatura?*

R. — Anzitutto, sfruttando le maggiori somme che ho detto prima saranno disponibili, intendo potenziare la manutenzione e far sì che la stessa sia più duratura. A ciò provvederò facendo arrivare sul luogo del bisogno, a mezzo dei quattro motofurgoni di cui è stato già disposto l'acquisto, il materiale occorrente per la eliminazione delle buche che di volta in volta vanno affiorando lungo le strade e che i cantonieri, che purtroppo allo stato sono in numero del tutto insufficiente, dovranno tempestivamente segnalare. Per il lavoro di maggiore impegno, posso in questa sede preannunciare che dopo ampia disamina, vagliate le condizioni di transitabilità delle singole strade provinciali, accertata la necessità di non perdere le costosissime opere già realizzate con precedenti finanziamenti statali su alcune di esse, e fatte le opportune scelte prioritarie per le arterie di maggiore interesse agricolo e turistico, ho proposto di ripartire nel seguente modo la somma di L. 1.600.000.000 circa assegnata a questa Provincia dal Ministero LL.PP.:

1) SP Trapani-Salemi per opere di presidio e consolidamento L. 100.000.000;

2) SP del Busecchio per opere di presidio e consolidamento L. 250.000.000;

3) SP di Castelvetro per opere di presidio L. 300.000.000;

4) SP di Campobello di Mazara verso Menfi per sistemazione e ammodernamento L. 200.000.000;

5) SP Mazara-Castelvetro L. 300.000.000;

6) SP Alcamo-Alcamo Marina per ammodernamento con rettifiche di curve L. 150.000.000;

7) SP Castellammare-Ponte Bagni per sistemazione e ammodernamento L. 147.000.000;

8) SP Perimetrale di Pantelleria L. 100.000.000.

Sempre restando nell'ambito delle opere di maggiore impegno, preannuncio che l'iniziativa dell'Unione Province Siciliane intesa a coordinare l'azione comune delle province di Caltanissetta, Trapani, Palermo e l'ANAS per la realizzazione di un itinerario veloce lungo la dorsale Caltanissetta-Trapani, si avvia a felice compimento. L'itinerario, che si articola sulla combinazione di tratti viari veloci esistenti o in programma da parte dell'ANAS con tre nuovi tronchi ricadenti nelle province interessate, sarà realizzato molto presto, atteso che la fase preliminare è già stata superata.

E per concludere sono lieto di comunicare che l'annosa questione della costruzione del ponte sul Fiumefreddo è stata finalmente sbloccata.

Il progetto redatto dal Prof. Zingone dell'Università di Palermo è stato già approvato dal Consiglio Superiore del Ministero LL.PP. e sono stati reperiti i fondi necessari per la realizzazione dell'opera preventivati in L. 70.000.000. Entro brevissimo termine, e comunque non appena sarà approvata la deliberazione consiliare all'uopo approntata, l'Amministrazione sarà in grado di indire la relativa gara d'appalto.

Ringraziamo l'Assessore Ciaravino per avere risposto esaurientemente a tutte le domande che gli abbiamo posto e vorremmo astenerci da ogni commento, soprattutto per evitare di richiamare ulteriormente l'attenzione di taluni colleghi, i quali, da qualche tempo a questa parte, hanno imparato a sottolineare, con grossi titoli, le piccole buche ed i dissesti esistenti sulle strade provinciali, trascurando di dare un'occhiata, anche superficiale, alle strade statali intransitabili di molte zone della provincia.

Che i fondi della Provincia, per la manutenzione ordinaria e straordinaria delle strade, siano limitati è una realtà che tutti conosciamo, ma sappiamo anche che la rete viaria provinciale, in quest'ultimi anni è stata notevolmente migliorata, a differenza di quanto non si è verificato sulle strade statali, alcune delle quali sono da tempo in pessime condizioni.

Almeno per una volta, quindi, riconosciamo alla Provincia il merito di avere dedicato alla rete stradale la maggiore attenzione possibile, compatibilmente con le possibilità consentite dal bilancio ed in relazione alle necessità ed all'importanza che ogni strada riveste nel quadro globale della viabilità provinciale.

Vito Palmeri

ERICE '80

Idee operative per il rilancio della città

ANALISI VOCAZIONALE DELLA ZONA

La zona adiacente al quartiere nord della città di Erice, delimitata ad est dalle vecchie mura ciclopiche, a sud dal viale delle Pinete, ad ovest e a nord dalla via provinciale di collegamento con Trapani e Valderice, presenta quelle caratteristiche più favorevoli per accogliere un insediamento di tipo ricreativo-culturale, che funzioni da polo di attrazione turistica per la città e che nello stesso tempo si inserisca, in un più vasto ambito della scala territoriale, nel quadro di un auspicato Piano territoriale di coordinamento.

Analizzando le prospettive di sviluppo urbano della Città sul monte, viene immediatamente in luce che la fascia di territorio abbracciante l'arco delle pendici del monte, partendo in direzione sud-ovest dalla cinta muraria, fino a congiungersi, nella punta nord della città, al complesso storico costituito da porta Spada, la chiesa di Sant'Orsola, l'ex chiesa di Sant'Antonio e il quartiere Spagnolo, rappresenta la sola ed unica possibilità di sviluppo del centro cittadino.

Nell'ambito di quest'arco, approfondendo la ricerca, si nota come il declivio che guarda verso occidente, delimitato a nord dalla via provinciale Trapani-Erice, presenta evidenti caratteri topografici e ambientali che gli conferiscono una chiara vocazione residenziale; nella parte rimanente di quest'arco ideale, rivolta a nord, si individuano, con un'attenta analisi, quei requisiti di tipo storico e morfologico che le assegnano decisamente un ruolo culturale e ricreativo.

La presenza di folte pinete, che permettono un sano godimento dello spirito, e l'esistenza di reperti storici di indubbio valore artistico, che solo così verrebbero posti in giusta luce e rivitalizzati, giustificano l'insediamento in questo luogo di tale tipo di attrezzature come atto razionale ed emotivo, e quindi pienamente valido.

D'altra parte la tangenzialità dello intervento rispetto al centro storico e alla futura espansione residenziale, gli conferisce una certa autonomia di funzionamento nei confronti della vita cittadina, che ne evidenzia la funzione territoriale nell'ambito di un più vasto comprensorio.

Lo scopo dell'intervento è quello di creare un supporto polivalente che, per la sua flessibilità interna ed esterna, permetta di accogliere tutte quelle iniziative di tipo sociale e culturale, che costituiranno un nuovo polo di attrazione turistica, in grado di assecondare e incrementare la vocazione e le tendenze in atto nella città.

Tale supporto si inserisce nell'ambito cittadino per il rilancio di un turismo dalle caratteristiche diverse, nell'intento di integrare il tipo di turismo già in atto con uno specificamente rivolto quindi a quelle attrezzature che si verranno a creare.

QUALIFICAZIONE DEL TURISMO

Da una sintetica analisi delle componenti del turismo attuale risulta che, per la maggior parte, è di tipo stagionale ed è motivato dalle caratteristiche dell'ambiente; esiste già un'indicazione di come sia possibile attrarre un diverso tipo di turismo, mediante l'istituzione di iniziative culturali: prova tangibile ne è l'ottimo funzionamento della Scuola di fisica Ettore Majorana.

CONTENUTO DEL PIANO

Alla luce delle considerazioni esposte, il Piano si qualifica come una logica conseguenza della realtà urbanistica della città di Erice.

A realizzazione avvenuta, oltre a godere di un ambiente ameno e tranquillo, tra le bellezze storiche della città, particolarmente favorevole alla concentrazione e alla serenità dello spirito, gli ospiti avranno una attrattiva supplementare costituita da tutti quegli stimoli artistici e culturali, che deriveranno dalle attività parallele del Centro.

Il progetto prevede essenzialmente:

— un *Campus*, che ospiterà un centro di studi sociali, con tutti i necessari servizi annessi, tra cui un *College* per studenti o, più ampiamente, per tutte quelle persone interessate che parteciperanno a vari corsi e convegni di indirizzo sociologico e a tutte le altre manifestazioni culturali che si svolgeranno nell'ambito del *Campus*;

— l'apertura di una serie di spazi polivalenti ad utilizzazioni multiple, atti di volta in volta ad accogliere esperienze per il teatro, per la musica e per il cinema, che non bisogna intendere solamente come attività strettamente specifiche, e che presentano dei gradi di flessibilità per spettacoli globali. Tali spazi serviranno d'altra parte per ospitare conferenze, seminari e tavole rotonde, sia al livello di esperti che di assemblee allargate, e sono da considerarsi fondamentali per la vitalità del Centro;

— la creazione di una biblioteca di lettura pubblica, dove trasferire l'attuale Biblioteca Carvini. Nell'ambito di tale biblioteca verranno create delle sezioni specializzate, ad indirizzo sia scientifico che so-

ciologico, piccole sale di lettura, cabine per l'ascolto dei dischi e attrezzature idonee alla consultazione dei microfilm;

— un museo che ospiterà, oltre agli attuali reperti che costituiscono il museo Carvini, una sezione dedicata alle arti e tradizioni popolari, e una sezione dedicata al *design*;

— laboratori e officine per attività artistiche e artigianali;

— uffici per l'amministrazione del Centro e alloggi per il personale incaricato della manutenzione e della sorveglianza.

Tutte queste attività hanno un senso nel momento in cui concorrono ad uno spirito comune, rendendo possibile uno scambio di idee e di uomini; nessuna risulta sufficiente, ma tutte sono necessarie. Sono gli ospiti che fruendo del Centro ne producono la relativa sintesi.

— Come attività collaterale del Centro verrà creato un teatro all'aperto di tipo *a cavea* con palcoscenico di 360°, in cui potranno aver luogo sia spettacoli teatrali di tipo tradizionale (dal teatro greco al teatro contemporaneo), sia interessanti esperienze nel campo dell'avanguardia sperimentale (*living theatre, teatro underground*).

IMPIANTI SPORTIVI

L'intero complesso verrà integrato da una serie di attrezzature sportive che, oltre a partecipare della vita del Centro, daranno alla città quei necessari servizi che le permetteranno un più organico inserimento nelle attività turistiche.

Tali attrezzature sportive saranno costituite da: campi di tennis, da pallacanestro, volley, handball, campi di bocce, minigolf, e una palestra coperta, che potrà ospitare una eventuale piscina.

Il tutto, insieme al preesistente stadio polisportivo situato nella località San Nicola, come poc'anzi detto, darà ad Erice una nuova fisionomia nel campo delle attività sportive.

IMPIANTI RICETTIVI

A fianco a questo *ensemble architectural*, sempre nell'ambito di un sistema integrato a progettazione globale, sorgerà un complesso alberghiero multiplo formato da: un albergo di 150-200 posti-letto; corredato da un *residence* di mini-appartamenti per piccoli nuclei familiari, completamente arredato e dotato di servizi centralizzati.

L'intero progetto verrà architettonicamente armonizzato col paesaggio circostante, assecondandolo nei suoi caratteri generali e particolari, in modo da rendere l'architettura paesaggio e viceversa. Così si potrà soddisfare l'equazione: ambiente naturale + opera dell'uomo = paesaggio.

RESTAURI

La chiesa di Sant'Orsola a seguito di un rispettoso restauro, costituirà il nucleo religioso della zona. Sarà così meglio inteso e apprezzato lo spirito di una delle più significative opere dell'architettura rinascimentale ericina.

L'ex chiesa di Sant'Antonio, ormai perduta ad ogni possibile restauro storico, costituirà un vasto organismo da dedicare alle più svariate esperienze nel campo della musica e formerà, sempre nel più ampio ambito dell'intervento, un centro di ricerca specializzata.

LEGENDA

ZONIZZAZIONE

	C campus e sale polivalenti
	M museo e biblioteca
	T teatro all'aperto
	H hotel-residence
	S shopping center
	V verde attrezzato per lo sport
	R campo di determinazione delle residenze
	A auditorium
	aree panoramiche di sosta
	verde di rispetto
	zona di rimboscimento

VIABILITA'

	tracciato esistente
	supporto viario per le attrezzature di progetto
	strada di servizio residenze

Oltre a un grande *auditorium* per spettacoli di musica sinfonica, esso comprenderà una sala destinata alla musica ed alla coreografia (dotata di attrezzature complementari) e una sala polivalente la cui concezione sarà di tipo nuovo: essa potrà servire agli spettacoli più vari, alle esperienze più dinamiche, a tutti quegli spettacoli scenografici in genere che richiederanno una particolare concezione dello spazio-scena.

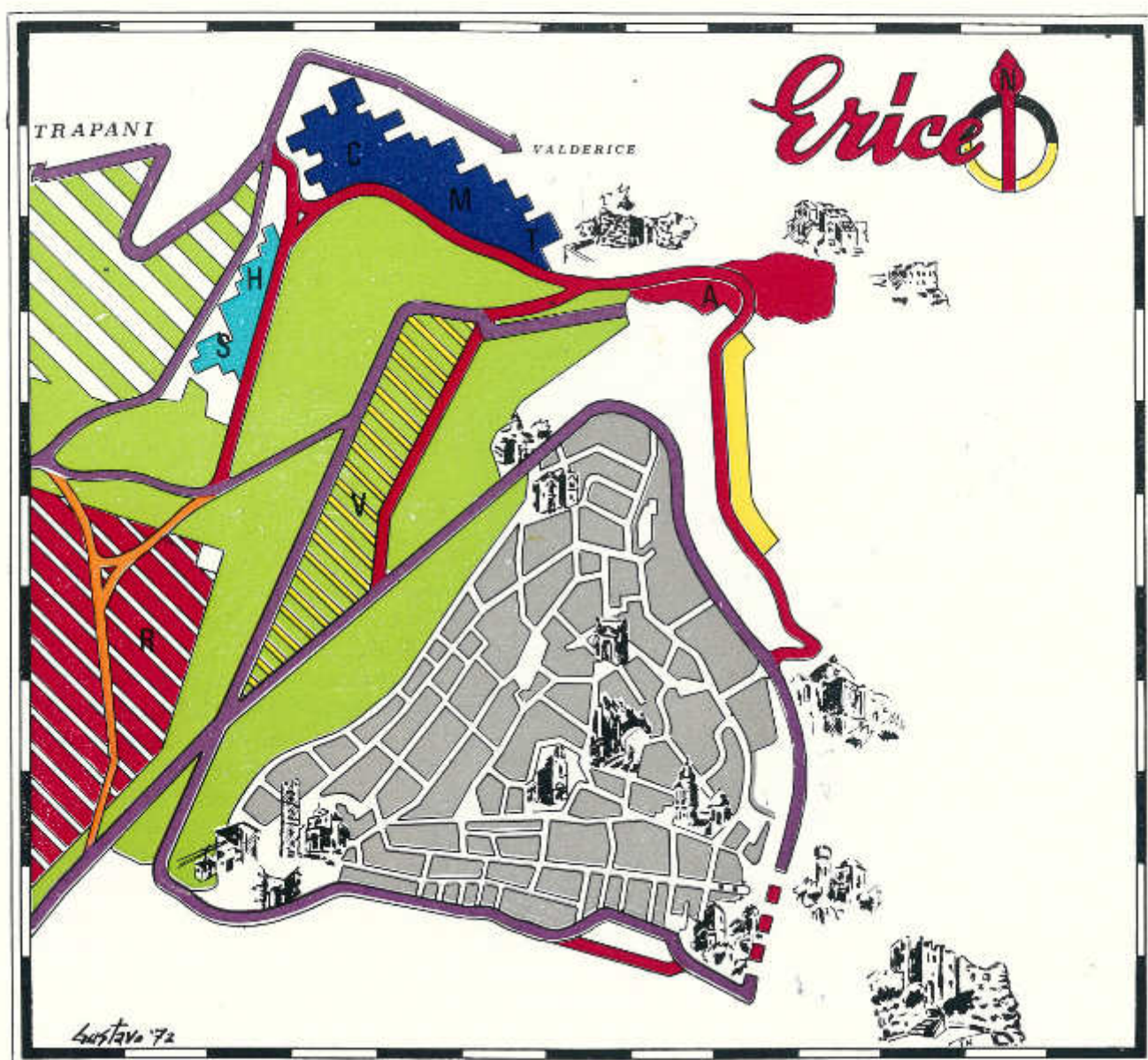
Foyer, bar, guardaroba e servizi vari completeranno tale organismo.

Il quartiere Spagnolo, dopo una serie di semplici e ben qualificate opere di restauro e di consolidamento, diverrà la sede ideale per accogliere un ristorante panoramico corredato da *dancing* e *night-club*.

SERVIZI COMMERCIALI

In posizione periferica rispetto al complesso, e come vivo supporto per le future residenze, sorgerà inoltre una zona destinata ai servizi commerciali. Tale realizzazione prevede tutta quella serie di iniziative specifiche di moderna concezione, che conferiranno alla città un aspetto nuovo.

In parallelo ad essa e con egual peso si affiancheranno delle attività commerciali di tipo storico-tradizionale, quali le caratteristiche botteghe ericine, che opereranno nel campo dell'artigianato.



Questa attrezzatura potrà ospitare una mostra-mercato permanente dell'artigianato siciliano; rivitalizzerà così questo settore nell'ambito specifico dell'artigianato ericino e trapanese e, nel più vasto ambito, dell'artigianato siciliano.

Una serie di abitazioni per parte degli addetti, e per il personale di custodia e di sorveglianza, farà da corollario vitale a tutto il complesso.

I PERCORSI

Le infrastrutture di collegamento comprendono:

— una strada panoramica che unirà il complesso al centro storico. Tale arteria, partendosi dalla strada provinciale all'altezza della località «La Grazia», ed utilizzando il vecchio tracciato della Valderice-Erice, passerà tangenzialmente al complesso storico di Sant'Orsola, Sant'Antonio e del quartiere Spagnolo.

L'arco ideale formato da tale arteria servirà da supporto viario per i percorsi veicolari dell'intera realizzazione;

— una biforcazione situata nei pressi della località San Luca, permetterà, mediante uno svincolo a livello, di inserire l'intero complesso nel più vasto ambito di un Piano territoriale mediante l'allacciamento alla via diretta per Trapani e alla strada panoramica che, passando per Valderice, si collega alla statale per Palermo.

L'estremità sud di tale strada, oltrepassando la provinciale, andrà a collegarsi alla zona prevista per gli insediamenti residenziali, in modo da ottenere quella interdipendenza e complementarietà fra le residenze e le attrezzature di servizio a cui si è accennato all'inizio del Piano.

Dopo aver raggiunto Sant'Antonio, attraversando il pianoro che divide l'ex chiesa dal quartiere Spa-

gnolo, tale strada si riallaccerà alla via che passa sotto il Villaggio turistico, e costituirà, sufficientemente potenziata e prolungata fino a San Giovanni, una circoscrizione panoramica di indubbio valore paesistico, in posizione periferica rispetto alla città.

Pochi metri di tunnel, dal piazzale San Giovanni, a viale conte Pepoli, permetteranno di evitare l'attraversamento veicolare del Centro storico, che in tal modo verrebbe ad essere restituito ad una più valida dimensione umana.

Quel tratto che appunto dal quartiere Spagnolo si ricongiunge a San Giovanni e al viale Nunzio Nasi è uno dei più significativi e tipici paesaggi di cui Erice va fiera: per cui un'efficiente valorizzazione presenta dei problemi di progettazione paesistica fra i più interessanti ed ardui da affrontare.

In questa sede si potranno mettere in risalto soltanto quelle caratteristiche generali a cui dovrà informarsi ogni futura progettazione.

Nei punti di maggiore interesse troveranno sede delle piazzole panoramiche di sosta, frammiste ad un sistema di verde attrezzato, che permetterà, lasciata l'automobile al margine e poco in vista, di inoltrarsi nella natura e di sostare serenamente a più diretto contatto con il paesaggio.

Piazzole per il gioco dei bimbi, angoli per il picnic e la conversazione, organicamente dislocate ad assecondare la natura, completeranno l'attrezzatura della strada.

— Un tronco stradale di facile realizzazione servirà da supporto per la spina delle attrezzature sportive. Esso, innestandosi su viale delle Pinete all'altezza dell'attuale Circolo del Tennis, attraverserà la pineta sottostante il piazzale di porta Carmine per ricongiungersi all'esistente strada che dalla provinciale conduce a Porta Spada.

VIABILITÀ E PARCHEGGIO PER IL CENTRO

Ampi parcheggi, sia al coperto che all'aria libera, e piazzole di sosta, dislocati nei nodi caratteristici della vita del Centro, permetteranno di ospitare idoneamente tutti quei veicoli che necessariamente affluiranno e si concentreranno nella zona.

Accanto a questa infrastruttura veicolare, in parallelo e a vari livelli, sono previste una serie di vie pedonali che vivificheranno a scala umana tutto l'intervento e ne costituiranno una più fitta maglia di collegamento e distribuzione. Le distanze di massima percorrenza pedonale non saranno mai superiori a 500 metri.

OPERATIVITÀ DEL PIANO

Abbiamo fin qui compiuto un esame panoramico delle iniziative del progetto viste nella loro completezza sul piano urbanistico e architettonico, evidenziandone le interazioni reciproche a realizzazione ultimata.

Prendiamo ora in considerazione quale potrà essere il funzionamento durante tutta la fase di progressiva realizzazione, e quali possono essere gli strumenti operativi che garantiscono la funzionalità nei vari stadi di completamento.

È chiaro che l'intervento proposto potrà attuarsi soltanto per fasi successive, per cui è di vitale importanza programmare una graduatoria delle priorità.

È auspicabile a questo punto che la costituzione di una Commissione di studio che, sia dal punto di vista progettuale, che nell'ambito dei finanziamenti della Pubblica amministrazione, ne coordini la realizzazione, programmando i tempi dell'intervento per una organica compenetrazione tra le varie realizzazioni che, come abbiamo visto, andranno in parte attribuite agli Enti pubblici ed in parte all'iniziativa privata.

Uno dei primi compiti della Commissione potrebbe essere quello di individuare gli elementi catalizzatori, da realizzarsi con precedenza assoluta, capaci di avviare il processo formativo che permetta al Piano di avere una sua operatività sia immediata che ad ogni livello di completamento.

Priorità assoluta, dovrà essere data alle infrastrutture che, permettendo l'utilizzo di nuove aree, ne favoriscano la reale valorizzazione. Tali infrastrutture devono essere innanzi tutto il supporto viario e tutti gli allacci con la rete idrica ed elettrica.

Le infrastrutture, se pure necessarie, non sono sufficienti alla operatività del Piano. Si dovrà pensare, sempre nella prima fase, alla realizzazione delle condizioni per cui il Piano in esame possa veramente costituire per Erice, in un futuro immediato, l'elemento primario vivificatore per il suo rilancio economico.

Occorre realizzare un polo di attrazione, che possa far convergere interessi sociali e culturali, il quale, affiancato e sorretto tempestivamente da adeguate capacità ricettive, e da attrezzature idonee al godimento del tempo libero, costituisca il primo nucleo intorno al quale si condenseranno i successivi interventi, destinati a potenziarsi reciprocamente.

CONCLUSIONI FINALI

I contributi che il Piano darà all'economia di Erice sono molti e svariati: all'obiettivo principale del rilancio turistico della città e del territorio, si affianca tutta una serie di obiettivi minori, come la ripresa e la salvaguardia delle tipiche attività artigianali locali, e la creazione di nuovi posti di lavoro.

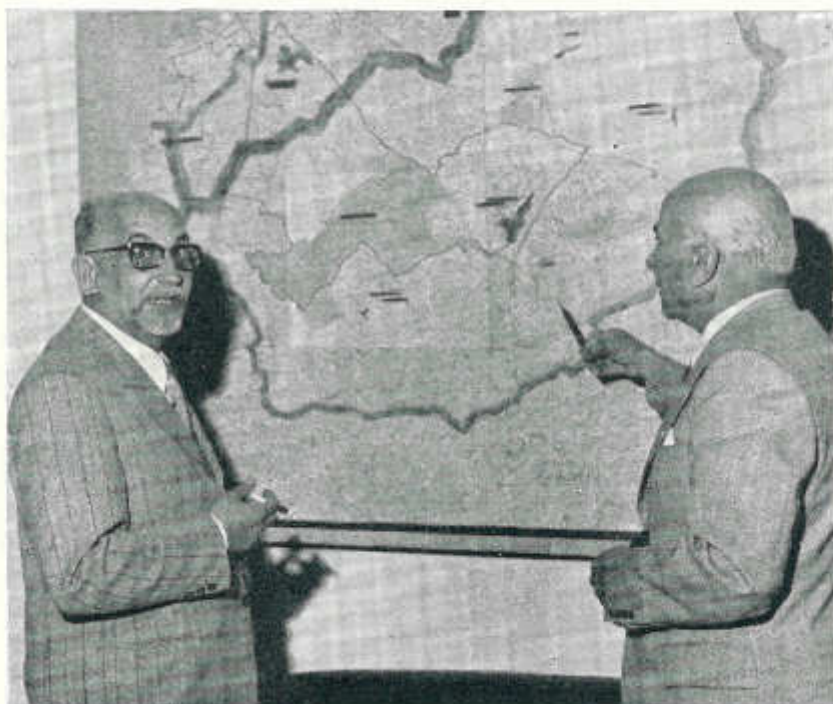
Inoltre la confluenza su Erice di un flusso turistico di tipo nuovo, che affiancherà quello esistente, contribuirà a qualificare maggiormente la vita culturale della città e del territorio.

Girolamo Spezia

Realizzato nei tempi previsti l'importante invaso del Fastaia.

L'immensa distesa del lago. Tutti i venti della pianura e della Montagna Grande (maternità vasta come l'immenso arco di terre da essa abbracciato) convergevano verso il lago, curvando nuvole ed erbe sottili di senape giallochiara, piegando la bruma umorosa di acerba primavera verso il filo d'acciaio forbita delle "considerazioni" di coloro che mi accompagnavano. Un profumo sinuoso veniva dal vento vespertino e dalle acque che mi si stendevano dinanzi e che esprimevano qualcosa di infinitamente doloroso e bello; qualcosa di schiacciante, ma come imprigionato, pallidissimo. Sentivo che quando sarei stata costretta a doverne scrivere, avrei soltanto potuto dare degli attributi: attributi, pochi punti di riferimento destinati a richiamare l'occhio verso una realtà visiva riconoscibile da tutti. Perché non c'è molta gente che si prenda la briga di "leggere" l'universo nel microcosmo, le leggi segrete della natura, della realtà. E sappia cogliere lo stupore d'essere ancora vivi là dove la luce si muove e diventa "segno" come qui intorno alle macchine cинetiche, alle opere aperte e del tutto meccaniche, alla costruzione disegnativa di un'intervento di « sistemazione idraulica, nel quadro dei provvedimenti per la conservazione del suolo ».

L'immensa distesa del lago, con tutta la levità sottile dei passaggi di colore grigio, con la lucente simbiosi tra la logica della sua descrittiva di "strutturazione" e le rifrangenze dell'atmosfera. Che sollecitavano una contemplazione che esulava dalla chiusa geologia del paesaggio e mi affascinava sia come lancinante e perentoria conquista tecnica, sia come mondo tranquillo e segreto, sommerso, visto lì, per trasparenza.



Sulla pianta che evidenzia, nella foto, il Comprensorio di Bonifica del « Birgi », il Presidente Dr. Giovanni Barresi (da sinistra) e il Direttore Dr. Vito Montalbano ci hanno indicato le diverse aree degli interventi consortili

Il Fastaia straripava, trattenuto dalla diga gigantesca. Allagava le terre, sommergeva vigneti, arbusti, capriate d'alberi: solo due eucalipti lontani, alti e frondosi ancora sveltanti oltre il pelo dell'acqua, emergevano come sfida vitale allo altro verde ch'era rimasto sulle prode asciutte.

Sui fianchi della diga oggi crescono morbidi campi digradanti di sulla in fiore che fluttua, tradotta in una coltre di porpora, sontuosamente uniforme completamente distesa tra i lunghi diritti spezzoni d'argini di pietra costruiti dall'uomo e il peso del cielo e dei venti.

E il denso sciacquo delle correnti lungo le paratoie e sulle sponde digradanti verdissime contro il grigiazzurro aperto come una grande valva spalancata sotto i colori cadenti di questo pallido deserto meriggio di marzo, dove il tramonto solleva, romantico, crepuscolare, gli occhi dall'acqua.

*
* *

Mi conducono in visita al « già fatto ». È un sopralluogo che ho sollecitato io stessa da parecchi mesi. Da quanto, cioè, scendendo verso



Un momento della visita guidata alle opere idrauliche della diga sul Fastaia. Con l'autrice del servizio sono ritratti il Presidente Dr. Barresi e il Direttore del Consorzio di Bonifica del Birgi che hanno recentemente portato a termine l'importantissima opera di invaso

Trapani da Salemi, per quella restaurata provinciale che si snoda rapida legando varie altitudini campestri assai ben coltivate, vedevo, al limite dell'orizzonte la giacitura lucente del lago. O del «serbatoio sul torrente Fastaia». Così come i tecnici che l'hanno progettato e realizzato lo chiamano, e nelle loro veristiche dichiarazioni e nei loro dettagliati inventari, rigorosamente resi agli interrogativi di qualsiasi spettatore.

Vedi il Geom. Daidone. È in

diga, e ci precede e ci tallona, me, il Presidente del «Birgi» Notar Barresi, il Direttore Montalbano che hanno finalmente raccolto l'esca del mio interesse e, del tutto in anteprima, mi hanno condotto sulle rive di quel lago stupendo, certamente — da oggi — uno dei monili più belli della nostra provincia. Più belli. Senza retorica. Davvero.

Così, il Geom. Daidone fornisce dati e descrizioni e traduzioni, lieto ed inquieto insieme che noi si possa

sgarrare sulle cifre ch'egli stesso ha raccolto nel corso delle lunghe fasi dei lavori personalmente seguiti, dal 13 gennaio 1967 (data d'inizio dei primissimi preliminari) fino alla fine del '70, allorquando la CO.SI.A.C., la RIVA-CALZONI, l'Ing. Franco Mercogliano, Direttore dei lavori; il Prof. Jappelli, Consulente per la parte geotecnica; l'Ing. Gasmano con la sua équipe di tecnici (dell'Istituto di Tecnica delle fondazioni dell'Università di Palermo per le prove su modello delle opere di scarico e del Laboratorio Geotecnico di cantiere per le prove in sito), sgomberarono il campo e scomparve il brulicare di uomini e di mezzi e rimase la palazzina sul lago con un ufficio tutto per lui e l'alloggio per il buon Calderaro, faticoso «custode della diga».

L'amico Daidone l'ha vista nascere, questa magnifica opera, giorno dopo giorno. Ne conosce le trabeazioni sommerse e le costruzioni di superficie. S'è fatto una competenza sorprendente in materia di sbarramenti e vive la vita stessa, si può dire, occupandosi del settore amministrativo, in loco. Battendo industriosamente, amorosamente, ogni settore del poderoso invaso. Ogni giorno.

Il serbatoio, come tutti ormai sanno, porta il nome di Domenico Rubino, una personalità scomparsa di recente e dei cui meriti abbiamo già detto ampiamente in quel nostro servizio del 1967 su questa stessa Rivista (n. 3) occupandoci — anche allora in anteprima — del grandioso progetto dell'invaso, promosso dal Consorzio di Bonifica del Birgi e finanziato dalla Cassa per il Mezzogiorno.

« Il Consorzio, allo scopo di valorizzare al massimo la produttività dei terreni del comprensorio — ci disse allora, nella sostanza, il Dr. Montalbano — aveva da tempo programmato la utilizzazione ai fini irrigui delle acque dei principali torrenti del versante occidentale della Sicilia, ed aveva programmato il serbatoio artificiale sul torrente Fastaia, in località Margi di Trapani, nelle vicinanze della Montagna Grande, destinando le acque rac-

colte alla irrigazione di una zona irrigua di 3650 Ha., estesa per la maggior parte sulla destra del medio corso del fiume Birgi. I bacini imbriferi interessati dalla utilizzazione, sarebbero stati — oltre a quello del Fastaia — anche quelli dei torrenti Collura, Giarretta e Polizzo ».

Il nostro reportage di allora, minuziosamente illustrato con cifre e dati tecnici per i quali ci vennero in soccorso oltre i lumi del Direttore e i 53 elaborati del progetto di appalto, le sette relazioni e le 52 tavole annesse, degli ingegneri Bigalli e Sallusto per conto della Società Italiana Progettazione Lavori, pazientemente e doverosamente compulsate, è diventato oggi una delle rare preconizzazioni perfettamente mantenute e puntualmente accadute.

Novantaquattromilacinquecento-ottantanove giornate lavorative fra manodopera specializzata, manovalanza, mezzi meccanici, giornate impiegate per la costruzione della diga e le altre opere di derivazione. E così distinte: nel 1967 n. 21.593; nel 1968 n. 30297; nel 1969 n. 22.216; nel 1970 n. 14.692; nel 1971 n. 5.793; nel 1972, infine, soltanto 61 giornate.

Un importo di spesa di lire 4 miliardi 6.141.719 ai quali vanno anche aggiunte L. 1.900.000.000 per la rete di utilizzazione irrigua.

622.637 m³ di materiale vario impiegato per la formazione del corpo della diga.

53.070 m³ di calcestruzzo e kg. 1.392.210 di ferro, impiegato per tutte le opere murarie.

3 chilometri di canali e m. 1.850 di galleria (con luci di 3,70; 2,00; 1,80; 1,50 metri).

8.000.000 di m³ d'acqua disponibili per uso irriguo. E disponibili entro i tempi utili previsti alla data del verbale di consegna dei lavori. Differenze rispetto al preventivo stabilito e già documentato per l'invaso si sono avute attraverso due perizie suppletive dell'importo di un miliardo circa e sollecitate dall'indispensabile adeguamento delle strutture a seguito del terremoto e per variazioni di esse in rapporto ad accertate esigenze geofisiche; ad



Le paratoie a settore automatiche che stanno all'imbocco dello scarico di superficie del serbatoio « Domenico Rubino » e che possono anche essere indotte con intervento meccanico e manuale

esempio, la sezione dei canali adduttori, realizzati in calcestruzzo armato, a sezione rettangolare.

Questo il bilancio consuntivo, in cifre, del nuovo serbatoio « Domenico Rubino » che attende un imminente collaudo, non appena l'attuale quota di m. 181,60 avrà toccato i 184, livello ottimale che darà la massima spinta al lago.

Ora siamo nella cabina di accesso alla camera dove, in un pozzo con diametro interno di m. 4 si trovano le paratoie dello scarico di fondo, a circa 30 metri sotto i nostri piedi. Due saracinesche piane, ancorate nel cemento, di m. 1,80 x 2, che lavorano in parallelo: una può essere sostitutiva dell'altra.

Quaggiù non ci azzardiamo a scendere: il problema di risalire, abbrancati alle ripide scalette di griglia metallica forata impegnerebbe le nostre resistenze fisiche alquanto eroicamente. E se la facies ghepardesca del Presidente Barresi garantisce delle indubbie qualità di grande animatore capace — come ha più volte dimostrato nei lunghi anni della sua gestione — di coinvolgere più fattori e a livelli operativi di grande impegno — le sue

simpatiche riserve personali, stilanti finissimo *humor*, ci inchiodano sulla bocca del pozzo stesso a discutere in superficie delle varie questioni connesse, appunto, allo scarico di fondo.

Il quale è proporzionato per una portata massima di 60 m³/sec. ed è costituito dalla ex galleria provvisoria di deviazione del torrente Fastaia, opportunamente adattata. Nell'interno della stessa galleria, in corrispondenza alla camera paratoie dello scarico, esiste una importante opera di presa costituita da una bocca di m. 1 x 1,30, protetta da una griglia metallica, raccordata con tubi metallici che successivamente si riuniscono a valle, immettendosi in un tubo unico del diametro di 1 metro. Lo scarico di superficie, invece, è proporzionato per lo smaltimento di 650 m³/sec. ed è costituito da opere di imbocco, canali di scarico e vasca di dissipazione.

L'imbocco è formato da due luci di m. 10 ciascuna, controllate da paratoie a settore automatiche con ventola sovrapposta ed il loro funzionamento è comandato a livello del serbatoio, a mezzo di disposi-

tivo galleggiante che potrà essere indotto volontariamente, con intervento meccanico e manuale. In definitiva — ci assicura il Geom. Daidone — le opere di scarico del serbatoio sono in grado di assicurare lo smaltimento di piene dello ordine di 800 m³/sec. tenuto conto sia della capacità dello scarico di superficie, sia della possibilità di invasare parte delle piene, con il sovrizzo di m. 1 al di sopra dei 184 metri, livello di ritenuta normale.

In previsione di ciò, appunto, il coronamento diga è stato fissato a quota 187, con franco di m. 3 sul livello normale massimo.

Ma, recepite con il dovuto interesse codeste referenze, ci attende la problematica di un'altra discesa: da una minuscola cabina posta pressapoco sui rinfianchi della diga, ci si propone l'ispezione ad altre gallerie sotterranee. E qui, convertita dalla decisa sicurezza del Dr. Montalbano, un funzionario dirigente che possiede il raro dono di esercitare una attenzione personalizzata (modo non aggressivo di influenzare gli altri), irradiando calore e gioia di vivere, mi calo a passi di gambero giù giù fino al fondo del cunicolo. Che non è poi tanto... terribile e imponderabile come dall'alto si preannunzia. Anzi.

Siamo dunque all'interno — per la cronaca — di uno dei bracci del cunicolo sepolto, tra i 10 e i 15 metri di profondità, cunicolo definito dai miei accompagnatori di « ispezione e raccolta dei drenaggi della diga ». Drenaggi realizzati in rubi ARMICO forati, che da valle del nucleo della diga, raccolgono eventuali perdite e le convogliano in altro cunicolo di dispersione e raccolta.

Ma qui, man mano che avanziamo curvi nelle umide tenebre rotte di tanto in tanto dal fioco alone di alcune lampade, posando costantemente i piedi sul rozzo lastricato di cemento e reggendoci con le palme alle strette pareti ai piedi delle quali è scavata una grondaia dove scorre un sottile filo di acqua, le figure, le voci delle mie guide assumono forme di personaggi

emblematici che sconfinano in una atmosfera di allucinazione. Qui tacciono le malizie meditate ed estemporanee del Notar Barresi; qui tacciono gli agganci sperimentali del bravo "addetto" Daidone; qui tacciono i limiti di veggenza e i raffinati multipli suggerimenti del Direttore. Poche parole semplici, scambiate da capo a fondo della galleria risultano stimolanti soltanto la individuale partecipazione ad un segreto modo espressivo del quale noi tutti facciamo parte.

L'esplorazione — con relativa fase di arrampicata di riemersione — ebbe tuttavia termine in un tempo assai breve e ci spostammo tutti, sul "coronamento" della diga percorso dalla massicciata stradale. Visitammo la cabina contenente il gruppo elettrogeno e l'apparato elettrico di comando delle varie opere meccaniche e ci spostammo a pianterreno della graziosa palazzina costruita dal Consorzio per ospitarvi gli uffici amministrativi, l'alloggio del custode, magazzini e locali di vario impiego e il laboratorio geotecnico per analisi di terra che ha dovuto determinare, a suo tempo, attraverso accurate analisi e svariatissimi tests, numerosi e fondamentali elementi utili, sia in riferimento ai terreni di fondazione (diga e invaso), sia al riguardo dei materiali per la costruzione della diga stessa che avrebbero dovuto essere costituiti da speciali tipi sciolti di terra, con precise caratteristiche tecniche. E in laboratorio, dove ci trattenemmo a lungo, ho potuto osservare decine e decine di campioni di terre e di rocce, e prendere buona nota di complesse apparecchiature chimico-fisiche per i diversi accertamenti.

I materiali dei rinfianchi — mi spiega il Dr. Montalbano — consistevano in detriti misti a limo. Ma quelli per la diga sono argille di fondazione — per il 40 — e detriti per il 60%.

Mi viene ricordato che la diga — che ormai da lontano mi appare in ardita fuga convergente all'orizzonte — è di tipo "zonato", semiomogeneo, con parte centrale impermeabile (nucleo) creata, appunto,

con un impasto di argilla scura e detriti provenienti dallo sfaldamento della vicina Montagna Grande, impasto dosato da apposito miscelatore. Ci sono poi le due zone in materiale detritico, come sopra, che rappresentano il «contronucleo di monte» e il «contronucleo di valle».

Ma anche queste — come tante altre notizie strettamente tecniche — quelle per esempio relative al sistema filtrante (tra il «nucleo di valle» e il «nucleo centrale») destinato a raccogliere le eventuali filtrazioni traversanti la struttura di tenuta così da regolarizzare il deflusso a regime senza pericolo di dilavamento delle frazioni più minute del materiale terroso, sono state ampiamente divulgate nel precedente servizio del '67, da queste stesse colonne.

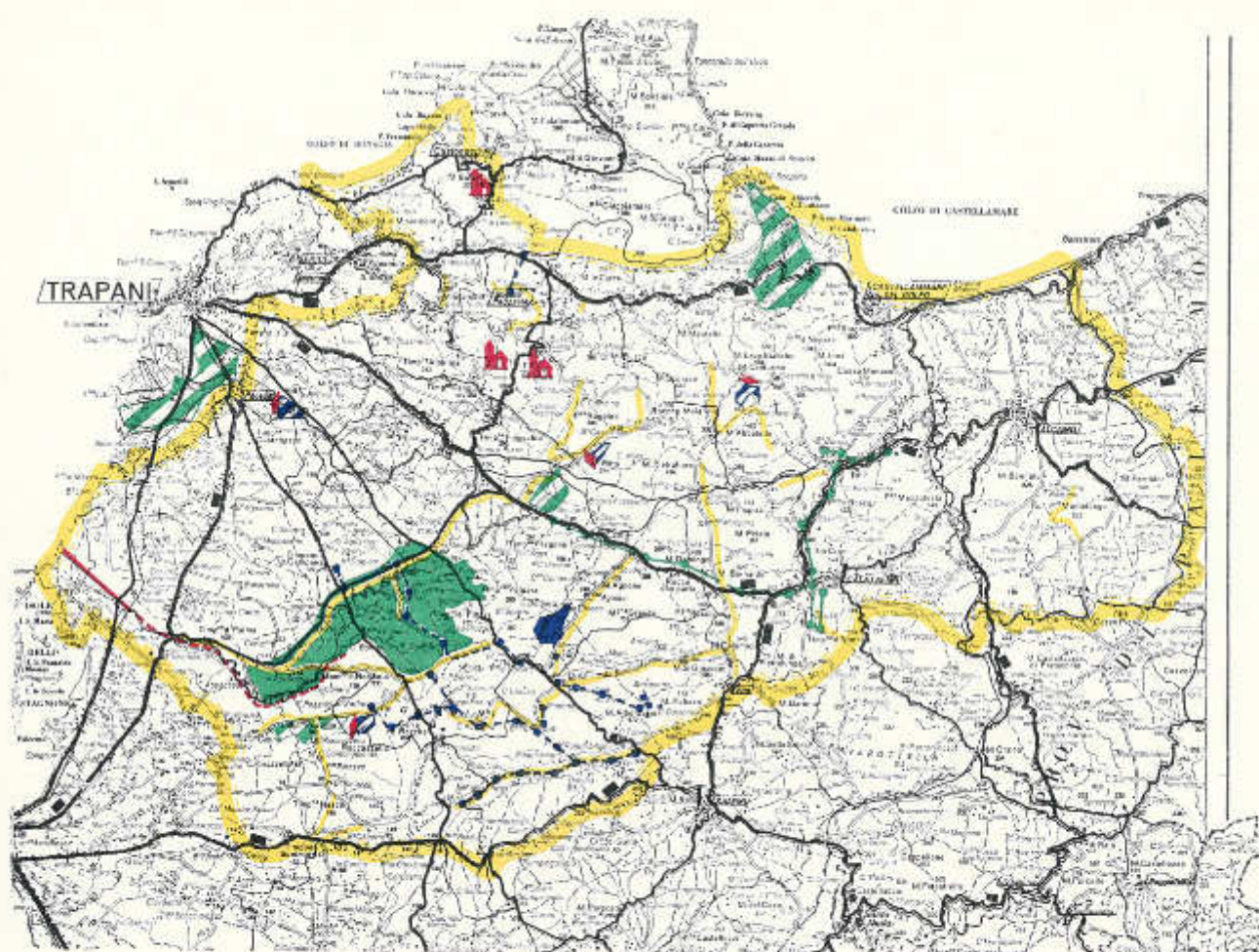
Ora, ciò che conta, è quanto ho potuto vedere io stessa da vicino. Una realizzazione che ha tutti i paradigmi del più felice imprevedibile — lo confessiamo — per noi della stampa avvezzi come siamo, in questa nostra superdepressa provincia, a catalogare recessioni di promozioni (ci si perdoni il gioco di parole) che parevano decisamente producenti.

*
* *

Si rende noto che, salvo imprevisti di ordine tecnico, sarà effettuata dall'11 giugno al 30 settembre del c.a. la distribuzione di acqua per uso irriguo nel comprensorio consortile servito dalla rete tubata alimentata dal serbatoio «Domenico Rubino».

I conduttori che intendano irrigare i fondi ricadenti nel suddetto comprensorio debbono farne domanda al Consorzio, presentandosi al casello irriguo in località Xiggiare sito all'incrocio tra le strade provinciali Trapani-Castelvetrano e Granatello-Fulgatore entro il termine perentorio del 20 aprile p.v., dalle ore 8,30 alle ore 13,00 dei giorni feriali.

Al contempo potrà essere richiesto ogni chiarimento anche in merito



alle attrezzature aziendali necessarie per ricevere le acque, la cui distribuzione avverrà secondo le norme del Regolamento irriguo approvato dal Consiglio dei delegati del Consorzio in data 4 marzo 1972.

Trapani, 25 marzo 1972. Firmato dal Presidente Dr. Giovanni Barresi e intestato « *Consorzio di Bonifica del Birgi - Comprensorio irriguo "Fastaià" - Stagione irrigua 1972* ».

Questi, adesso, gli schematici termini di un impegno mantenuto.

Un lago lungo 2 km, e largo uno, all'incirca, colmo di acque che, attraverso 285 km. circa di tubazioni già sistemate in pressione raggiungeranno un comprensorio le cui punte più avanzate si trovano a ben venti chilometri di distanza dall'invaso.

Le opere irrigue — delle quali ci occuperemo in un prossimo servizio — sono state eseguite in contemporanea a quelle dell'invaso, al





Uno scorcio panoramico del lago artificiale creato nella nostra provincia (zona Montagna Grande) dallo sbarramento sul torrente Fastaja. Esso potrà irrigare un comprensorio che si estende a quasi venti chilometri dall'invaso

fine — come scrivemmo a suo tempo — di una immediata e migliore utilizzazione dell'acqua appena raccolta.

Ho posto, conversando un po' dappertutto, parecchie implicite domande al Presidente del Consorzio Notar Barresi. Ed ho avvertito in lui, inequivocabile, la profonda innata convinzione che l'apporto dell'agricoltura e degli agricoltori sia un apporto civile e morale, che è del massimo interesse in una società che avverte i fermenti di una rapida

trasformazione. Persino in una provincia come la nostra che ha ricoperto da sempre la parte di *sleeping partner* (bella addormentata) e nella quale si sono sempre adottati provvedimenti insufficienti di fronte alla perenne necessità della ripresa economica o sono stati sempre frustrati possibili benefici effetti attraverso incertezze, ritardi e dilazioni e proprio quando la situazione esigeva sollecitudine e tempestività.

E le conseguenze negative di tale stato di cose — egli osservava —

si riversano, si sono sempre riversate in via principale sugli operatori agricoli i quali vanno scontando le carenze, appunto, di una politica di sviluppo e di ammodernamento dell'agricoltura assai lenta e condotta senza l'elemento ispiratore di una qualsiasi politica a favore dell'agricoltura stessa: il fattore della produttività.

È dunque lungo tale direttrice che si è mosso da sempre il criterio fondamentale del Consorzio Birgi, traducendo in realizzazioni di pronta fruizione tutte le proprie possibili componenti speculative.

La diga « Rubino », al di là di una invocata politica di intervento pubblico concreterà, nei consapevoli impegni della Presidenza e della Direzione, tutta l'efficienza dei classici incentivi e delle altrettanto classiche "provvidenze".

Lo splendido lago del Fastaja costituisce, inoltre, secondo il nostro e il pensiero avanzato dal Dr. Montalbano, una forma in nuce di integrazione organica tra attività agricole, possibili attività industriali (Cantine, ecc.) ed attività terziarie, a cominciare da quelle, perché no?, di tipo turistico.

Solo attraverso una integrazione di questo tipo si potranno rendere partecipi e coscienti le attività agricole delle possibili trasformazioni dell'ambiente naturale. Trasformazione operata — come mirabilmente abbiamo visto — dalla scienza, dalla tecnica, dall'industria ad essa legata.

Miky Scuderi

Cronache dell'Amministrazione Provinciale

CONSIGLIO

Il Consiglio provinciale, in prosecuzione della corrente sessione ordinaria, ha adottato numerosi provvedimenti riguardanti il personale: nomina vincitori di concorsi; autorizzazione di concorsi interni e pubblici, tra i quali quelli per il nuovo personale da assumere per l'Ospedale Psichiatrico Provinciale ed il Centro d'Igiene Mentale, ai sensi della Legge 18-3-1868, n. 431; liquidazione dell'indennità premio di fine servizio ad ex dipendenti.

È stata deliberata l'iscrizione in bilancio dell'apposito stanziamento per la liquidazione dell'indennità premio fine servizio al personale dipendente.

In relazione all'incremento della popolazione scolastica, sono state integrate le tabelle organiche del ruolo degli Istituti Scolastici e sono stati banditi i concorsi pubblici per incarichi provvisori, onde assicurare il miglior funzionamento dei suddetti Istituti.

GIUNTA

Patrimonia e Contenzioso

Sono state autorizzate forniture diverse occorrenti per il funzionamento dei vari uffici e servizi provinciali.

Sono state istruite e proposte dall'Assessorato le pratiche relative alle locazioni di alcuni immobili, adibiti a sede di Istituti Scolastici ed Enti diversi con onere a carico della Provincia.

Lavori pubblici

È stato conferito l'incarico della progettazione preliminare per il completamento della SP «Circonvallazione di Trapani», con terminale sulle SS.PP. «Trapani-Bonagia» e «Trapani-Ragatrisi - Marsala».

Sono state disposte le liquidazioni finali relative ad alcuni lavori di manutenzione di strade provinciali.

È stata approvata la perizia relativa a lavori urgenti per assicurare la transitabilità lungo la SP «Santa Ninfa verso Castelvetrano, detta del Buturo», per l'importo di 12.000.000 di lire, da conferire mediante licitazione privata.

Personale ed Affari generali

L'Assessorato è stato impegnato, in attuazione della norma transitoria del vigente Regolamento Organico Provinciale, nel-

l'istruttoria delle varie fasi dei concorsi interni.

Alcuni concorsi sono stati espletati ed è stata deliberata la nomina dei vincitori.

Su proposta dell'Assessorato è stato disposto il riconoscimento dei benefici, previsti dalla Legge 24-5-1970, n. 336, al personale dipendente già cessato dal servizio.

Solidarietà sociale

L'Assessorato ha proposto alla Giunta l'adozione di numerosi provvedimenti, intesi alla fornitura di generi vari ad uso degli allievi del Collegio Provinciale di Arti e Mestieri.

Sono stati ammessi alla pubblica assistenza sei minori illegittimi riconosciuti.

Sono stati autorizzati i ricoveri di tre minori psichici, di tre minori sordomuti, ed un minore subnormale.

È stato assunto l'onere ospedaliero per 59 infermi di mente.

Sono stati concessi numerosi sussidi straordinari in favore di persone indigenti, minorati psichici, ex infermi di mente, ciechi e sordomuti.

Igiene e Sanità

Sono state effettuate licitazioni private ed aste pubbliche per assicurare la fornitura di generi alimentari e vari, per l'anno 1972, all'Ospedale Psichiatrico Provinciale.

È stato concesso un contributo a favore della Sezione Provinciale della Croce Rossa Italiana per il servizio di autoambulanza e di pronto soccorso nel territorio della Provincia per l'anno 1972.

Bilancio, Finanza ed Economato

Sono state deliberate le controdeduzioni alle decisioni della Commissione Centrale per la Finanza Locale sul bilancio 1971.

Turismo, Sport e Spettacolo

Su proposta dell'Assessorato, sono stati concessi contributi all'E.P.T. per la processione dei Misteri e ad Enti Culturali ed Associazioni Sportive.

Pubblica istruzione

È stata disposta la erogazione della dotazione in favore della Biblioteca Fardelliana di Trapani.

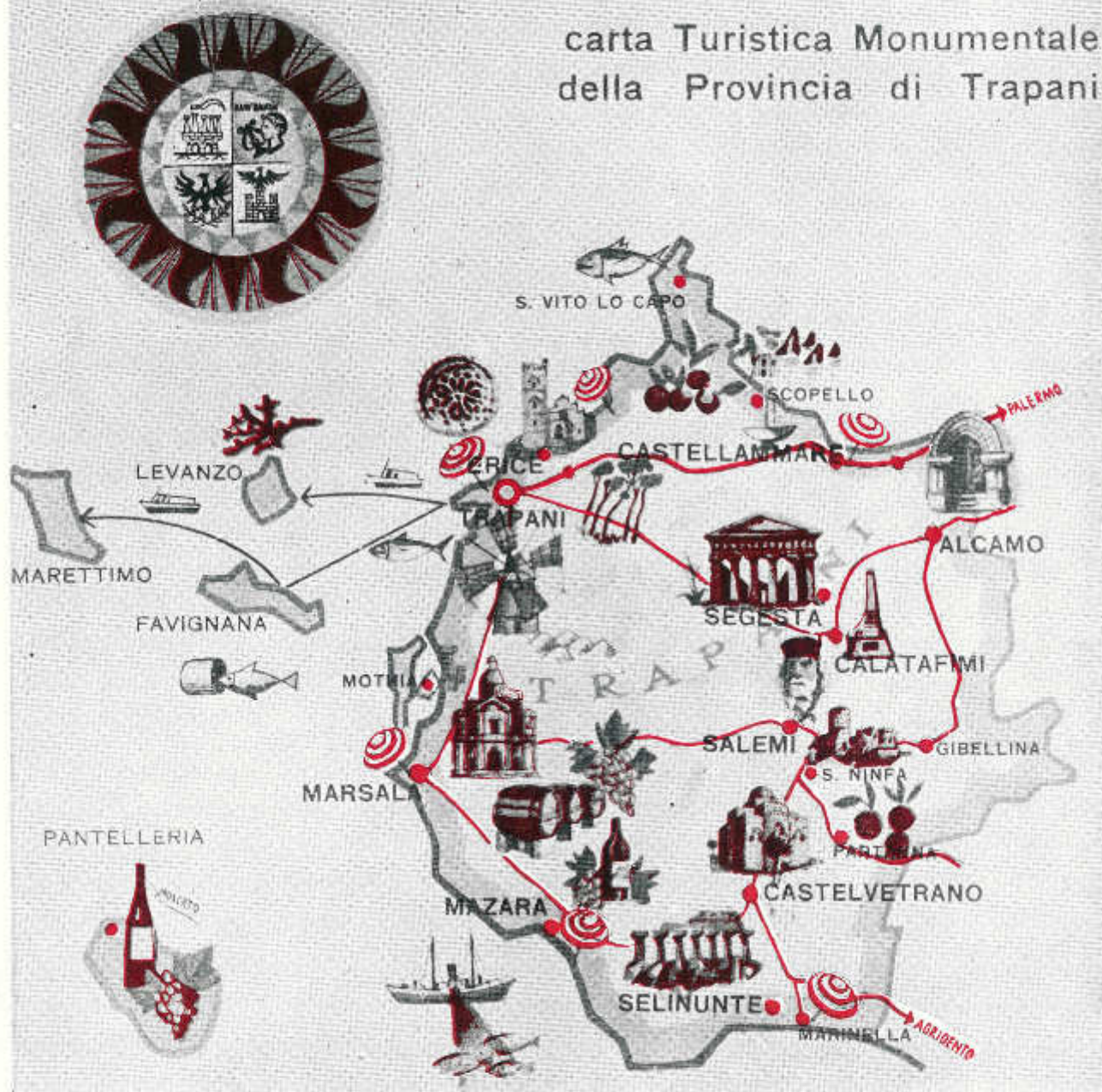
TRAPANI

Rassegna della Provincia è nel sedicesimo anno di vita.

In questi anni nelle sue pagine sono stati pubblicati scritti di:

Pietro Abate, Alessio Accardo, Diego Adragna, Vincenzo Adragna, Giuseppe Agosta, Carmelo Alongi, Enzo Aprea, Giulio Carlo Argan, Aldo Aula, Elena Barbera Lombardo, Italo Barraco, Vito Barraco, Aldo Bassi, Angelo Bellanca, Raffaello Biordi, Anna Maria Bisi, Nicolò Bonaiuto, Domenico Bonventre, Salvatore Maria Briguccia, Mary Bruno-Lena, Francesco Buscaino, Stefano Cairola, Pietro Calandra, Antonio Calcara, Paolo Camassa, Giacomo Campione, Grazia Campo, Giovanni Campolmi, Orazio Cancila, Giuseppe Capuzzi, Alberto Cardella, Francesco Cardella, Antonino Carpitella, Andrea Castellano, Ferruccio Centonze, Rolando Certa, Filippo Cilluffo, Paolo Cimino, Salvatore Cognata, Flavio Colutta, Renato Composto, Salvatore Corso, Isidoro Costantino, Salvatore Costanza, Renato Cultrera, Gaspare d'Aguanno, Alfredo Daidone, Ferdinando De Maria, Mauro De Mauro, Vicio De Pasquale, Corrado de Rosa, Tano De Simone, Francesco De Stefano, Michele De Vincenzi, Ernesto Del Giudice, Salvatore Di Bartolo, Giuseppe Di Blasi, Antonino Di Capizzi, Eugenio Di Carlo, Angelo Di Costa, Gianni Diecidue, Francesco Di Pietra, Gianni di Stefano, Guido di Stefano, Guido di Stefano Junior, Nicola di Stefano, Sebastiano Elia, Gaetano Falzone, Flaminio D. Farella, Camillo Filangeri, Rocco Fodale, Silvio Forti, Salvatore Fugaldi, Salvatore Galfano Struppa, Giuseppe Gallo, Simone Gatto, Nino Genovese, Giuseppe Gentile, Franco Giannitrapani, Gaspare Giannitrapani, Nino Giaramidaro, Giuseppe Giardina, Romualdo Giuffrida, Francesco Giunta, Salvatore Giurlanda, Giacomo Giustolsi Muskarà, Raffaele Grillo, Giuseppe Guarisco, Nino Libero Ingrassia, Giuseppe Inzerillo, Leonardo Kociemski, Giuseppe La Bua, Nicola La Grutta, Nicola Lamia, Placido Lepanto, Franco Lombardo, Giovanni Lombardo, Giuseppe Lombardo, Vito Lombardo, Giuseppe Lucchese, Carmelo Macaluso, Giuseppe Malato, Giuseppe Maltese, Giovanni Mannino, Salvatore Maranzano, Tommaso Marguglio, Riccardo Marini, Pasquale Marino, Giuseppe Marrocco, Angelo Marrone, Alfredo Marsala di Vita, Giuseppe Martino, Salvatore Martino, Nicolò Mazara, Francesco Melia, Giuseppe Milone, Mario Monteverdi, Eugenio Nacci, Gaetano Napoletano, Filippo Napoli, Carlo Niutta, Domenico Novacco, Giuseppe Novara, Vincenzo Occhipinti, Francesco Luigi Oddo, Mario Oliveri, Giuseppe Pagoto, Anna Palermo Cucchiara, Vito Palmeri, Tommaso Papa, Tonino Pappalardo, Erino Parrinello, Benedetto Patera, Salvatore Petrotta, Nello Piacentino, Ignazio Poma, Maria Poma, Alfonso Porrello, Anna Randazzo, Isabella Ricevuto, Lita Riggio, Alberto Rizzo Marino, Niccolò Rodolico, Giuseppe Romeo, Albano Rossi, Eugenio Rubino, Gioacchino Aldo Ruggeri, Corrado Ruiz, Franco Russo, Michele Russo, Enzo Salerno, Natale Salvo, Salvatore Salvo, Willy Sandoz, Maurizio Sarra, Antonino Scalabrino, Rosario Scalabrino, Mario Scardino, Ignazio Scarpitta, Giulia Schmiedt, Miky Scuderi, Vincenzo Scuderi, Luciano Sesta, Antonello Silvestro, Vito Spitaleri, Alberto Paolo Torri, Paolo Toschi, Giuseppe Tranchida, Carmelo Trasselli, Gabriele Tripi, Antonino Tumminia, Vincenzo Tusa, Franco Vacatello, Francesco Vacca, Franco Valsecchi, Nicolò Vella, Giovanni Venezia, Pietro Vento, Renzo Venza, Baldo Via, Ferruccio Vignola, Nicolò Vivona, Giovanni Wian, Domenico Zagonia.

carta Turistica Monumentale
della Provincia di Trapani





RASSEGNA DELLA PROVINCIA