

LIONS CLUB LICATA



1984-1988
XX CHARTER

Anno sociale 1984-85

Delegato di Zona: Sig. Rosario Bonsignore

Presidente: Dr. Giuseppe Armenio

Segretario: Dr. Angelo Pontillo

- 2ª manifestazione del «Natale in vetrina».
- Interclubs in Agrigento sul «Momento economico attuale dell'Agrigentino» - Relatore: On.le Mario D'Acquisto.
- Conferenza del lion Dott. Domenico Di Piazza sul tema «Il bene della vita nell'educazione stradale».
- Conferenza del socio Dott. V. Marrali sul tema: «Rischi ed effetti della preventivata installazione di una megacentrale a carbone in località Torre di Gaffe».
- Contributo a favore dell'Associazione Nazionale Marinai d'Italia per l'erigendo Monumento al Sommergebilista in La Spezia.

Anno sociale 1985-86

Presidente: Dr. Giuseppe Cacciatore

Segretario: Dr. Luigi Milo

- 3ª manifestazione del «Natale in vetrina» per Licata e Palma di Montechiaro con la sponsorizzazione delle Amministrazioni dei due Comuni.
- Costituzione del Leo Club di Licata e consegna della Charter.
- Ballo di Carnevale in beneficenza dell'UNICEF, con la collaborazione dei Leos.
- Consegna di targhe-ricordo a dirigenti, allenatore e calciatori del Licata Calcio, al termine della conferenza «Il calcio da fenomeno di massa a fatto sociale» tenuta da Mario Petrina e Luigi Trispisciano.
- Intermecting sul tema «Problemi di cardiocirurgia» svolto dal Prof. Mauro Abate.
- Relazione del Prof. G. Peluso sul tema distrettuale di studio «La nuova dimensione tecnologica ed i nuovi problemi della Società».
- Visita alla Mostra del Corallo di Trapani.

Anno sociale 1986-87

Presidente: Avv. Giuseppe Montana

Segretario: Dott. Luigi Milo

- Partecipazione alla manifestazione del «Natale a Licata», promossa dal Comune, con la valorizzazione del complesso monumentale del Convento di S. Francesco.
- Gita sociale nel Belice con visita di aziende agricole, in collaborazione con il Leo Club.
- Convegno-dibattito su «Pirandello dialettale» al termine del ciclo di rappresentazioni «Pirandello 50 anni dopo» organizzato dal Leo Club.
- Serata danzante di beneficenza in collaborazione con il Leo Club.
- Conferenza del socio Arch. Meli su «Giornata dei beni Culturali, del Turismo e dell'Artigianato».
- Gita sociale allo Zoo-Safari «La Pergola».
- Convegno su «Licata: realtà e prospettive di sviluppo economico», relatori Proff. Antonio Giannone, Vincenzo Lo Iacono e Pietro Caruso.
- 3ª riunione della VII Circostrizione.





Nella pagina accanto, dall'alto e da sinistra: le conferenze del Prof. Ruori e del Prof. Bacarella; la consegna di uno dei premi del concorso «Il Natale in vetrina»; il Presidente Cacciatore presenta il lion Avv. Peluso, relatore del tema distrettuale.

In questa pagina: ancora un momento della cerimonia conclusiva del «Natale in vetrina»; il V. Governatore Arcangelo alla 3ª riunione circoscrizionale; il cardiocirurgo Prof. Abate con il Prefetto Paolo Tarsia ed il nostro Presidente; il tavolo dei relatori del Convegno «Licata, realtà e prospettive di sviluppo economico».





Anno Sociale 1987-88

Delegato di zona: Avv. Giuseppe Montana

Presidente: Dott. Nicolò Curella

Segretario: Dott. Camillo Russo

L'attività dell'anno

- ottobre '87: apertura anno sociale
- 12 dicembre '87: Intermeeting in Agrigento della zona C per dibattere il tema distrettuale di studio (intervento del lion Dr. Luigi Milo) pubblicato a pag. 32.
- dicembre '87: festa degli auguri.
- 6 febbraio '88: meeting di presentazione dei nuovi soci.
- 25 marzo '88: conferenza del Dr. Salvatore Vitale - Direttore Generale della Banca di Credito Popolare, sul tema «Quanto peserà la nuova lira: prospettive e problematiche con l'introduzione del nuovo sistema monetario».
- 16 aprile '88: gita sociale a S. Biagio Platani.
- 20 maggio '88: inaugurazione del portale del cortile Celestri restaurato a cura del Lions Club di Licata.
- 20 maggio '88: celebrazione XX Charter Night.





Anno sociale 1987/88: nella pagina accanto, l'intervento del Presidente Curella alla «Festa degli auguri»; sopra, la conferenza del Dott. Salvatore Vitale; a destra, gita sociale a S. Biagio Platani.



Associazione Internazionale dei Lions Clubs

Certificato di Organizzazione

A tutti coloro che riceveranno questo Certificato

Auguri

L'Associazione Internazionale dei Lions Clubs riconosce
l'organizzazione del Leo Club di

Licata

fondato e patrocinato dal Lions Club di

Licata, Italia

Il suo scopo è di promuovere le attività di servizio tra i giovani
della comunità e sviluppare in ciascuno di essi le qualità di

Leadership Esperienza Opportunità

Questo certificato di organizzazione sarà valido a tutti gli effetti
a partire dalla data qui sotto riportata fino allo scioglimento del
suddetto Leo Club o al ricevimento da parte di detto Club di un
ordine di scioglimento emanato dal Lions Club padriano o dalla
suddetta Associazione.

Si attesta che l'Associazione dei Lions Clubs ha autorizzato il
suo Presidente ed il suo Segretario ad apporre le loro firme
ed il sigillo dell'Associazione in questo Certificato di
Organizzazione.

il Dicembre 27

1985

In fede

Elio Santiflori

Luigi De Santis

Peri Di Origine

*Leo Club
Fazio Fazio
Vito C. C. C.
Angelo C. C.
Antonio C. C.
Giovanni C. C.
Luigi C. C.
Carmelo C. C.
Antonio C. C.*

*Stefano C. C.
Luigi C. C.
Vito C. C.
Antonio C. C.
Giovanni C. C.
Luigi C. C.*



Il Leo Club nasce a Licata tre anni or sono, con l'aiuto del Lions Club, rispondendo al desiderio di alcuni giovani di mettere se stessi al servizio della collettività.

Il Leo offre a tutti i soci l'opportunità di conoscersi meglio e di farsi conoscere, di uscire dall'anonimato che regola, a volte, i rapporti tra i giovani; cerca di promuovere quelle attività di servizio civico che sviluppano le qualità individuali di DIRIGENZA (leadership), ESPERIENZA (experience) ed OPPORTUNITÀ (opportunity).

Si propone di unire i soci nello spirito di amicizia, cameratismo e reciproca comprensione, in modo da poter contribuire individualmente e collettivamente allo sviluppo della società. Si va così affermando in ciascuno di noi un nuovo modo di vivere il quotidiano, protesi a dare maggiore impulso alle attività di servizio che il club via via organizza in modo da coinvolgere l'intera comunità.

Si promuovono attività culturali direttamente o in collaborazione con altre associazioni. Si cerca di sensibilizzare una larga fascia dell'opinione pubblica su problemi di varia natura come, ad esempio, il problema ecologico. Tutto ciò cercando di superare quello che è senz'altro il rischio più grande e cioè di apparire, come «una casta», e cercando, invece, di utilizzare noi stessi verso servizi utili alla comunità, di carattere sociale, ricreativo e ambientale, che richiedono più che altro disponibilità personale e non economica.

Tutto questo in armonia con il motto «WE SERVE» del presidente internazionale Brian Stevenson.



Giuseppe Gabriele



La serata in onore del «Centro dell'amicizia», con donazione di apparecchio Ionomix Faradica elettrostimolatore.

Convegno dell'orticoltura a Licata

«L'orticoltura a Licata costituisce un comparto assai importante nel sistema economico locale. La superficie coltivata ad ortaggi ammonta a quasi 1.100 ettari, che rappresentano il 18% della superficie agricola utilizzata dalla piana, e produce quasi 400 mila q.li di ortaggi; la produzione lorda vendibile raggiunge i 24 miliardi di lire; il fabbisogno di lavoro ammonta a quasi 330 mila giornate lavorative, equivalenti all'occupazione di quasi 1.200 unità lavorative occupate a tempo pieno e coinvolgenti all'incirca un terzo degli addetti all'agricoltura di Licata». Questi interessanti dati sono contenuti in una relazione, della quale pubblichiamo in chiusura una sintesi, svolta dal prof. Antonio Bacarella nel corso di un convegno sulla orticoltura a Licata, organizzato dal Lions Club in collaborazione con la Banca Popolare Sant'Angelo, nel salone del Palazzo Frangipane, sede dell'Unione di credito. Presenziarono locali, sericoltori ed operatori agricoli, Carlo Benvenuto, Presidente del Lions Club, nel presentatore Portatore, ha detto che l'orticoltura rappresenta uno dei settori trainanti dell'economia licatese, nella quale bisogna fare leva per il riscatto economico e sociale della popolazione. Il dr. Nicolò Carella, direttore generale della Banca Popolare Sant'Angelo, dopo avere definito la orticoltura il fiore all'occhiello dell'economia isolana, ha detto che «un fattore di supporto tradizionale ed indispensabile all'agricoltura è venuto via via a mancare negli ultimi anni o quanto meno a diminuire di consistenza. «Da dati più recenti che ho in possesso — ha proseguito il dr. Carella —, dati che si riferiscono al periodo 1974-1979 (fonti Banca d'Italia) risulta che il credito agrario di esercizio erogato nel 1974 in Sicilia, era pari al 14% rispetto a quello erogato nell'intero territorio nazionale; il dato si è ridotto all'8% nel 1979. Dalla stessa fonte risulta ancora che il credito agrario di miglioramento, che rappresentava l'8% nel 1974, è sceso nel 1979 al 6%».

Il Sindaco Carella ha evidenziato l'impegno della Amministrazione Comunale per la soluzione del problema idrico, anche ai fini agricoli, con la prospettiva di utilizzare l'acqua del dissalatore.

Ha preso quindi la parola il relatore ufficiale del convegno, prof. Antonino Bacarella, Ordinario della Facoltà di Agraria dell'Università di Palermo, che ha avuto la cortesia di redigere personalmente, per Orizzonte Sicilia, una sintesi del suo intervento.

«La crescita dell'orticoltura del licatese si è verificata durante gli anni settanta con la diffusione delle serre (che occupano circa 180 ettari di superficie orticola), dei tunnels (150 ettari) e degli ortaggi da pieno campo in irriguo (280 ettari). Tale crescita è avvenuta spontaneamente ed è stata sollecitata da tre motivi essenziali: situazioni di mercato favorevoli, specialmente per la coltivazione del melone cantalupo in ambiente protetto; reper-

imento d'acqua di falda con scavo di pozzi; dinamicità dell'orticoltore licatese che ha acquisito un buon livello di professionalità nella sua lunga esperienza nel campo dell'orticoltura.

Negli ultimi anni la espansione dell'orticoltura licatese si è quasi bloccata, nonostante l'ambiente pedoclimatico della piana di Licata presenti spiccati caratteri vocazionali per l'orticoltura in ambiente protetto e di pieno campo. Il fondamentale fattore limitante questa espansione è la carenza di risorse irrigue, con riferimento sia alla quantità che alla qualità dell'acqua disponibile nella zona.

Nel medio termine una possibilità reale di ripresa del meccanismo di espansione del comparto orticolo è data dalla utilizzazione delle acque del costruendo invaso Gibbesi da parte dell'Enis.

In quest'ottica potrebbero trovare finalmente utilizzazione produttiva i terreni della SARP (383 ettari di superficie, in completo stato di abbandono da oltre 10 anni) dal momento che sono svaniti definitivamente i vecchi programmi di industrializzazione e l'area, per effetto della legge regionale 65/81, è stata derubricata ad area agricola.

La capacità dell'invaso Gibbesi (circa 8 milioni di mc.) potrebbe consentire l'irrigazione di oltre 1400 ettari di superficie della piana e quindi di più che raddoppiare l'attuale produzione orticola sia in ambiente protetto che in pieno campo e creare possibilità occupazionale, limitatamente al comparto agricolo, ad almeno 1500 unità lavorative.

Ai fini del consolidamento e della valorizzazione economica dell'attuale come della futura produzione della piana, è indispensabile organizzare efficienti processi di mercato. In atto l'organizzazione distributiva dei prodotti orticoli a Licata assume tutte le configurazioni di processi tradizionali, dove i caratteri più marcati risultano la polverizzazione dell'offerta ed un debole legame tra produzione e mercati di destinazione.

Pertanto la problematica dell'organizzazione distributiva si pone due aspetti interconnessi e consequenziali: la concentrazione dell'offerta attraverso l'associazionismo e la realizzazione di strutture di lavorazione, conservazione, trasporto e commercializzazione dei prodotti (centrale ortofrutticola nell'immediato ed in prospettiva di un Centro di supporto alla commercializzazione).

In definitiva lo sviluppo economico di Licata che nel passato per la sua povertà, insieme a Palma Montechiaro, veniva indicata come l'emblema del profondo Sud, dipende essenzialmente dal fattore acqua, dall'utilizzazione di tutte le risorse disponibili nella piana, e da una efficiente e moderna organizzazione distributiva sul mercato della produzione».

Francesco Bilotta
(da «Orizzonte Sicilia»)

Licata, un'ansia di rinnovamento

— Dinamica demografica accelerata con livello di natalità ancora alto, popolazione relativamente giovane con lento ma graduale processo di invecchiamento, tasso di mortalità ridotto, diminuzione delle correnti migratorie, popolazione attiva femminile, costante aumento del tasso di disoccupazione specialmente giovanile, diminuzione del numero dei lavoratori dipendenti ed aumento degli autonomi, notevole apporto della attività agricola al reddito disponibile di 154 miliardi di lire; ipotesi di sviluppo che privilegia l'agricoltura ed il turismo; sono questi i dati più importanti emersi da un convegno sul tema «Licata: realtà e prospettive di sviluppo economico», svoltosi a Licata nel salone del Palazzo Frangipane, organizzato dal Lions Club e dal Rotary Club con il patrocinio della Banca Popolare Sant'Angelo. Numerose e qualificate le presenze, con il Sindaco di Licata, Carmelo Castiglione, il sen. Michele Carella, il vice governatore del Distretto 108 Y Arcangelo Scarpulla, il delegato del Governatore del Distretto 211 del Rotary, Liberto Tottolomondo, autorità civili, militari e religiose.

L'impetuosità del convegno, come momento di riflessione sulla realtà e sulle prospettive di sviluppo economico della città, è stata sottolineata dai presidenti del Lions Club Giuseppe Montana e del Rotary Club Ignazio Vaccaro e dal direttore generale della Banca Popolare Sant'Angelo Nicolò Carella, il quale ha evidenziato l'interesse dell'istituto di credito licatese verso i problemi della comunità, interesse che si concretizza in una ricerca su Licata ed il suo territorio, effettuata dai proff. Lo Iacono e Giannone della Università di Palermo per conto del Centro Ricerche Economiche «Angelo Carella». Negli ultimi anni — secondo i dati forniti dal prof. Vincenzo Lo Iacono — si sono verificati mutamenti demografici qualitativi e quantitativi che lasciano intravedere un ordinato sviluppo della città. Il tasso di natalità, pari al 15,1%, è ancora elevato, ma registra un andamento decrescente. Il rapporto tra popolazione presente e popolazione residente è del 9% (risultano temporaneamente assenti 3.300 persone).

La popolazione giovanile rappresenta il 39% dell'intera popolazione, mentre gli anziani sono il 13,5%. Il tasso di mortalità è diminuito e le previsioni sono per un lento graduale processo di invecchiamento. Le correnti migratorie si sono ridotte, mentre è in atto la emigrazione di ritorno. La popolazione attiva (12.437 persone) è rappresentata per il 67% da maschi, mentre l'offerta di lavoro risulta per l'81% maschile e per il 19% femminile. La popolazione attiva è cresciuta del 6,8% e tende a crescere, specialmente quella femminile.

Le persone in cerca di lavoro sono 3.700 (80% uomini, 20% donne). I disoccupati in senso stretto sono 1823 uomini e 683 donne. Il reddito disponibile (154 miliardi) è pari al 7,9% del reddito della provincia di Agrigento.

In questo quadro demografico in movimento è possibile formulare ipotesi di sviluppo? Per il prof. Pietro Caruso le riconversioni in agricoltura, in atto a Licata, rappresentano il volano dell'economia licatese, se supportate dall'acqua, dalla diversificazione culturale e dalla soluzione dei problemi della commercializzazione e dei trasporti.

Quali le vie per lo sviluppo? Le ha indicate il prof. Antonio Giannone, dopo un'amara riflessione sul fallimento del Piano di sviluppo della città di Licata risalente al 1913 e del Piano di sviluppo intercomunale di Licata-Palma di Montechiaro del 1960. Molte cose sono cambiate in meglio — secondo il prof. Giannone — ed oggi si può guardare con maggiore realismo alle prospettive di sviluppo.

L'agricoltura rimane l'attività trainante dello sviluppo economico di Licata, seguono le attività turistiche ed una parte delle attività del terziario. Non vanno trascurate l'attività artigianale e quella delle piccole imprese. Dal convegno è emersa un'indicazione precisa per gli amministratori locali, provinciali e regionali, sulla quale lavorare per assicurare uno sviluppo economico stabile della città di Licata.

Franco Bilotta
(da «Orizzonte Sicilia»)

Il Licata di Zeman

Licata, fino a qualche anno fa, era nota in tutta Italia per la carenza di acqua potabile. Oggi è nuovamente balzata agli onori della cronaca nazionale per la squadra di calcio che, allenata dal boemo Zdenek Zeman, ha attirato l'attenzione dei tecnici di casa nostra per il nuovo modo di fare calcio basato sul calcio totale, il pressing ed il fuorigioco. La squadra gialloblu, nel gremio di andata, è stata la squadra rivelazione, mettendo in difficoltà squadre di rango militanti nel campionato di C1, girone B. Il calcio, grazie alle teorie del biondo Zeman, applicate con perfetto sincronismo dai giovani atleti gialloblu, da sport di massa è diventato fatto sociale, influenzando un'intera città che nello sport più popolare vede la possibilità di un riscatto sociale. Il Lions Club di Licata, con l'adesione della Banca Popolare Sant'Angelo, sensibile agli avvenimenti sociali che ritmano la vita di una comunità, ha organizzato, nel salone delle adunanze del Palazzo Frangipani, un incontro con il «Licata di Zeman» per discutere il tema: «Il calcio da fenomeno di massa a fatto sociale». Presenti il Sindaco della città Angelo Rinascente, il Presidente della Sant'Angelo Gaetano Giganti, il delegato di zona del Lions Club Lo Fuso, il Presidente del Rotary Club di Licata Sebastiano Raineri e la squadra di calcio al gran completo con il Presidente sen. Michele Corella. Il Presidente del Lions Club Giuseppe Cacciatore, assessore provinciale alla Cooperazione, nel porgere il saluto ai convenuti ha esaltato la funzione altamente sociale del calcio in una zona notoriamente depressa. Anche il Sindaco Rinascente, dopo avere evidenziato la funzione di ammortizzatore delle frizioni sociali che il gioco del calcio svolge a Licata, ha ribadito l'impegno della Amministrazione Comunale di provvedere entro tempi brevi alla indispensabile ristrutturazione del vecchio «Dino Liotta».

Niccolò Corella, direttore generale della Banca Sant'Angelo, dopo avere aver parlato del calcio come elemento di promozione della educazione sportiva e morale, ha detto che il calcio presenta tutte le condizioni essenziali per il cambiamento. Anche il sen. Michele Corella ha detto che l'immagine della città si identifica ormai nella squadra gialloblu, che rappresenta una realtà a livello regionale. Le relazioni di Luigi Tripisciano, Presidente del Gruppo Regionale Giornalisti Sportivi, e di Mario Petrina, Segretario Regionale dell'Assostampa, hanno evidenziato la funzione altamente sociale del gioco del calcio, quando diventa spettacolo come nel caso della squadra di Zeman.

Tripisciano, in particolare, ha parlato di «sport come sfogo che salva i giovani dai mali della società (droga, violenza, emarginazione) e come occasione di promozione sociale». «Licata — ha detto Petrina — oggi ha un'immagine diversa ed il merito è della squadra di calcio. La costruzione di nuovi impianti sportivi è una esigenza inderogabile per creare possibilità di inserimento dei giovani nelle varie attività sportive». L'incontro con il Licata di Zeman si è chiuso con la consegna di una targa del Lions Club all'allenatore boemo, artefice del «miracolo Licata». Targhe ricordo sono state consegnate anche al Presidente del Licata Calcio, sen. Michele Corella ed all'ex Presidente, avv. Giuseppe Alabio.

Medaglie ricordo sono state consegnate a tutti i giocatori della squadra gialloblu. Telegrammi di adesione alla simpatica manifestazione sono pervenuti da parte di Orazio Sisto, Presidente della Lega Siciliana Calcio, e da Giuseppe Orlandi, Delegato Regionale del CONI.

F.R.
(da «Orizzonte Sicilia»)



Incontro con il «Licata di Zeman»: gli interventi di Luigi Tripisciano (sopra) e di Mario Petrina; la consegna della targa ricordo a Zeman, da parte del Presidente Giuseppe Cacciatore.



Il tema distrettuale 1987/88

Il governo del territorio tra specificità del Mezzogiorno e contesto europeo. Studi e proposte dei Lions.

Relazione tenuta dal Lion Dott. Luigi Milo, componente del Comitato per il tema distrettuale per la VII Circoscrizione per l'anno sociale 1987/88, in occasione dell'incontro della zona C, che ha avuto luogo in Agrigento il 12 Dicembre 1987. È stata trattata la sezione D del tema distrettuale di studio:

Un moderno sistema delle comunicazioni a servizio delle vocazioni produttive del territorio.

Da tempo autorevoli studiosi, uomini politici ed alti dirigenti del settore, vanno lanciando ripetuti segnali di allarme per le dimensioni sempre più critiche a cui è approdato il problema dei trasporti in Sicilia.

Per dare un ordine di grandezza a tale problematica, basti pensare che dalle ultime rilevazioni risulta che attualmente nell'isola transitano in entrata ed in uscita ben più di 11 milioni di tonnellate di merci, 25 milioni di persone, 900 mila autocarri, 400 mila vagoni ferroviari e 20 milioni di autovetture.

Trattasi di grandi numeri che imputano su infrastrutture portuali, aeroportuali e di attraversamento, che sia sotto il profilo numerico che sotto quello dei livelli tecnologici, stanno dimostrando tutti i loro limiti di inadeguatezza a fronteggiare simili volumi di traffico.

Peraltro, all'insufficienza di poli di interscambio con le aree geografiche esterne alla Sicilia, si sommano le ancor più estese insufficienze del sistema dei trasporti interni dell'isola.

Infatti:

— nel trasporto ferroviario, la Sicilia ha battuto tutti i primati nazionali negativi con la più bassa percentuale di elettrificazione di linee a doppio binario, la più bassa velocità commerciale e il più elevato grado di obsolescenza dei rotabili;

— nella rete viaria principale e secondaria ad una sufficiente incidenza di Km./per abitante fanno riscontro i mancati completamenti di fondamentali tronchi autostradali, la presenza di strade prive di scorrevolezza, e precarie condizioni di transitabilità delle strade di penetrazione;

— dei numerosi punti portuali soltanto una minima parte riesce ad assolvere un' apprezzabile funzione commerciale e turistica;

— la situazione aeroportuale continua a scontare carenze tecniche e limiti di potenzialità di vario genere.

Le tinte fosche presenti in questo quadro d'insieme del sistema dei trasporti siciliani, divengono poi ancora più intense se si pone mente al fatto che, in base alle previsioni del Piano Generale dei trasporti, nel prossimo decennio gli attuali volumi di traffico di persone e merci si raddoppieranno e che vi è all'orizzonte il 1992, ossia l'anno nel quale, con la caduta delle barriere tra gli stati della CEE, le debolezze strutturali saranno esposte al rischio di fagocitazioni e gravi perdite d'identità.

Questa sommaria e certamente incompleta panoramica costituisce comunque una premessa indispensabile per collocare, nelle giuste ottiche, gli obiettivi assegnati per la trattazione di un argomento che innestandosi su un tema generale la cui idea-forza, ci piace ricordarlo, è quella di fare del governo del territorio non più una politica per il Mezzogiorno, ma del Mezzogiorno, presenta complesse interrelazioni di causa-effetto non sempre indagabili compiutamente.

Il tema della «centralità» del problema meridionale ha sempre fatto scorrere fiumi di inchiostro e di parole tese a favorire un

«dualismo» ottusamente contrapposto. Ma ora sembra unanime il riconoscimento dell'importanza vitale, per la riuscita di qualsivoglia politica programmatica, di pervenire ad un'effettiva riduzione degli squilibri territoriali, poiché è dimostrato che a lungo andare, essi impediscono l'ulteriore crescita anche delle stesse aree sviluppate del Paese.

In altri termini, si è generata una nuova «cultura del governo del territorio» e conseguentemente della politica delle comunicazioni e dei trasporti che di essa è fattore di determinante incisività.

Per converso i motivi attraverso i quali si è affermata la recente cultura territoriale, hanno a loro volta fortemente influenzato le politiche dei trasporti, cioè il modo di concepire il loro ruolo in una società che si evolve.

Così è avvenuto che mentre in passato ai trasporti veniva assegnato il compito elementare di provvedere semplicemente alle necessità di spostamento, nelle odierne prospettive ogni seria politica dei trasporti deve correlarsi ad obiettivi di equilibrio e sviluppo del territorio e confrontarsi con i più significativi parametri economici e sociali.

In tale quadro i trasporti assumono una notevole importanza strategica in quanto si configurano come veri e propri vettori di sviluppo economico.

Questa importanza strategica è vieppiù esaltata per una regione periferica ed insulare come la Sicilia poiché, è noto, che per inserirsi in un contesto di relazioni commerciali occorre innanzitutto superare le condizioni di emarginazione geografica.

Si è già evidenziato come il sistema regionale dei trasporti posto in essere per fronteggiare la domanda di mobilità nell'isola sia fondato su componenti fisse e variabili che presentano estese carenze ed inadeguatezze.

Si cercherà di tratteggiare le linee essenziali su cui potrebbe far perno un disegno progettuale di un sistema di trasporti dell'isola, che risulti compatibile con i vincoli, le potenzialità e le esigenze d'integrazione tipiche, del presente e del futuro sviluppo dell'economia siciliana.

L'idea-base, è quella di assegnare ad ogni componente del sistema di trasporto e comunicazioni, degli obiettivi e ruoli funzionali che siano in grado di ottimizzare le compatibilità tra la domanda ed i vincoli strutturali-geografici e di esigenze; il tutto in un'ottica di massima integrazione con le politiche generali di sviluppo.

Passiamo quindi in concreto ad esaminare le possibili linee progettuali per ciascuna delle componenti del sistema dei trasporti.

La rete ferroviaria dovrebbe assumere nel sistema un ruolo preminente e specializzato nel trasporto delle merci in base a tecniche intermodali, ricercando in tale direzione anche, ove possibile, la riconversione dei cosiddetti «rami secchi» ossia di quelle linee la cui precedente destinazione a trasporto passeggeri ha determinato pesanti disavanzi. Quindi, limitata attuazione del concetto dell'alta velocità, ed esteso utilizzo della strada ferrata per trasporto merci secondo tecnologie intermodali e con massicci interventi di potenziamento sulle strutture, quali treni containers, spazi attrezzati, raddoppio ed elettrificazione delle linee.

In tale contesto anche gli articolati processi di riconversione di quelle strutture che, anziché essere eliminate, potrebbero adem-

più convenientemente a finalità strumentali di sviluppo delle produzioni locali e quindi dell'economia regionale, dovrebbero essere valutate senza ricevere interventi assistenziali, ma sulla scorta di un progetto finalizzato e finanziato dal FIO, per la cui gestione potrebbe essere costituito un apposito Consorzio, con la partecipazione delle Ferrovie dello Stato, dell'ANAS, delle Province e di altri enti significativi.

Al riguardo due progetti del tipo ora indicato dovrebbero essere realizzati uno nella direttrice Ribera Sciacca e l'altro in quella Canicatti-Licata.

Realizzazioni di fondamentale importanza per l'economia agrigentina ove si consideri la specializzazione delle colture agrarie presenti in detti centri quali le produzioni di agrumi, l'uva Italia, la frutta ed i prodotti di terra in genere.

Le linee di questo progetto assegnano poi, al 2° polo del sistema dei trasporti ossia alla rete stradale principale e secondaria dell'isola, un'evidente funzione complementare e d'integrazione alla rete ferroviaria, la quale in base agli indirizzi prospettati dovrebbe consentire un'attenuazione della pressione esercitata sulla stessa viabilità.

Attualmente, infatti, le strade siciliane assorbono il 90% circa del traffico interno ed il 70% circa del movimento totale delle merci.

Gli interventi di potenziamento e ristrutturazione della rete viaria debbono quindi essere orientati, primariamente, sia al completamento dei progetti autostradali per le direttrici di grande traffico sia a quelli di verifica e creazione di strade minori, soprattutto nella fascia sud occidentale e sia alla razionalizzazione e miglioramento delle condizioni di transitabilità della rete di strade di penetrazione.

In tale contesto, valore preminente assumono:

- il completamento dell'autostrada Palermo-Messina;
- il ridisegno a livello autostradale del collegamento tra Palermo ed Agrigento, attualmente garantito da una strada il cui coefficiente di pericolosità è tale da averla senza trionfante fama come «strada della morte»;
- l'integrazione autostradale della fascia costiera tramite un asse di collegamento tra Gela e Mazara del Vallo;
- l'adeguamento della viabilità di penetrazione interna, privilegiando il collegamento della zona montana della Quisquina sia con la Valle del Belice che con la città di Agrigento.

Tali linee, peraltro, si connettono con i progetti prioritari che l'Amministrazione Provinciale ha definito per un riassetto territoriale turistico dell'agrigentino, in grado di determinare il recupero e la valorizzazione del suo patrimonio archeologico, architettonico e paesistico.

Il 3° polo del sistema dei trasporti è quello aeroportuale al quale il disegno progettuale che si sta tracciando, riserva la naturale funzione di assicurare le comunicazioni trasversali.

Agli interventi di potenziamento delle attuali strutture aeroportuali di Palermo e Catania, alcuni dei quali ad onore del vizio sono già in corso, si accompagna oggi la grande opportunità di poter fruire di uno strumento relativamente nuovo, il cosiddetto 3° livello.

Tale nuovo mezzo di comunicazione trasversale, consente di superare il concetto assistenziale cui erano precedentemente legati i servizi su route brevi.

Oggi infatti con l'utilizzo di piccoli aeromobili, è possibile introdurre nel sistema dei trasporti interni, anche la possibilità di collegamenti di breve raggio che risultano redditizi nella gestione ed offrono un ulteriore prezioso strumento di flessibi-

lità per le iniziative intese a valorizzare le immense risorse turistiche e commerciali di cui potenzialmente è ricca la nostra terra.

Una delle localizzazioni ottimali per l'aeroporto di 3° livello è oggettivamente quella dell'Agrientino, in quanto è scelta atta a garantire un polo di riferimento commerciale e turistico per almeno tre province ossia Enna, Caltanissetta ed Agrigento.

L'importanza strategica di questa struttura di 3° livello è enorme nell'ambito delle linee progettuali illustrate. Essa, tra l'altro, attraverso il sistema di trasporto dei CARGO garantirebbe una velocità di commercializzazione soprattutto dei prodotti agricoli e delle primizie, aprendo direttrici mercantili finora precluse dalle limitazioni geografico-strutturali dei nostri mercati.

Gli effetti sono inimmaginabili.

Basti pensare alle opportunità commerciali che si schiuderebbero ai prodotti ortofruttorici pregiati per i quali le numerose richieste dei Paesi arabi del Medio Oriente non sono state soddisfatte, stante la necessità commerciale di quest'ultimi di poter fruire di un aeroporto sul luogo di produzione.

Residua l'altro polo del sistema dei trasporti, quello marittimo-portuale, al quale le linee di progetto affidano un ruolo di completamento sussidiario.

Su tale componente gli interventi debbono mirare ad un miglioramento delle attività e della specializzazione di funzioni con particolare accentuazione per quelli di Licata, Porto Empedocle e Sciacca.

Peraltro il porto, come area di servizio gravitazionale interno, è dipendente dai collegamenti stradali e ferroviari ed in tal senso riceve, quasi automaticamente, impulsi positivi a seguito degli interventi di miglioramento sulle predette componenti del sistema di trasporti.

Questo abbozzo di linee programmate della rete di trasporti in funzione di un piano territoriale, perseguito, come detto, l'ideologia di un governo del territorio in grado di interrelazionare strutturalmente e politicamente le varie componenti che determinano lo sviluppo turistico-industriale, culturale o sociale di un'area geografica.

Se si sarà in grado di porre mano con determinazione e concretezza ad un potenziamento del sistema di trasporti, si da sfruttare in modo integrato e compatibile le peculiarità di ciascuna componente, non vi è dubbio che la Sicilia potrà affiancarsi al 1992 con tutte le carte in regola per assumere pienamente la sua naturale collocazione di «terra di ponte dell'Europa» verso i Paesi transmediterranei; un ruolo questo riconosciuto anche dal Piano Generale dei Trasporti che individua nella Sicilia un terminale del Mediterraneo facente parte, come segmento privilegiato dell'itinerario euroafricano del corridoio plurimodale tirreno.

In tale contesto l'agrigentino con le proposte formulate in questa sede, si collocherebbe in modo strutturato tra Palermo, Messina e Catania come quarto caposaldo del sistema di comunicazione dell'isola, concretizzando così una vocazione che già gli deriva naturalmente, dalla sua stessa posizione geografica. Qualcuno disse che i progetti sono le promesse che la fantasia fa al cuore.

Occorre quindi che la Sicilia compia al più presto le scelte che ha nel cuore, affinché il grado di mobilità territoriale, ossia uno degli indicatori più significativi del livello di civiltà e di evoluzione tecnologica raggiunto da una popolazione, possa assumere ai livelli qualitativi che le competono.

al Natale in vetrina

**Un premio alle vetrine più
belle del Natale '85 a Licata
ed a Palma di Montechiaro**



I premi — costituiti da trofei in argento — sono finalizzati a valorizzare, durante le festività natalizie, l'aspetto dei due centri urbani. L'assegnazione avverrà domenica 12 gennaio 1986, a Palazzo Frangipane, Licata, Sede della Banca Popolare S. Angelo



Un'iniziativa del

LIONS CLUB LICATA

con il patrocinio del **COMUNE DI LICATA**
e del **COMUNE DI PALMA DI MONTECHIARO**
e l'adesione della

Banca Popolare Sant'Angelo

LIONS CLUB LICATA



**STUDIO SULLA
SITUAZIONE
IGIENICO-SANITARIA
E DEL SERVIZIO
DI NETTEZZA URBANA
DELLA CITTÀ DI LICATA.
IPOTESI
DI RISTRUTTURAZIONE
DEL SERVIZIO STESSO.**

Coordinamento a cura
del Prof. Benedetto Aldo Timineri
Direttore C.I.S.A. di Agrigento

Le piene del Salso e le possibili opere di difesa dell'abitato di Licata

Sulle piene del Salso e sulle possibili opere di protezione dell'abitato di Licata ha parlato il prof. ing. Raffaele Quignones, ordinario di idraulica all'Università di Palermo, nel corso di un meeting al quale hanno partecipato il Sindaco di Licata Maffitano, il dr. Albino Costa, Direttore del Consorzio di Bonifica del Salso inferiore, il dr. Nicola Cavalla, delegato del Governatore, ed il dr. Giovanni Catania, vice Presidente del Rotary Club di Licata.

L'ing. Angiolo Cellura, Presidente del Club, nel presentare l'oratore, ha premesso alcuni chiarimenti per esprimere la posizione del Lions Club di Licata in merito alla sistemazione idraulica del fiume Salso, sulla quale è in corso un'accesa polemica in seguito all'approvazione da parte del Provveditore alle Opere Pubbliche di Palermo del progetto che prevede la realizzazione di uno scalmatore per un importo di oltre 122 miliardi.

L'informazione, ha detto l'ing. Cellura, è lo scopo esclusivo che il Club si ripromette di ottenere a conclusione della riunione e non solo a favore dei partecipanti, ma anche per chi è chiamato alle decisioni definitive.

Dopo il saluto del dr. Catania, a nome del Rotary Club, e del Sindaco Maffitano, il prof. Quignones ha svolto la sua relazione contenuta in 24 pagine dattiloscritte, dalla quale sono emersi interessanti dati tecnici. L'oratore, dopo essersi soffermato sulle cause che provocano le piene del fiume, ha comunicato alcuni dati sulle portate del Salso, che sono stati ricavati dalle misure sinistematiche effettuate dal S.I.L. a partire dal 1924 alla stazione di Inera, al Ponte di Capobasso ed a Ponte Besuso. Nella drammatica sera del 26 ottobre del 1976 la portata al colmo di piena pure abbia raggiunto i 3820 mc./sec., mentre quella del 1° gennaio 1973 raggiunse i 2500 mc./sec. Inferiori sono state le piene del gennaio 1960 con 645 mc./sec. e quelle del 28 settembre 71 con 1120 mc./sec. Non si hanno dati sulla drammatica piena del novembre 1915, quando per il crollo del ponte in legno perirono la vita 129 persone.

L'applicazione di modelli matematici abbastanza efficaci, ha detto l'oratore, ha messo in evidenza che portate massima di piena, di durata limitatissima, aventi probabilità di verificarsi mediante una volta ogni 30 anni possono raggiungere valori di 2800 mc./sec., una volta ogni cento anni valore dell'ordine di 3700-3800 mc./sec., una volta ogni duecento anni valori dell'ordine di 4300-4400 mc./sec.

Il prof. Quignones si è quindi soffermato sul restringimento dell'alveo del fiume, dovuto ad insabbiamenti industriali, discariche lungo le sponde ed ulteriori costruzioni, restringimento che ha creato un'evidentissima strozzatura nel tratto ricadente tra i due ponti ed in quello immediatamente a monte di questi. Tale strozzatura provoca, nei periodi di piena, un rigurgito di rifluimento facendo alzare la superficie libera della corrente con esondazioni immediate a monte. L'eliminazione o meglio la riduzione della strozzatura potrebbe senza dubbio aumentare la capacità di deflusso e ridurre notevolmente i pericoli di inondazioni nell'abitato.

Le sistemazioni forestali dei bacini e quelle idrauliche, secondo il prof. Quignones, potrebbero ulteriormente ridurre il pericolo di inondazioni.

L'oratore ha concluso il suo intervento soffermandosi sulle «opere d'arte», al fine cioè di ridurre drasticamente la portata di un alveo, ricordando tre categorie fondamentali di opere:

- 1) gli scalmatori di piena;
- 2) le casse di espansione in derivazione;
- 3) i serbatoi di laminazione.

Gli scalmatori, ha detto il prof. Quignones, rappresentano delle opere che possono risultare in contrasto con l'aspetto paesaggistico ed una forzatura dell'ambiente naturale.

Lo scalmatore di piena previsto per il Salso, concepibile dal punto di vista tecnico, rappresenta sempre, secondo l'oratore, una grossa ferita alla gradevole dinamicità della piena di Licata, uno sfregio alla bellezza naturale della collina.

In merito alle casse di espansione, il prof. Quignones ritiene che lungo il tratto vallivo del Salso non vi siano le condizioni ideali per realizzazione di capacità adeguate.

Per la difesa del centro abitato dai pericoli dell'inondazione, ha affermato l'oratore, dovrebbero essere presi in considerazione nel bacino del Salso i serbatoi di laminazione, ai quali si dovrebbe attribuire una doppia funzione: quella di laminazione e quella di regolazione ed utilizzazione per scopi diversi dei deflussi.

Al termine della relazione del prof. Quignones vi è stato un ampio dibattito al quale hanno preso parte il Sindaco Maffitano, il dr. Albino Costa, Direttore del Consorzio di Bonifica del Salso inferiore e numerosi soci del Club.

Il problema della sistemazione idraulica del fiume Salso rimane sempre aperto in seguito alla decisione del Prefetto di Agrigento di sospendere l'inizio dei lavori del 1° stralcio del progetto, in attesa di ulteriori accertamenti tecnici.



LIONS CLUB LICATA
Fiume Salso

LE PIENE DEL SALSO
E LE POSSIBILI OPERE DI DIFESA
DELL'ABITATO DI LICATA

Volume 17 del 1977 - Ing. Raffaele Quignones

