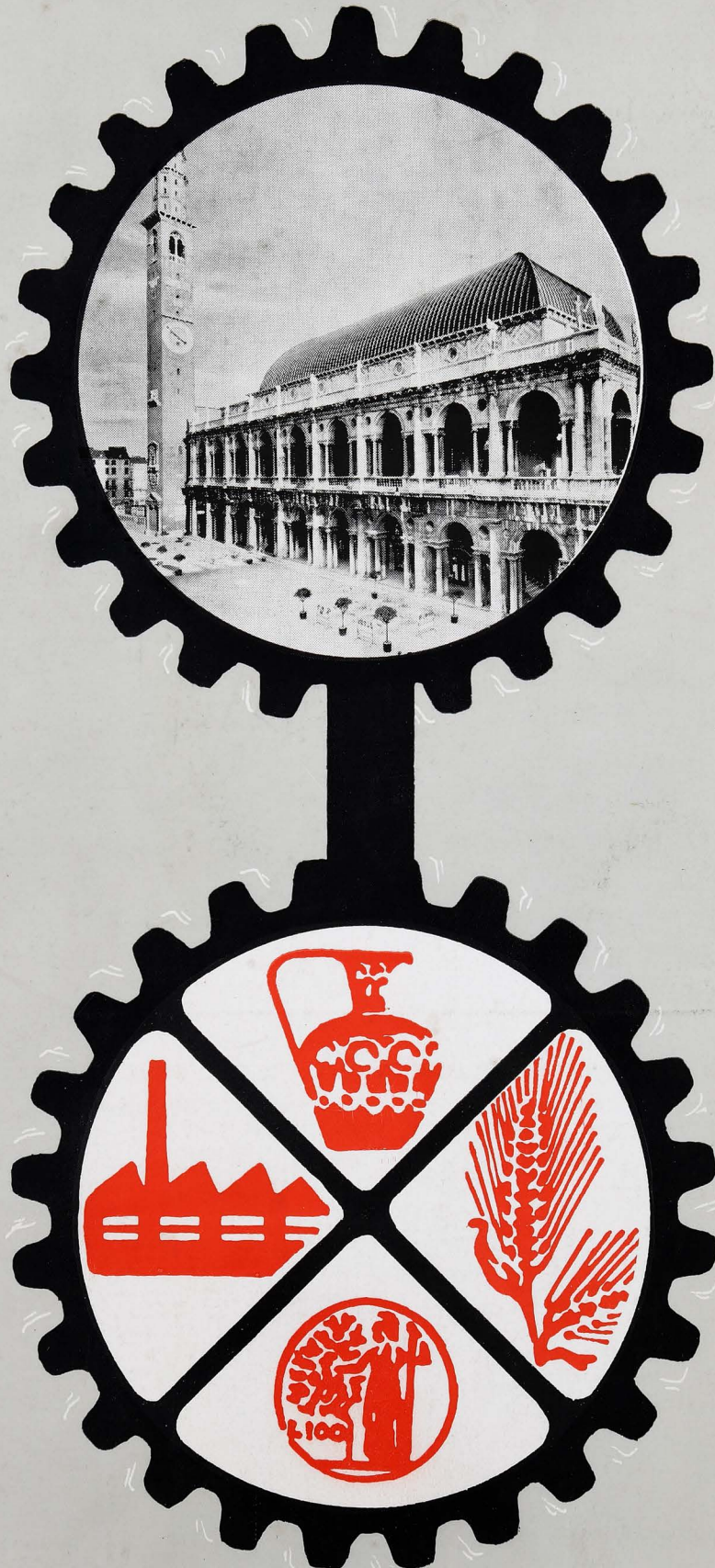


# vicenza economica



MAGNI - ANATOLI

mensile della camera di commercio industria artigianato e agricoltura di vicenza

# **vicenza economica**

# **1**

**anno XXII - gennaio 1967**

Amministrazione e Pubblicità:  
Camera di Commercio, Industria  
Artigianato e Agricoltura - Vi-  
cenza - Una copia L. 200 - Abb.:  
annuo L. 2.000 - sem. L. 1.000 -  
c/c. postale n. 28/9586 - Stampa:  
**Tipo-Litografia « Palladio »** - Zin-  
chi: **Bresolin e Sormani** - Foto:  
**Vajenti-Sandrini** - Reg. Tribunale  
Vicenza n. 492 del 4-12-1952 -  
Sped. in Abbon. Post. Gruppo III.

COMITATO DI DIREZIONE  
**LORENZO PELLIZZARI**  
**GIUSEPPE GIAMPETRUZZI**  
**OSVALDO PETRELLA**  
DIRETTORE RESPONSABILE  
**GIOVANNI BISSON**

C.so Fogazzaro, 37 - Tel. 22.140

## **SOMMARIO :**

- 3 L'agricoltura italiana e vicentina nel MEC (III) di Giovanni Bisson**
- 9 Terza pagina: La Basilica Palladiana di Renato Cevese**
- 13 Le esportazioni vicentine nel 1966 di Vittorio Morini**
- 17 Norme per la richiesta di Certificati d'Origine - Carnets E.C.S. per cam-  
pioni commerciali**
- 20 Infrastruttura di progresso: l'idrovia Verona-Vicenza-Padova di Gustavo  
Barawitzka**
- 21 E il vecchio Po? di Giancarlo Grasselli**
- 24 Comunicazioni e trasporti nel vicentino**
- 26 Attività camerale:  
Riunioni della Giunta  
Discusso l'avvenire della linea ferroviaria Vicenza-Grisignano-Ostiglia  
L'Autostrada d'Alemagna e la provincia di Vicenza  
L'utilizzazione delle fusioni in ghisa speciale ed in acciaio nelle offi-  
cine meccaniche**
- 31 La congiuntura economica vicentina nel mese di dicembre 1966**
- 41 Note di giurisprudenza:  
Regimi speciali IGE - « UNA TANTUM » per il 1967  
Corte di Cassazione - Consiglio di Stato  
Coefficiente di aggiornamento al 1966 delle rendite catastali**
- 53 Anagrafe commerciale del mese di dicembre 1966**

Perchè gli Enti Pubblici Vicentini vogliono anche la pedemontana?

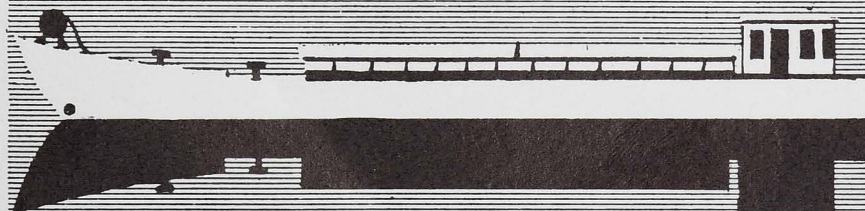
## Infrastruttura di progresso l'idrovia

L'inizio del nuovo anno 1967 trova Vicenza ancora impegnata a superare i numerosi ostacoli che si frappongono alla realizzazione dell'idrovia pedemontana, ad acque chiare, Ticino - Milano nord - Brescia - Mincio - Verona - Vicenza - Padova - Venezia.

Verona  
Vicenza  
Padova

# IRRISORIA LA NOSTRA CAPACITÀ DI CARICO

## NAVIGAZIONE INTERNA NELLA CEE



	Lunghezza delle vie navigabili (km)	Naviglio in servizio	
		Numero	Capacità di carico (1000 t)
Germania R. F.	4.468	7.612	4.995
Francia	7.658	9.671	3.623
Italia	2.467	2.712	165
Paesi Bassi	6.374	20.547	6.141
Belgio	1.530	5.911	2.766
Lussemburgo	37	—	—
COMUNITA'	22.534	46.453	17.690

Il primo dato di questa tabella tratta da « Il Giorno » del 3 febbraio 1967 (la lunghezza delle vie navigabili) può trarre in inganno e assegnare all'Italia una rete idroviaria che essa ha soltanto sulla carta e che, comunque, ha bisogno (a cominciare dal Po) di una sistemazione generale assai impegnativa. Il numero delle unità fluviali in attività e ancor più la loro capacità di carico rimettono a posto le cose, secondo verità: appena 165.000 tonnellate di capacità di carico per l'Italia su un totale CEE di 17 milioni 690 mila. Il Piano di sviluppo prevede uno stanziamento di 50 miliardi per le vie d'acqua italiane. C'è da augurarsi che questi investimenti, anche se relativi, servano a dare l'avvio alla realizzazione di una razionale e completa rete idroviaria.

Per detto canale navigabile (tronco Padova-Vicenza-Verona) gli enti pubblici vicentini debbono ottenere che sia costruito simultaneamente ai due tronchi Venezia-Padova e Verona-Mincio, perché solo così si potrà efficacemente assicurare alla economia provinciale oltre che trasporti più economici, costi e prezzi competitivi nei confronti degli altri Stati membri del Mercato Comune Europeo, largamente serviti da una estesa ed attrezzatissima rete di canali navigabili.

L'idrovia che attraverserà la provincia Berica sarà dunque la più valida infrastruttura di progresso per le nostre industrie manifatturiere, un motivo determinante per l'insediamento di nuove imprese, atte a trasformare le vaste zone depresse nei mandamenti di Noventa, Barbarano e Lonigo, da modeste aree ad economia agricola in economia mista e promuovere così un ordinato e sicuro progresso sociale che sicuramente arresterà il grave fenomeno dell'emigrazione che purtroppo ancora si riscontra in molti di questi comuni.

Oggi più di sempre è evidente la deficienza della rete viaria in rapporto all'imponente sviluppo della motorizzazione e alla intensità del traffico sia turistico che commerciale.

In tutto il periodo dell'anno si circola pericolosamente e in tempi incredibilmente antieconomici e spesso la velocità degli automezzi non ha nessun valore pratico.

È evidente dunque che poter sottrarre per quanto possibile gran parte del traffico pesante, cioè degli automezzi di trasporto, autocarri, autotreni, autobotti, dalla strada per trasferire tale servizio sull'idrovia pedemontana, cioè sulla direttrice più importante d'Italia, sarebbe il provvedimento più logico e più pratico che Stato, Province e Comuni potrebbero assicurare al Paese per decongestionare gran parte del traffico su strada.

È di questi giorni la notizia che il porto di Venezia, cioè l'unico porto del Veneto e del Trentino-Alto Adige e di gran parte della Lombardia e dell'Emilia, sta per colmare le deficienze delle sue strutture e di impianti realizzando inoltre la sua terza zona industriale ove dovranno sorgere delle industrie base.

È questa una conquista preziosissima per tutta la Regione e ne diamo ampio merito ai protagonisti

*L' "OPINIONE", di Barawitzka, pubblicata in novembre, secondo cui il Po non sarà mai utilmente navigabile, ha provocato non poche reazioni.*

## e il vecchio Po ?

*Consensi e dissensi: chi ha ragione? Sull'argomento pubblichiamo un articolo del Dott. Giancarlo Grasselli apparso su "La Stampa", il 7 gennaio 1967*

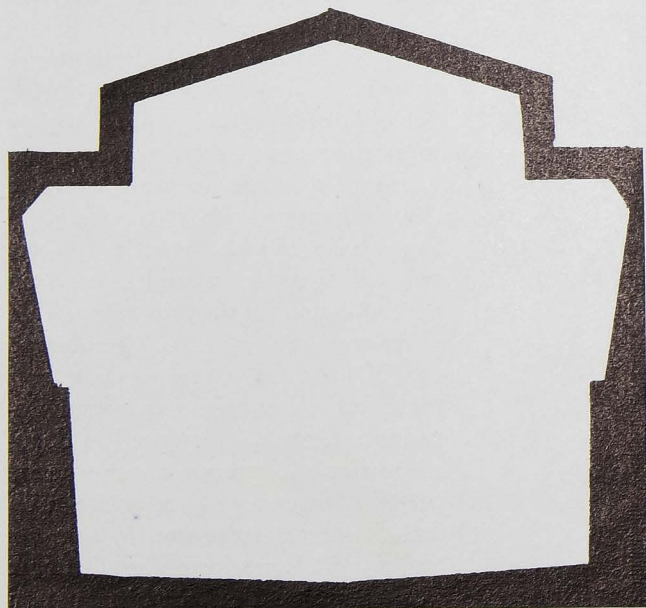
Contrariamente a quanto è di molti altri fiumi, lungo tutto il medio e basso corso del Po non esiste città che abbia quartieri su entrambe le sponde. Non solo, ma durante gli ultimi secoli, e fino allo scorso, nessuna città si affacciava direttamente sulle sue acque. Persino Piacenza, quantunque appartenente al tratto medio-alto del fiume, pur protetta dal ghiareto del Trebbia, e pur essendo da tempi lontani importantissima testa di ponte della principale via di comunicazione dell'intera penisola, si era prudentemente tenuta entro terra per alcune centinaia di metri fino ad epoca recente. Unica eccezione pare sia stata Cremona — romana e medioevale — la quale, però, doveva essere tutta raccolta in posizione di sicurezza sopra un « costone » sensibilmente rilevato, e che, comunque, non si riavvicinò al Po, espandendosi, quando questo, per il divagar dei meandri, volse un poco più a sud il proprio corso. Tale espansione *golenale* di Cremona è ora in atto, ed è uno degli eventi biasimati nel presente discorso. Pare inoltre, fatta salva specifica documentazione in proposito, che anche castelli, fortezze, e altre opere militari di difesa, forse con le sole eccezioni di Borgoforte (se il nome non mente) e di Roccabianca, non

di queste nuove conquiste vevoli al potenziamento dell'economia e del lavoro di tutto il Veneto.

Tutto ciò farà di Venezia un modernissimo centro dei trasporti non solo marittimi ma soprattutto fluviomarittimi e fluviali con tutti i paesi rivieraschi del Mediterraneo. Ma se le provincie pedemontane non disporranno di un idoneo accesso al porto di Venezia attraverso il canale navigabile pedemontano che colleghi Milano-Brescia-Verona-Vicenza-Padova al porto di Venezia, la nostra provincia e così pure Padova e Verona, eminentemente manifatturiere, non ne trarranno nessun beneficio o modestissimi benefici non certo proporzionati agli investimenti finanziari dello Stato per attrezzare modernamente il porto di Venezia in funzione oltre che regionale, nazionale.

Il problema basilare per tutto il Veneto e per gran parte della Lombardia è proprio questo: costruire l'intera idrovia pedemontana. Problema che non si può assolutamente procrastinare se si intende conservare e più ancora migliorare la situazione economica e sociale di tutte le provincie e poter validamente competere con gli altri stati membri del MEC.

**GUSTAVO BARAWITZKA**



siano mai sorti, o non abbiano avuto stabile sede, sulle rive del tratto medio inferiore di questo corso di acqua, che pure è stato una delle vie di penetrazione verso occidente, o di scorrerie, dall'Adriatico e dal medio Oriente.

Del resto, nessuno degli abitati rivieraschi del basso Po ha mai avuto la possibilità di svilupparsi oltre lo stadio di grosso borgo, neppure nel caso di insediamenti favoriti dal fatto di essere all'incrocio del fiume con importanti vie di comunicazione. Il che trova evidente spiegazione nell'insicurezza dovuta alla costante minaccia di allagamento: minaccia sempre incombente, ad onta di ricorrenti rafforzamenti e soprالعlevazioni degli argini, i quali, in certi tratti, hanno ora raggiunto la altezza delle case vicine. Attualmente alcuni di questi borghi hanno il piano stradale press'a poco al livello degli arenili. Essendo inverosimile che in passato non sia stato tenuto conto di così pericolosi rapporti altimetrici, si deve supporre che il Po sia tanto temibile anche per effetto del progressivo, se pur lento, (e certamente più lento di quello del vicinissimo e ormai pensile Adige) innalzamento dell'alveo.

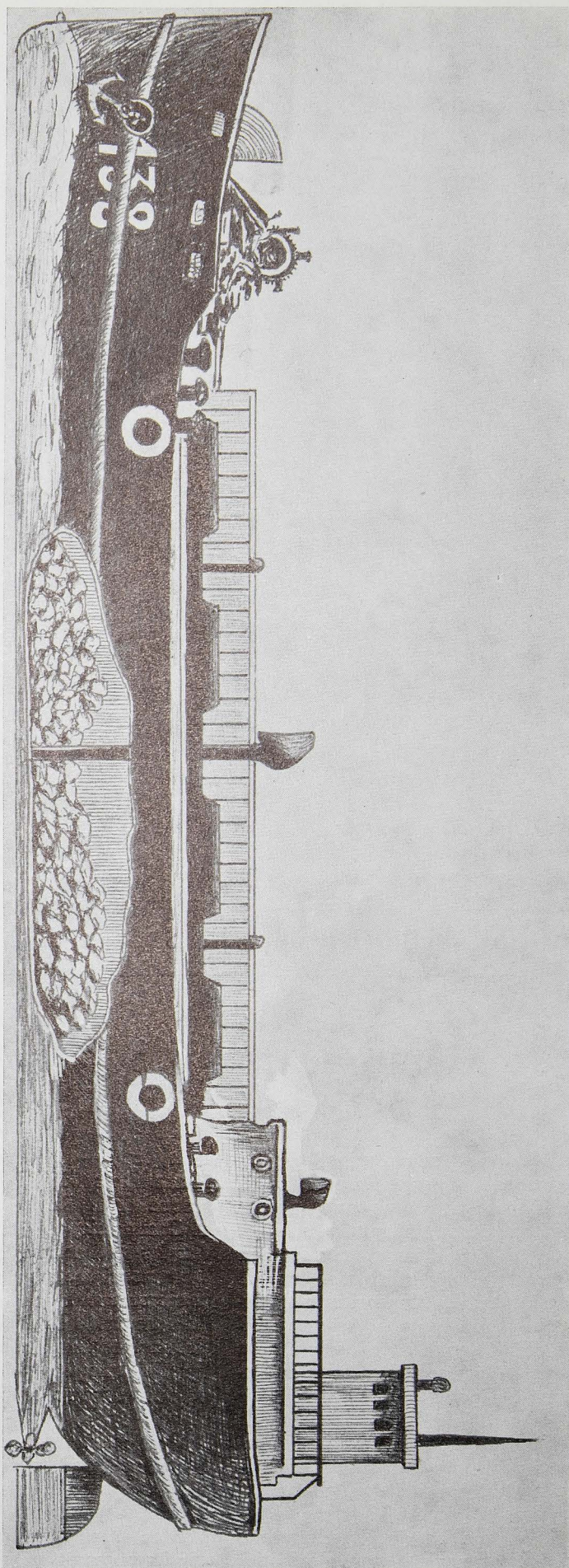
Trattandosi di pericolo di esondazione e allagamento, si fa evidente riferimento, qui, all'alveo di piena, il quale corrisponde allo spazio delimitato dagli opposti argini, e il cui fondo può subire, per decantazione delle torbide alluvionali, variazioni altimetriche indipendenti, entro certi limiti, da quelle contemporaneamente in atto nell'alveo di normale e di minima portata; e indipendente inoltre dalle microvariazioni o dalla quasi stabilità del piano di campagna fuori golena. Infatti quest'ultimo subisce gli effetti di ulteriori sedimentazioni solo in caso di rotta negli argini, e limitatamente, volta per volta, alle zone invase.

Da alcuni decenni è in corso di attuazione, sul fiume, un secondo intervento modificatore delle condizioni naturali (secondo intervento rispetto a un primo, e antico, rappre-

sentato dal sistema delle arginature), ma questa volta relativo al solo alveo di magra. Tale intervento consiste in rettifiche e unificazioni di percorso, con soppressione di rami o bracci secondari; nella riduzione della distanza tra le opposte sponde, nonché nel consolidamento e nella stabilizzazione delle medesime. Mediante questa serie di artifici è stato ottenuto, per alcuni tratti, un certo aumento di velocità della corrente, la rimozione o la riduzione dei dossi del fondo, e il conseguente abbassamento del pelo d'acqua a monte degli stessi. Ma è dubbio, e forse poco probabile, che detta regolazione, predisposta per una ampiezza di letto adeguata a portate dell'ordine di un migliaio di metri cubi al secondo, possa influire sensibilmente anche nei peggiori frangenti, e cioè quando intervengono portate dieci volte maggiori. D'altra parte, nella poco attendibile ipotesi che ciò si verifici, si avrebbe un altro inconveniente, e cioè la contrazione, nello spazio e nel tempo, delle onde di piena a valle dei tratti regolati, e quindi il raggiungimento, da parte delle medesime, di maggiori altezze.

Una conseguenza della regolazione dell'alveo di magra sarà un certo maggiore trascinarsi a valle dei preesistenti depositi dei materiali sedimentari più grossolani (laddove i più minuti finiranno in mare) con la probabilità che vadano a fermarsi in sovrabbondanza al termine inferiore dei tratti regolati, e cioè nei punti di accentuata perdita di velocità della corrente, e che, ivi accumulandosi, determinino la tipica condizione locale a cui si deve la apertura di nuove diramazioni, o la tracimazione, o la rotta degli argini in caso di piena: tutto ciò a parziale mutazione delle precedenti condizioni dalle quali ha tratto origine l'antico detto: « dove men si crede, rompe il Po ».

Non cade dubbio che cemento armato, strutture metalliche e altre moderne tecniche costruttive consentano di erigere, anche sul ciglio di un corso d'acqua fortemente va-



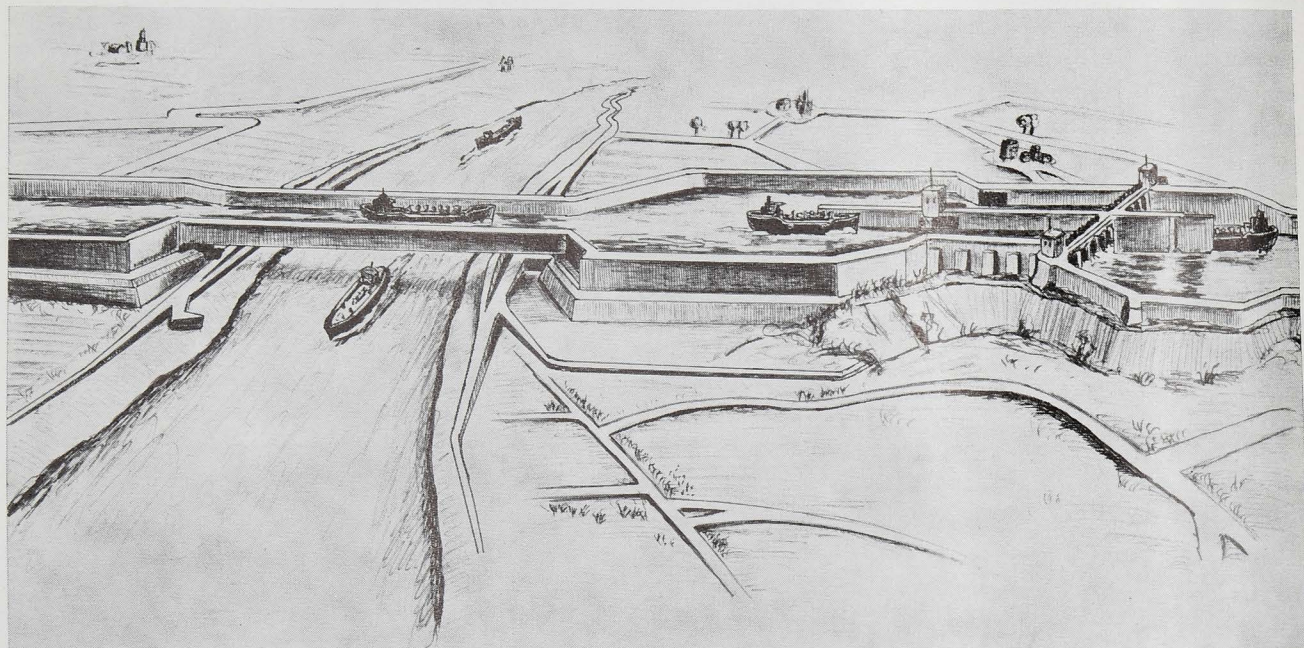
riabile e golenale come il Po, moli e banchine, magazzini, sili, e qualsiasi altra opera portuale, commerciale, e magari industriale. Tutto ciò, però, con supplemento di costi rispetto a quanto sarebbe necessario operando su un fiume meno pericoloso e a regime più costante, per la necessità di difendere dal pericolo di sommersione le parti di attrezzatura

e le merci deteriorabili. Se poi si tiene conto dell'inevitabile sviluppo in senso urbanistico totale di ogni originario nucleo commerciale e industriale si dovrebbe anche prevedere che tali future città golenali saranno di più difficile protezione delle attuali.

In conclusione, e per trarre qualche insegnamento dai dolorosissimi

eventi dell'anno 1951 e del 1966 converrà dire che non dovrebbe essere favorita l'urbanizzazione del Polesine e delle fasce golenali del fiume. Di queste poi, e non solo per il Po ma anche per altri fiumi e torrenti pericolosi, dovrebbe essere predisposto il sistematico allargamento.

**GIANCARLO GRASELLI**




---

**Al vaglio dell'apposita Sezione della Consulta Economica Camerale**

---

## Comunicazioni e Trasporti nel Vicentino

La Sezione Comunicazioni e Trasporti della Consulta Economica della Camera di Commercio, presieduta dal comm. Barawitzka, si è riunita per fare il punto sui principali e attuali problemi di competenza. Il Presidente l'ha innanzitutto informata sul contenuto del recente ordine del giorno, votato dalla Giunta camerale per sollecitare la ricostruzione del ponte sull'Astico a Passo di Riva (SS. 248). I componenti la Sezione — che sono poi i rappresentanti degli interessi degli Enti pubblici, dei gestori e degli utenti del settore (Provincia, Comune, Ente del Turismo, Servizi Postelegrafonici, ferrottramviari, automobilistici,

aerei, ecc.) — non solo hanno unanimemente condiviso la presa di posizione della Giunta della Camera di Commercio, ma hanno approfondito i motivi economici, commerciali e turistici che esigono la più pronta ricostruzione del ponte distrutto dalla recente alluvione, anche perché rispetto alla Statale 248 che collega Vicenza con Marostica-Bassano non esistono valide alternative viarie.

Il Presidente ha quindi informato la Sezione sugli orientamenti emersi dall'incontro avuto con i dirigenti del Compartimento delle F.S. di Verona — cui hanno partecipato anche i rappresentanti dei Comuni in-

teressati — per la trasformazione del servizio passeggeri — quello merci continuerebbe in regime di raccordo — sulla linea Vicenza-Grisignano-Ostiglia. La Sezione ha convenuto sulla utilità di arrivare al trasporto su autopullmann dei viaggiatori nel tratto Ostiglia-Grisignano a patto che sia mantenuta l'attuale frequenza nelle corse e che alcune di esse, come già succede attualmente, siano dirette a Vicenza senza il trasbordo a Grisignano.

La relazione del Presidente della Sezione ed il successivo dibattito hanno fatto, quindi, emergere i molti altri problemi del settore: la opportunità di far funzionare al più

presto il nuovo Ufficio Doganale della Stazione; il potenziamento dei servizi postali pure di Stazione (a questo proposito il Direttore Provinciale delle Poste dottor Sciuto ha detto che non tutti gli utenti sanno che dagli Uffici di Stazione si possono spedire pacchi e raccomandate urgenti durante tutta la notte, cioè dalle ore 20 alle ore 8 del mattino); le difficoltà da superare, sia organizzative che tecniche, per rialzare di un piano l'attuale edificio delle Poste Centrali.

Il dibattito si è poi sviluppato intorno alla necessità emersa da lungo tempo e sempre più urgente di costruire un'autostazione anche nella nostra città. Sono molti anni che il problema è presente alla Sezione Comunicazioni e Trasporti della Camera di Commercio che ha promosso riunioni su riunioni in merito consultando anche le Società concessionarie interessate al problema.

Vicenza è un importante centro direzionale di servizi d'autolinee con un cospicuo movimento di viaggiatori, particolarmente intenso nei periodi invernali ed estivi quando una massa di utenti si dirige verso le località di villeggiatura. Pertanto un servizio di stazione appropriato e completo di tutti i servizi necessari è indilazionabile in quanto oggi l'attesa dei viaggiatori avviene all'aperto. « Non è più possibile rinviare la decisione — ha sostenuto Barawitzka — perché questa infrastruttura abbia a sorgere nella zona di Viale Verdi dove si verifica il concentrazione maggiore degli autoservizi pubblici ». A quanto risulta alla Sezione il Comune sembra ormai deciso a concedere l'area necessaria per la costruzione dell'opera e tale decisione dovrebbe essere presa entro qualche settimana.

L'avv. Bertagnoni, rappresentante dell'Aeroclub di Vicenza, ha dato notizia della prossima apertura di un aeroporto aperto al traffico turistico e privato nella zona di Thiene; si verrà così a completare l'attrezzatura aeroportuale della provincia di Vicenza che con i campi di volo di Vicenza, Asiago e Trissino (quest'ultimo privato), verrebbe ad essere una delle provincie più servite d'Europa. Dall'intervento dell'avv. Bertagnoni si è appreso che l'Aeroclub di Vicenza ha un programma molto ampio che va dalla speranza di avere un collegamento organico con gli aeroporti civili più

vicini, alla possibilità di acquistare con quote sottoscritte dai soci e con contributi degli Enti pubblici un aereo da turismo per un servizio di taxi di una certa ampiezza anche fino a Milano o Roma.

possibilità di raggiungere Roma. Qualcuno ha anche sostenuto la utilità di un acquisto di un elicottero da adibire agli interventi di emergenza, il che sembra che sia nel programma del Governo.

Il dr. Parisotto, Direttore dell'Ente Provinciale per il Turismo, ha puntualizzato anche i problemi turistici e viari con Asiago, mettendo in evidenza come le infrastrutture viarie e ricettive non abbiano camminato di pari passo con l'ampliamento delle attrezzature sportive. Le numerose strade di accesso all'Altopiano — compresa la statale del Costo — sono insufficienti a contenere l'intensità del traffico, specie festivo, che si fa sempre più lento con una conseguente e sempre più larga perdita di tempo in relazione alla distanza da percorrere. A questo proposito la Sezione premerà sulle Autorità competenti perché provvedano nel limite dei loro bilanci a tener conto delle crescenti esigenze dell'Altopiano di Asiago.

Per la Statale della Valsugana il comm. Barawitzka ha fatto il punto della situazione che purtroppo segna il passo dopo la recente alluvione che sembra aver compromesso, per qualche tempo, i possibili finanziamenti che devono essere intanto impiegati per il ripristino dell'arteria danneggiata. Saranno, ad ogni modo, ripresi i contatti sia con Trento che con Venezia per il riesame della situazione e per accelerare, per quanto possibile, le procedure per giungere alla costruzione della superstrada Trento-Primolano-Bassano-Venezia. Il Presidente della Sezione ha auspicato che con interventi degli Enti provinciali si realizzi, nel frattempo, lo svincolo da Bassano attraverso un raccordo della Statale 47, in località Ca' Sette di Bassano alla Statale 248 in località Tre Ponti a Sud di Bassano stessa. La Sezione ha espresso l'auspicio che tale programma — particolarmente sostenuto dal cav. Fincato di Bassano — possa essere realizzato al più presto.

Analogamente il Presidente della Sezione ha svolto a proposito della direttissima Nord-Sud: Trento - La-stebasse - Arsiero - Thiene - Vicen-

za - Noventa - Este - Autostrada Padova-Bologna. A prescindere dalla necessaria ristrutturazione di questa rotabile si è fatto il punto su due particolari aspetti: la variante di fondo valle da Arsiero a Rocchete e l'innesto da Este sull'Autostrada PD-BO. La variante di fondo valle è necessaria per colmare le lacune dell'attuale percorso, specialmente dopo la soppressione della ferrovia per l'aumentato traffico stradale. Purtroppo le due opposte tesi sostenute dai Comuni rivieraschi dell'Astico ha fatto sì che il provvedimento continui ad essere rimandato. Tra chi sostiene la Rocchette-Arsiero da farsi sulla vecchia sede della ferrovia, e chi sostiene il percorso alla sinistra dell'Astico per Cogollo del Cengio — che, per essere esposta a mezzogiorno, dovrebbe risultare meglio transitabile specie nei periodi invernali — i tecnici dell'ANAS si decidano per il percorso tecnicamente più idoneo e si passi alla realizzazione dell'opera.

Al limite sud dell'arteria il problema immediato, nell'interesse della provincia di Vicenza e in modo particolare del Basso Vicentino, è quello di collegare in modo rapido e diretto la 247 alla costruenda Autostrada Padova-Bologna. La soluzione concordata dagli Enti vicentini con il Comune di Este, e cioè quella di costruire un tronco di collegamento da Motta di Este, dovrebbe essere la più idonea e la meno costosa nonostante la necessità di costruire un cavalcaferrovia e un cavalcavia sulla Statale 16. Questo innesto diretto, è stato detto dalla Sezione, è il minimo che si possa chiedere e con spesa contenuta per risolvere non solo un vitale problema viario della provincia di Vicenza, ma anche per incentivare l'economia di zone depresse quali quelle del Basso Vicentino e del Basso Padovano.

Il più grosso problema sul tappeto resta, comunque, quello idroviario. La Camera di Commercio — ha detto Barawitzka — ed in modo particolare l'avv. Pellizzari che è anche Presidente del Consorzio idroviario Verona - Vicenza - Padova, continuano a premere perché l'iniziativa cammini, tanto più che i comuni situati lungo il percorso si dimostrano tutti entusiasti e concordi dato che hanno compreso l'importanza non solo commerciale ma anche di incentivazione economica dell'iniziativa in parola.