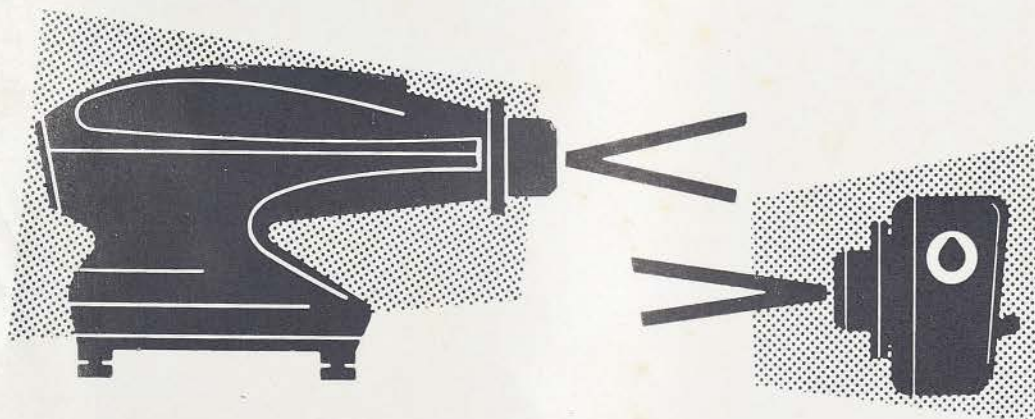
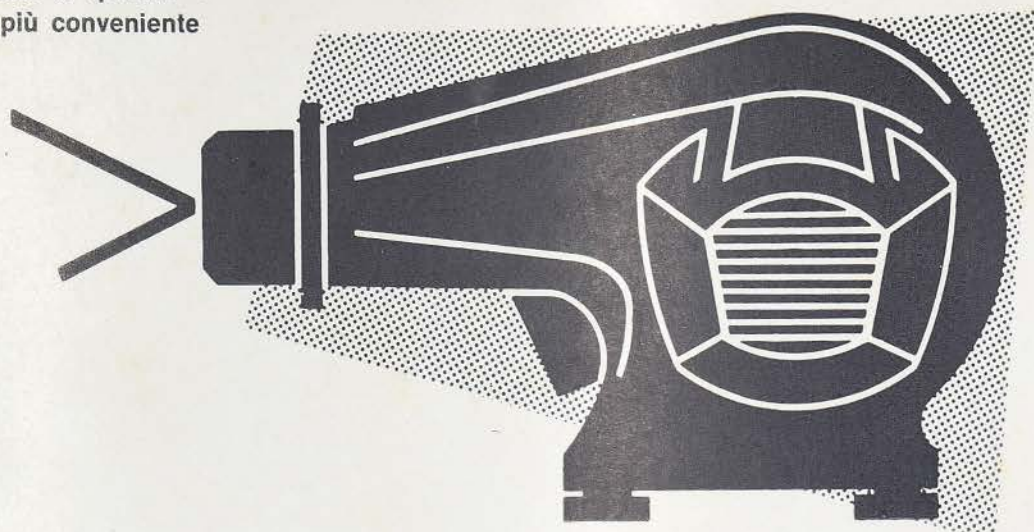


4

VERONA - PRIMAVERA 1963

QUADERNI
DELLA
PROVINCIA

un bruciatore di qualità
al prezzo più conveniente



per ogni problema di riscaldamento

dal più piccolo impianto unifamiliare, in appartamenti di cinque-sei locali anche ai piani superiori, alle grandi centrali termiche, **Riello** dispone di una vasta gamma di apparecchi dal funzionamento automatico e un'organizzazione di tecnici per consigliarvi la scelta del tipo del bruciatore di nafta adatto per le vostre particolari necessità. **Riello** è il più grande complesso industriale d'Europa che produce con severi criteri di collaudo e moderni concetti di fabbricazione.



RIELLO bruciatori

RIELLO F.LLI | OFFICINE FONDERIE - LEGNAGO (VERONA)

S. I. M. I.

SOC. ITALIANA MACCHINE INDIRIZZI - MILANO

servizi meccanizzati

anagrafici ed elettorali

pubblicità diretta

uffici paghe personale

AGENZIA PER LE TRE VENEZIE:

DUPLIMATIC ITALIANA
del RAG. LAMBERTO FILIPPI

via t. tasso, 13 - telef. 951.207

MESTRE (Venezia)



ZONA AGRICOLA INDUSTRIALE DI VERONA

aree ancora disponibili mq. 2.000.000

FACILITAZIONI FISCALI - FERROVIARIE - DOGANALI

(D. L. 24 aprile 1948 - N. 579)

Per informazioni rivolgersi al

Consorzio ZAI Verona - Corso Porta Nuova 4 - Tel. 24.150

CARTOLERIA - TIPOGRAFIA - FORNITURE ENTI PUBBLICI

ditta V. ZANELLA

via 4 spade 7 - telefono 23.035 - verona



TRAU - arredamenti metallici per uffici

BREVETTI
SUSTA

MOBILI PORTA DISEGNI - ARMADIETTI - SCAFFALI
TAVOLI DA LAVORO **PER OFFICINA**

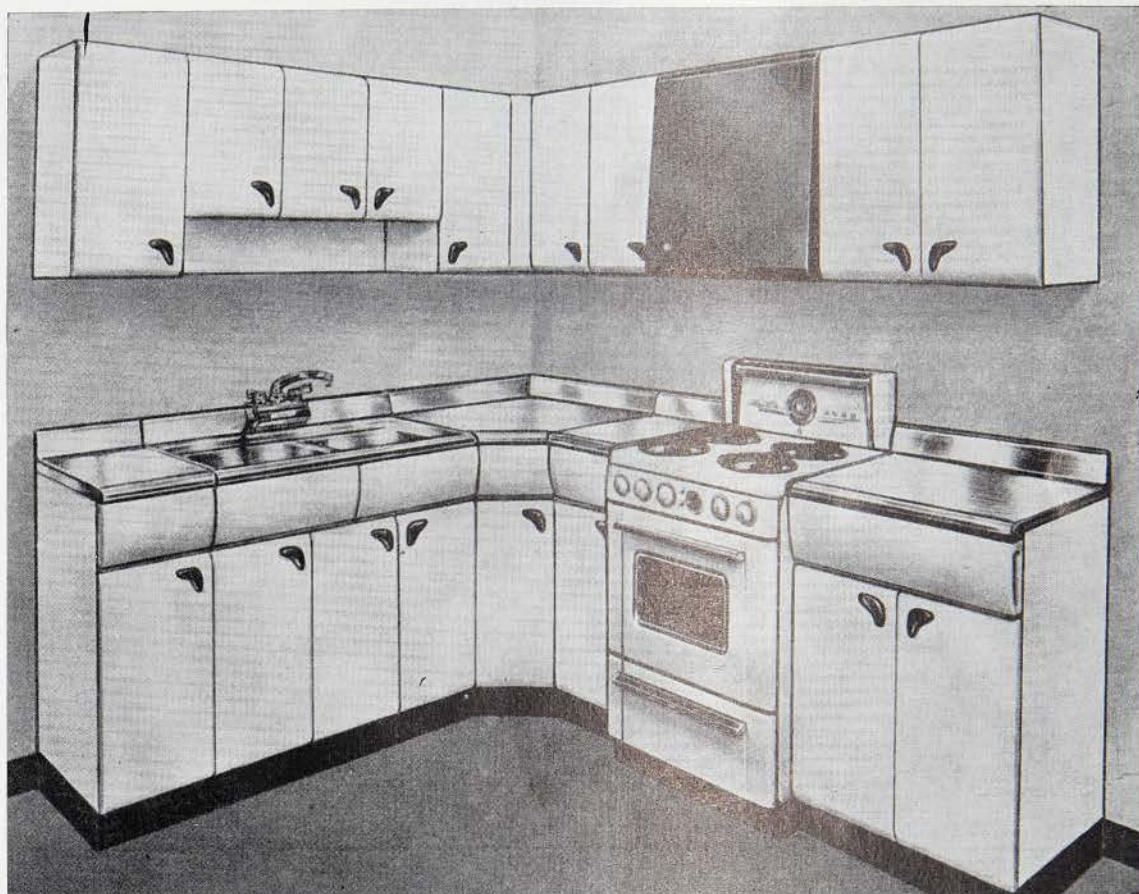
**Registri
Buffetti**

CONTABILITÀ A RICALCO - LIBRI CONTABILI
MAGAZZINO - OBBLIGATORI PER TUTTI GLI USI

ARREDAMENTI METALLICI



Bencini



**LA PIU' IMPORTANTE INDUSTRIA ITALIANA
DI ARREDAMENTI METALLICI PER CUCINE**

depositi: TORINO
Corso Novara, 125 - Telefono 277.922

MILANO
Piazza S. Camillo De Lellis, 1 - Tel 639.631

FIRENZE
Via Guidoni, 40/R - Telefono 411.656

ROMA
Via Francesco Grimaldi, 18 - Tel 5.571.290

NAPOLI
Via Chiatamone, 57 - Telefono 394.119

BARI
Via Re David, 123 - Telefono 41.126

concessionari in tutta Italia

Bencini VERONA - via scuderlando 126 - tel. 23496-24441

*funivia
di
Malcesine*



sul Baldo si scia ancora

Istituto di Credito Fondiario delle Venezie

PATRIMONIO : L. 9 miliardi - MUTUI : L. 145 miliardi

sede centrale: VERONA

- Mutui fondiari ordinari su fondi ristici e urbani
- Mutui di miglioramento agrario e per la formazione della proprietà contadina (**Piano Verde**)
- Mutui di credito edilizio
- Mutui per il finanziamento di opere pubbliche e di impianti di pubblica utilità

**Concede anche,
sotto l'osservanza delle vigenti disposizioni:**

- Mutui edilizi a enti e società Cooperative con il contributo statale (legge 2 luglio 1949 n. 408)
- Mutui per lo sviluppo dell'economia montana (legge 25 luglio 1952 n. 991 - Fanfani: sulla montagna)
- Mutui a favore dell'industria alberghiera (leggi 4 agosto 1955 n. 691 e 15 febbraio 1962 n. 68)

*Le domande di mutuo si ricevono
presso tutti gli sportelli delle Casse di Risparmio delle Venezie*



2° BIENNALE DEL MARMO E DELLE MACCHINE PER L'INDUSTRIA MARMIFERA

S. Ambrogio di Valpolicella
8 - 16 settembre 1963

La "Mostra biennale del marmo e delle macchine per l'industria marmifera" vuol essere un mezzo atto a facilitare e coordinare lo sviluppo di un importante settore economico, una grande esposizione che possa illustrare il marmo come elemento per un sicuro e stabile abbellimento della casa, come fattore indispensabile per ogni opera monumentale duratura ed insieme propagandare le più varie possibilità di sfruttamento oltre quelle tradizionali.

Necessaria quanto utile completamento della Mostra è quindi la rassegna delle macchine per la estrazione e la lavorazione del marmo, rassegna che offre agli operatori ed ai tecnici un panorama completo delle più moderne attrezzature.

Sant'Ambrogio di Valpolicella, centro principale dell'industria marmifera veronese, presenta con la sua biennale un quadro completo e suggestivo della produzione e lavorazione nazionale ed estera in questo settore, divenendo con ciò uno strumento particolarmente adatto per apprendere il progresso tecnico, per valutare giustamente e sfruttare adeguatamente le continuamente mutevoli condizioni di mercato.

La favorevole posizione geografica, l'amenità del paesaggio, i convegni sulle attrezzature meccaniche e le applicazioni del marmo, le riunioni fra operatori economici ed industriali fanno della manifestazione un naturale punto di incontro e costituiscono un richiamo di notevole interesse, sicchè la Mostra — per la sua armoniosa varietà — è, da sè sola, anche un gradito piacevole invito.

Per informazioni rivolgersi a :

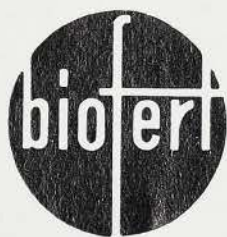
ENTE MARMI VERONESE
Vicolo Cavalletto, 4 - Verona - Telefono 31105

casa editrice I.C.A.

**via mazzini 27
verona
tel. 26172 - 27731**

**FORNITURE AGLI ENTI PUBBLICI
STAMPATI - CANCELLERIA
ARREDI SCOLASTICI
MOBILI PER UFFICIO
TARGHE E VERNICI
PER SEGNALETICA STRADALE**

***per ogni coltura
per ogni terreno
usate i***



**fertilizzanti organici della
forven di verona**

ad alto contenuto di humus ed a potente carica batterica
i BIOFERT ridanno equilibrio e vita ai vostri terreni
favorendo più alti raccolti

**Direzione: Vicolo Brusco 2/b - Tel. 31813
Stabilimento: Via Roveggia - Tel. 20581**

BANCA MUTUA POPOLARE DI VERONA

SOCIETÀ COOPERATIVA DI CREDITO A R.L.

ANNO DI FONDAZIONE 1867

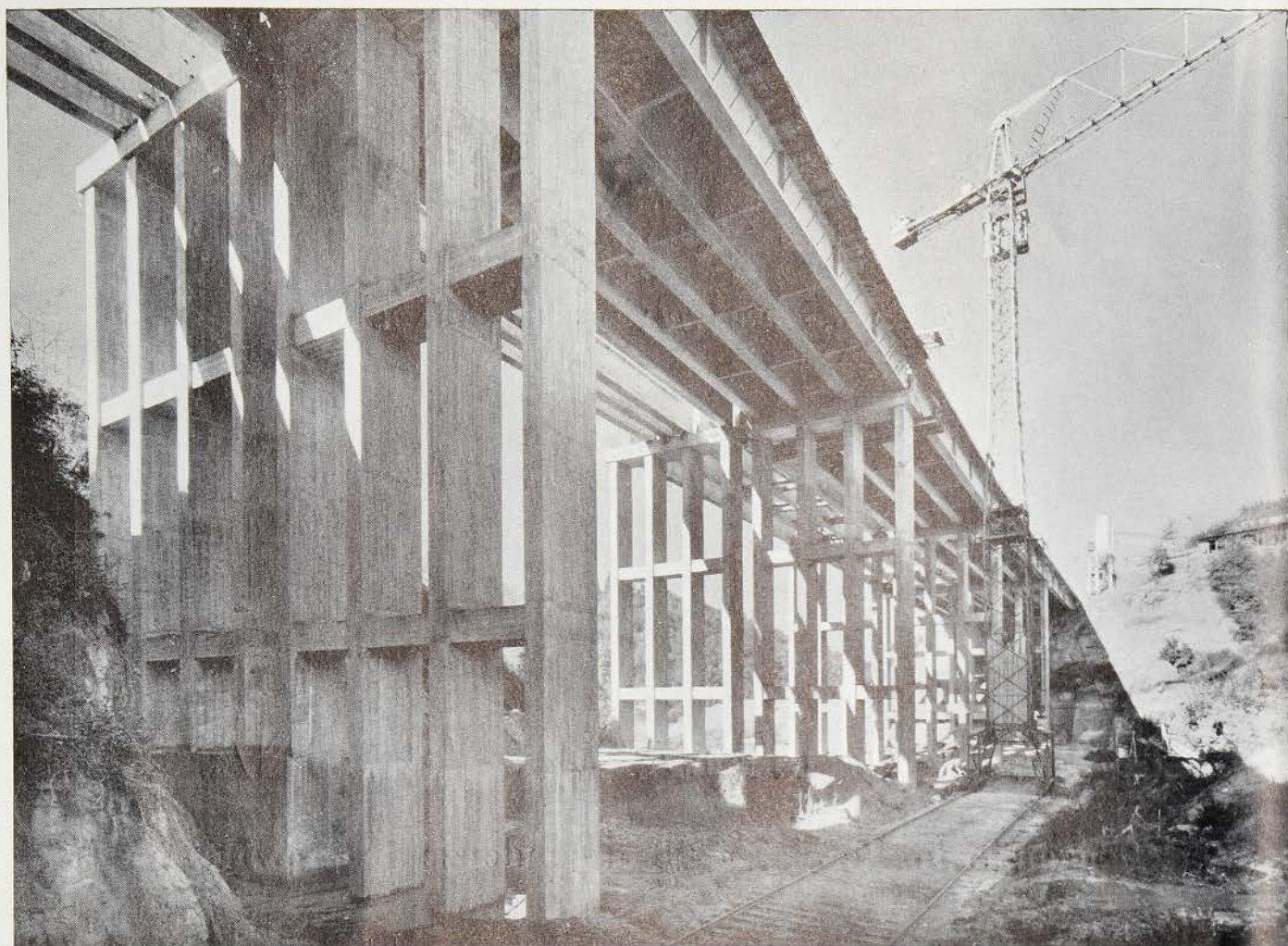
SEDE CENTRALE : VERONA

9 agenzie in Verona - 43 dipendenze in provincia

BANCA AGENTE

per il commercio dei cambi e delle valute

Tutte le operazioni di banca e di borsa



Autostrada del Sole - Tronco Firenze-Roma Viadotto Marisano presso Roma

IMPRESA MAZZI

SOCIETÀ GENERALE COSTRUZIONI p. Az.

VERONA • Corso Cavour, 14 • Telefono 2.31.98 - 2.32.94

VETRERIA GINO ROSSI

SPECIALIZZATA PER FORNITURE AD ENTI PUBBLICI E PRIVATI

Tutte le lavorazioni del vetro

VERONA

VIA S. MARIA ROCCA MAGGIORE, 22 - TELEFONO 24726

VETRI - CRISTALLI - SPECCHI
OPALINE - TERMOLUX - VETROCEMENTO
GIVRETTATI - INFRANGIBILI
PORTAVETRI BREVETTO "SACIL" - RIGATI E RETINATI
FINESTRE DA TETTO APRIBILI IN LAMIERA

PROGETTI E PREVENTIVI A RICHIESTA

MONTE DEI PASCHI DI SIENA

ISTITUTO DI CREDITO
DI DIRITTO PUBBLICO

Fondi Patrimoniali L. 12.706.904.473

Banca fondata nel 1624

311 Filiali in Italia

Tutte le operazioni di Banca, Borsa e Cambio
Credito Agrario - Sezioni Autonome per il Cre-
dito Fondiario e per il Finanziamento di Opere
Pubbliche


FILIALE DI VERONA:

Piazza S. Nicolò, 1/2, - tel. 32030-32031-32032
Uff. Borsa: telefono 30401

FOTOINCISIONE SCALIGERA

VERONA

VIA N. MAZZA, 5 - TELEFONO 28204



rapida
e perfetta
esecuzione
cliches
e fotolito

La Fiera di Verona in dieci anni è diventata la Capitale verde d'Europa

	1954	1963
visitatori	500.000	635.000
espositori	2496	3604
di cui esteri	653	1420
nazioni presenti	21	33
di cui ufficiali	7	15
affari conclusi (miliardi)	11.4	oltre 23
superficie del quartiere (mq)	270.000	280.000
di cui coperta	47.500	102.000



SOMMARIO

MANLIO RESTA	
Quattro tipi di soluzioni	15
GIORDANO SABAINI	
Gli alti pascoli della Lessinia	39
PRIME LAUREE A VERONA	47

INFRASTRUTTURE LA VIABILITÀ

FRANCO CERIOTTO	
Una viabilità moderna	55
LINO SANDRI	
L'autostrada del Brennero	66
STEFANO REGGIANI	
Da Verona al Mincio	73
BRUNO BONI	
L'idrovia padana	75
GERARDO MENEGAZZI	
Al servizio del pubblico	79

LE RUBRICHE

Cronache consiliari	85
La Fiera di Verona	89
Gli Istituti di credito	
La Cassa di Risparmio	90
La Banca Mutua Popolare	92
Gli Archivi di Stato	93
L'Ente marmi veronese	95

QUADERNI DELLA PROVINCIA

Anno II - N. 1 - Primavera 1963

Pubblicazione trimestrale dell'Amministrazione provinciale di Verona

Direttore: **Cesare Tumolo**

Direttore responsabile: **Pino Sambugaro**

Direzione, Amministrazione, Pubblicità:
Palazzo della Provincia, piazza dei Signori, Verona
Telefono 25.9.81

La collaborazione avviene su invito.
E' autorizzata la riproduzione anche di parti di articoli
e di dati, citando la fonte.

Spedizione in abbonamento postale - Gruppo IV
Autorizzazione del Tribunale di Verona n. 155 del 3-7-1962
CORTELLA tipografia Verona

Un "Quaderno" L. 500 - Abbonamento annuo L. 1.500



PRIMAVERA IN VALPOLICELLA

Quattro tipi di soluzioni

Il Gruppo di lavoro per lo sviluppo economico di Verona costituito dagli enti pubblici e diretto dal prof. Resta, ha presentato un rapporto sulla situazione economico-sociale della nostra provincia che, per il suo vivo interesse e la sua attualità, interamente pubblichiamo. Esso è stato illustrato dallo stesso prof. Resta al Consiglio provinciale, che lo ha poi ampiamente discusso; degli interventi diamo notizia nelle "Cronache consiliari" in apertura delle "Rubriche", dove riportiamo integralmente anche le considerazioni conclusive presentate, sul problema, della Giunta provinciale. Corredano questo studio del Gruppo di lavoro delle cartine riassuntive i dati — non definitivi — sul reddito prodotto nel Veronese, sia globalmente che nei singoli settori e pro-capite, ed altre che illustrano le prospettive di interventi indicate dal relatore.

DI
MANLIO RESTA

Quanto dico qui appresso si ricollega alla prima relazione stampata nel n. 2 della rivista. Là esposi nelle sue linee generali — cioè strutturali — l'economia della provincia, qui — riepilogando taluni risultati — intendo scendere in qualche maggiore particolare. Il lettore avrà la bontà di tener presente che quanto appresso riferisco è pur sempre un'approssimazione ad esposizioni di dettaglio che verranno fatte in seguito. Non va dimenticato, infatti, che il compito che mi fu assegnato fu quello di studiare lo sviluppo industriale della provincia.

L'indagine di campo fatta sull'industria non è ancora terminata mentre quelle che riferisco sull'agricoltura sono soltanto riflessioni indirette cadute successivamente nel perimetro dell'indagine industriale.

Il rapporto che presento è di natura applicativa e come tale non ha un carattere *strettamente* scientifico, come impropriamente qualcuno ha detto, nè vuole essere la prima bozza di un piano organico di sviluppo economico. Infatti taluni problemi quali il turismo, le infrastrutture, etc. non sono stati menzionati, altri quali i piani urbanistici intercomunali, l'istruzione

professionale, il risparmio, i redditi, i trasporti, ecc., sono stati appena accennati. Sono indicate solo talune prime sistemazioni di massima.

I. AGRICOLTURA (1)

La provincia di Verona, con i suoi 309.652 ettari di superficie, può essere suddivisa secondo fasce di attività economico-agraria piuttosto omogenee ed attraversanti il territorio in senso orizzontale.

Si possono disegnare grosso modo quattro fasce (vedi cartina n. 1) corrispondenti a quattro differenti tipi di economie e di reddito.

I. - La fascia superiore comprende la parte montana ove, come è risaputo, prevalgono il foraggio ed il bestiame. La proprietà è abbastanza frazionata (tranne la zona dell'alpeggio); pure frazionata è la conduzione. Nelle zone più alte si ha una conduzione con

(1) I dati e le valutazioni della presente relazione debbono considerarsi solo un primo approccio del problema. Pertanto alla luce di ulteriori e più dettagliate indagini, saranno apportati i necessari emendamenti.

salariati, mentre nelle zone collinari, come Vestenavena, Badia Calavena, S. Anna d'Alfaedo, Marano, Costermano, Fumane, Rivoli, S. Zeno di Montagna, appare consistente la mezzadria. Si tratta di una regione economicamente debole perchè la zootecnia non è stata condotta ad un livello razionale, non v'è selezione di razze, le stalle non sono razionalmente tenute, il bestiame è molto spesso malato. Per ragioni climatiche l'alpeggio è magro, i prati avrebbero bisogno di maggior riposo, i pascoli sono legati al regime delle piogge e si vorrebbe disporre colà di mangimi a più buon mercato.

Il bordo inferiore di questa fascia nordica della provincia, per effetto di numerose e talora importanti cave di marmo, nonchè per effetto delle lavorazioni industriali che vi sono connesse, si presenta come una zona a economia notevolmente più florida. Pertanto nel bordo inferiore di questa prima fascia il reddito pro-capite si alza notevolmente.

2. - La seconda fascia che viene immediatamente al di sotto di quella testè ricordata si può definire come la fascia della vite e del ciliegio. Verso la parte occidentale di questa fascia troviamo ancora una coltura importante: il pesco. Trattandosi di prodotti notevolmente redditizi (anche se le colture colà potrebbero essere più specializzate) non meraviglierà nel constatare che il reddito-pro-capite si contiene tra le 280 e le 380.000 lire (esclusi i centri industriali). Anche in questa regione la proprietà è frazionata; prevale la piccola e talvolta la piccolissima conduzione diretta. In questa fascia spesso il terreno è di natura collinare con fondi di valle più o meno ristretti (la proporzione è grosso modo un quarto di pianura e tre quarti di collina). L'acqua per lo più non difetta; l'irrigazione viene fatta per lo più a forma di pioggia, pompata l'acqua da pozzi artesiani che si trovano spesso a notevoli profondità (70-80 m.).

3. - Nella terza fascia prevale il frutteto (soprattutto mele - 2-5 milioni di quintali). Predomina la piccola proprietà coltivata direttamente, mentre in via di netta diminuzione è la mezzadria, nonchè la conduzione in affitto. In questa zona vi è un'altra attività importante, quella sulla quale dovrà appuntarsi maggiormente l'espansione agricola del futuro, vale a dire l'orticoltura. Sicchè nella parte centrale ed orientale di questa fascia prevale la mela e, qua e là, insalate, radicchi, piselli, fagiolini, peperoni, ecc. Per taluni fattori, non escluso la scarsità di manodopera, manca l'orticoltura specializzata e su vaste estensioni. Anche in questa fascia, trattandosi di coltivazioni no-

tevolmente redditizie, troviamo che il reddito pro-capite si aggira dalle 350 alle 380.000 lire. Dobbiamo aggiungere però che la valutazione del reddito in questa terza fascia è notevolmente disturbata dall'economia mista tra agricoltura e industria e dall'influenza che il capoluogo della provincia esercita particolarmente in questa fascia.

4. - La quarta fascia è contrassegnata da una predominanza dell'agricoltura tradizionale a prevalenza di cereali, con qualche coltura industriale come il riso, il tabacco, la barbabietola. Nella sua espressione puramente agricola, la quarta fascia corre nella zona conosciuta come "la bassa veronese". Trattasi di una zona alquanto modesta, ove l'eccessivo frazionamento della proprietà, talvolta la scarsità dell'acqua e tal'altra la costosità della medesima (attraverso sistemi di irrigazione) non rendono possibile, insieme alla carenza di manodopera, la meccanizzazione, e pertanto l'aumento delle produzioni per ettaro. Molto spesso il sistema delle rotazioni agrarie non viene rispettato per rimediare a situazioni che potremmo definire di bilancio del reddito. Il bestiame non è rilevante e, come al solito, la zootecnia non è razionalmente organizzata. La ripulsa a forme di organizzazione cooperativa da parte degli agricoltori locali è un altro elemento che concorre a rendere meno brillante la situazione economica di questa quarta fascia, pur dovendo riconoscere che la natura del terreno, la locazione e la laboriosità di quegli operatori, dovrebbero condurre ad un reddito pro-capite superiore all'esistente (tra le 250 e le 290.000 lire).

La frangia meridionale di questa quarta fascia corre per un buon tratto dal confine della provincia di Vicenza fino a sud del territorio di Legnago in territori depressi come altitudine (zone vallive), ove la mancanza di appoderamenti, e talune difficoltà dei consorzi di bonifica d'irrigazione, contribuiscono ad appesantire la situazione reddituale. In questa quarta fascia la mezzadria si può dire quasi scomparsa e permane la piccola proprietà coltivatrice. Sono generalmente le famiglie dei piccoli coltivatori diretti che in questa fascia alimentano l'artigianato dei centri urbani e le attività industriali viciniori. Si tratta di uno o due figli della famiglia colonica che vanno a lavorare nei centri, cioè che fanno il "moto pendolare" tra la campagna e il centro abitato e portano a casa un salario che migliora notevolmente il bilancio domestico.

5. - Complessivamente la mancanza di colture specia-



lizzate, la carenza di manodopera, la tendenza a non seguire le norme dell'assistenza tecnica possono essere considerati elementi non favorevoli, insieme agli altri due fenomeni connessi del frazionamento della proprietà e della lenta meccanizzazione ⁽²⁾. E' per effetto di questi fatti che si assiste da vari anni allo abbandono graduale dell'agricoltura ad un ritmo che si può valutare intorno alle 2500-3000 unità annue.

I fattori naturali del riaggiustamento della situazione possono essere ravvisati nel fatto che quando i figli dei coloni, stanchi del moto pendolare, decidono di prendere la residenza nei centri abitati o addirittura nella città di Verona, presto o poi le famiglie seguono i loro figli. Esse vendono pertanto la loro proprietà, la quale viene acquistata dalle famiglie contadine che rimangono in loco, e per questa via si perviene a quell'"accorpamento" che può considerarsi l'elemento fondamentale per la riorganizzazione dell'agricoltura. Tuttavia non si può fare a meno di sottolineare la lentezza di questo fenomeno, che tende a ridare all'azienda agraria quella dimensione che è ritenuta economicamente più efficiente. In questo riepilogo una menzione va fatta per l'allevamento, ove la scarsità dei pascoli, l'altezza dei prezzi dei mangimi, la lamentata incostanza dei prezzi del granoturco e la sempre più scarsa reperibilità dei salariati fissi, l'insalubrità delle stalle, in aggiunta alla instabilità di vendita del latte e della carne, fanno considerare non conveniente per gli agricoltori l'investimento per migliorare la industria zootecnica.

Devesi d'altra parte tener presente che oggi, in una fase di crisi strutturale dell'agricoltura, quando i prezzi dei cereali non si considerano più sufficientemente remunerativi, un robusto sostegno al reddito agrario deve essere assicurato da una efficiente ortofrutticoltura, nonché da una sapiente attività di allevamento del bestiame.

Da ultimo deve essere ricordato che un aumento delle rese per ettaro della già prospera viticoltura veronese potrebbe essere assicurato laddove si provvedesse ad un miglioramento dei sistemi di drenaggio e di irrigazione e laddove fosse possibile migliorare il servizio dell'assicurazione contro la grandine.

II. INDUSTRIA

1. - La configurazione industriale della provincia si presta meno facilmente ad una rappresentazione spaziale. Nella prima fascia agricola, quella a nord, abbiamo già ricordato la presenza di una attività mi-

nerario-industriale legata alla presenza delle risorse naturali (marmi e pietre). Ai margini di questa fascia troviamo due zone di industrializzazione piuttosto recente: Grezzana e S. Ambrogio di Valpolicella. Si tratta di due centri in qualche modo connessi alla industria dei marmi, in aggiunta alla quale sono, però, venute altre attività, richiamate anche dalla fervida iniziativa di quelle Amministrazioni comunali. Questi due centri industriali possono essere considerati di carattere addirittura provvidenziale per il grande miglioramento economico che hanno arrecato nelle rispettive zone di influenza.

2. - Nella seconda fascia, quella che fu detta a vite e a pesca, e che interseca a nord il capoluogo della provincia, si trova Bussolengo, che notoriamente è un centro industriale di notevole interesse. Soprattutto dopo la fine della seconda guerra mondiale, Bussolengo può considerarsi ormai un centro lanciato su una strada che conduce direttamente a crescenti realizzazioni. In questo centro il reddito pro-capite si porta intorno alle 472.000 lire (cioè poco distante da quello della città di Verona) e l'attività agricola, che è ricca e intensa, è appena il 40% dell'intera economia di quel Comune.

Non possiamo lasciare la descrizione della seconda fascia senza menzionare le numerose e superbe cantine sociali che, sia ad oriente che ad occidente della città, si incontrano percorrendo la zona. Si tratta di centri industriali dove vengono lavorate qualche cosa come 3.000.000 di quintali di uva per la vinificazione. Sono organizzazioni sociali e private che possono considerarsi modelli di efficienza e di razionalizzazione. La provincia di Verona mena giusto orgoglio per queste sue superbe realizzazioni.

3. - Nella terza fascia, quella detta della frutticoltura, e che passa per la città di Verona e prosegue verso Sommacampagna fino al confine della provincia, incontriamo almeno quattro centri industriali di un certo rilievo: S. Bonifacio, S. Martino B.A., S. Giovanni Lupatoto e Villafranca. S. Bonifacio presenta una formazione industriale piuttosto recente, con almeno 16 unità di essenziale importanza. L'agricoltura, sebbene conti solo per il 21% dell'intera attività, non può certo considerarsi di secondo piano. Questo centro ha un reddito pro-capite che si avvicina alle 350.000 lire. Segue S. Martino B.A. anch'esso di re-

⁽²⁾ In taluni settori frutticoli (es. fragole) si sono avuti altri elementi limitatori; così il problema della non adeguata assistenza finanziaria è stato altro fattore negativo.

cente formazione, sottoposto all'influenza del grande centro industriale del capoluogo.

Attività varie tra le quali l'industria dei molini, l'industria di ghiaia e sabbia, l'industria dolciaria, olearia, conserviera, meccanica, tessile già esistevano prima del recente forte impulso che quella Amministrazione comunale ha inteso dare alla zona nella quale già esisteva una consistente disoccupazione. Si è creata così una zona industriale con ben 16 attività tra cui prevalgono l'impresa Orlandi, il calzaturificio Gardesano, la tessitura Bonazzi, la ditta Fenzi, la Valdadige-cementi, la Conforti ed altre varie attività di certo avvenire.

Altro felice centro industriale che si trova nella fascia è S. Giovanni Lupatoto, con ben 35 unità, quasi tutte a livello industriale. Prevalgono colà concerie, calzaturifici, cartiere, industrie tessili. Il reddito di quel Comune si valuta intorno ai 6,2 miliardi mentre il reddito pro-capite non è lontano dalle 430.000 lire. Questo per tacere dell'agricoltura che è, anche colà, notevolmente interessante.

Nella fascia troviamo infine Villafranca. Uno dei centri ad economia più equilibrata, avendo un'attività agricola ben equilibrata con quella industriale e con l'attività commerciale. Le aziende industriali sono una ventina. Tra esse prevale la meccanica e sono anche da segnalare le attività alimentari; tuttavia non va dimenticato che il nerbo della economia di Villafranca è dato dal commercio. Il solo commercio all'ingrosso presenta oltre una cinquantina di aziende, mentre a qualche centinaia ammontano le ditte del commercio al minuto. Il settore terziario comporta non meno di 260-270 posti di lavoro senza contare poi il fiorente artigianato locale con 500 ditte e 1100 addetti.

Tra la fascia terza e quarta si trova la città di Verona, con la sua fervida attività industriale. Per quanto storicamente la città abbia avuto il carattere di centro amministrativo, oggi, sebbene in una provincia a sviluppo spontaneo e irregolare, il capoluogo non ne ha risentito. Anche se per la insostenibilità delle condizioni di vita, masse di individui hanno abbandonato le campagne, la città ha assorbito questi nutriti insediamenti di ex-rurali senza un marasma urbanistico. I compiti economici che Verona deve assolvere nella sua provincia non essendo ben definiti, la città non può dirsi che abbia un netto orientamento nelle attività. Questo fatto è probabile che abbia influenzato sulla incerta funzione urbana del bel capoluogo. Nella città ben 39.481 risultano, al censimento del '61, gli addetti al settore secondario, vale a dire circa la metà

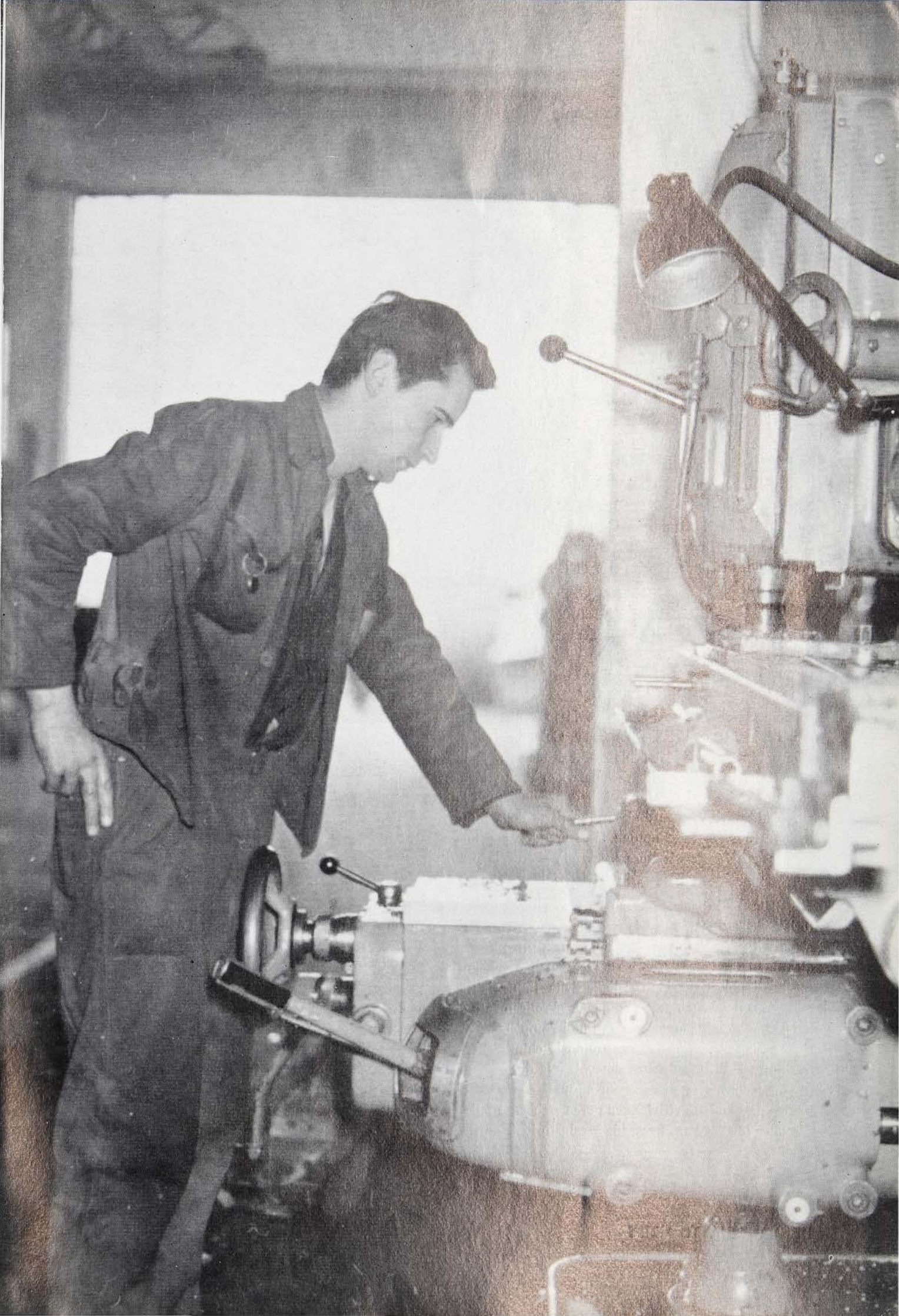
degli addetti all'industria dell'intera provincia. Nella città di Verona nel 1961, su 1000 abitanti, 151 erano addetti all'industria: la città, con una popolazione attiva di circa 90.685 unità, ha il 44% di addetti all'attività trasformatrice. A Verona ed in 38 Comuni più vicini, su 1000 abitanti si sono creati, dal 1951 al 1961, 70 posti di lavoro industriale e 35 posti di lavoro nel commercio. Le imprese manifatturiere si può dire che abbracciano quasi tutti i settori, ma come numero non arrivano alla metà delle circa 11.000 aziende industriali artigiane della provincia.

Dopo questa constatazione ci si dovrebbe aspettare che il numero medio degli addetti fosse in Verona abbastanza elevato ed invece si hanno in media 10,8 addetti per unità locale. La struttura industriale del capoluogo viene così a dare un'idea più approssimata dell'intera struttura industriale della provincia. L'industria contribuisce con un poco meno del 37% alla formazione del reddito cittadino.

Tra le attività trasformatrici di maggior peso di Verona appaiono l'industria tessile, l'industria metallurgica, l'industria grafica. Comunque notevole appare, in generale, il settore metalmeccanico con le sue 938 imprese ed i suoi 9400 addetti; il settore carta e cartotecnica con i suoi 3353 addetti per 158 imprese; il settore industrie alimentari con i suoi 2871 addetti per 226 aziende, tra le quali sono comprese la lavorazione a freddo della frutta, che hanno un fatturato di 15 miliardi solo per l'esportazione ⁽³⁾. Questo, per tacere dei settori delle calzature, dell'abbigliamento, dei minerali non metalliferi, dell'edilizia, della chimica, del legno, ecc.

4. - Nella quarta fascia noi troviamo centri industriali come Legnago, Bovolone, Cerea che possono considerarsi tre Comuni di punta. Legnago è il centro industriale più importante dopo Verona. Il pregio particolare di questa città è di essersi industrializzata in maniera del tutto indipendente dalle influenze dell'industrializzazione del capoluogo. Abbiamo 15 unità industriali, di cui una con ben 950 addetti che riveste il carattere di industria a livello nazionale. Considerata la popolazione attiva operante in quei Comuni in circa 8453 unità, ben 3803 figuravano nel 1961 come addette alle attività secondarie. Sebbene la città di Legnago rappresenti una ragione di orgoglio per la provincia di Verona, si deve tener presente che la sua situazione attuale va considerata

⁽³⁾ Tra le lavorazioni per l'esportazione e commercio all'ingrosso del fresco il fatturato dell'industria e del commercio ortofrutticolo ammonta in Verona ad un importo di 36 miliardi.



con una certa preoccupazione in quanto la città è circondata da Comuni che sono zone depresse, e pertanto si nota una tendenza delle nuove formazioni industriali ad insediarsi fuori di Legnago. Inoltre l'agricoltura del Comune è in una situazione notevolmente critica, e ciò fa sì che il reddito pro-capite di questo Comune sia di poco più che 350.000 lire. Va infine ricordato che i rimborsi che lo Stato ha dato al Comune per gli enormi danni di guerra subiti da Legnago sono da considerarsi notevolmente modesti. Il Comune di Legnago è l'unico della provincia che produca un reddito valutato intorno ad otto miliardi e 500 milioni. Legnago, che ha già un 78,2% di reddito proveniente da attività non agricola, dovrà aumentare il ritmo della sua industrializzazione per rimontare la situazione critica della sua agricoltura.

Cerea è già un centro dove l'artigianato ha un carattere di maggior rilievo sulle vere e proprie attività industriali. Dei circa 3000 individui addetti a settori non agricoli, poco più di 2000 sono addetti all'attività mobiliara. Ma si notano in Cerea fabbriche di conserve alimentari e vegetali, di laterizi, di tendaggi impermeabili, di concimi chimici e di lavorazione della foglia di tabacco.

Anche Bovolone è un ricco centro di artigianato mobiliario. Tra le attività industriali vanno comprese una fabbrica di conserve vegetali, un biscottificio ben conosciuto, una fabbrica di pezzi di ricambio per trattori e poche altre attività minori.

Sempre nella quarta fascia troviamo centri industriali minori, quali Isola della Scala, Cologna Veneta, Ronco. Va ricordato particolarmente Ronco per le 12 fornaci con circa 100 addetti l'una. Com'è noto, Ronco è uno dei centri più fiorenti della provincia, ma lo strato di argilla che costituisce gran parte della fonte delle fortune di quel Comune va esaurendosi con una certa celerità, e l'agricoltura locale già risente la presenza espansiva dell'industria dei laterizi.

5. - Se dall'aspetto zonale passiamo all'aspetto settoriale dell'attività industriale, abbiamo modo di fare alcuni rilievi. L'industrializzazione della provincia di Verona si presenta con origini occasionali e con una specie di polverizzazione delle attività industriali a carattere prevalentemente artigianale. Praticamente si può dire che esista una gamma quasi completa di attività manifatturiere, se si eccettuino la chimica e altre industrie di base. Inoltre notevole è la dislocazione di queste attività e la mancanza quasi completa di interconnessione tra attività che pure avrebbero motivo di essere in relazione (concerie e calzaturifici, cartiere

e cartotecniche, frutteti e lavorazione industriale, ecc.).

Complessivamente considerata, l'industria della provincia di Verona presenta un aspetto certamente meno felice di quello cui potrebbe dar luogo la rappresentazione per zone della medesima. Pertanto, considerando secondo settori, si può dire che modesta è l'aliquota delle attività che utilizzano le risorse naturali e agrarie (fatta eccezione per i marmi). Più dettagliatamente: in situazione critica sono (1163) l'industria molitoria e l'industria dello zucchero; di carattere artigianale l'industria del latte, l'industria dei biscotti e i pastifici; discreta l'industria dei tabacchi; allo stato pre-industriale la macellazione e la lavorazione delle carni bovine; modesta l'industria della calce; esordiente, ma speriamo con qualche avvenire, l'industria del cemento. Eccellente, come si è detto, l'industria dei vini; non altrettanto può dirsi, però, dell'industria conserviera della frutta e della verdura. Superba la lavorazione a freddo della frutta.

Tra le industrie che non sono connesse alle risorse naturali della regione, apprezzabili sono le concerie ed i calzaturifici, sebbene si debba segnalare una retrocessione nel livello di occupazione nel settore cuoio-pelli; pure discreta è l'industria cotoniera con una diminuzione nell'occupazione tessile; al livello artigianale i maglifici; ancora esordiente, ma speriamo di buon avvenire, l'industria del mobile antico; rilevante e di portata nazionale l'industria della carta e dei cartoni; di rilievo rispetto al Veneto, il fitto e nutrito settore metallurgico; modesta l'industria del vetro; esigua l'industria chimica.

Sempre a riguardo dell'industria, una certa preoccupazione può esser suggerita dal lievitare delle iniziative di ciascun singolo Comune per attirare le industrie e per creare zone industriali. Se già si deve lamentare quello che potrebbe chiamarsi il "cestino" delle industrie, nonchè la dislocazione delle svariate attività senza interconnessioni tecniche, si può immaginare cosa potrebbe essere domani l'industrializzazione del Veronese con questo pullulare di zone e zonette industriali ospitanti industrie nuove, talvolta malcerte e viventi solo al margine delle concessioni derivanti loro dalla legge sulle zone depresse. I motivi di preoccupazione possono accrescersi se, cessando il presente "boom" industriale (o soltanto attenuandosi), queste fragili recenti formazioni industriali, dislocate così variamente spesso fuori dalle grandi linee di comunicazione e spesso distaccate dalla sensibilità immediata dei più grossi mercati di sbocco, si dovessero trovare a fronteggiare una realtà alquanto meno fa-

cile della presente. Il riflesso di questa situazione si farebbe certamente sentire anche sui Comuni che hanno affrontato notevoli indebitamenti per preparare le infrastrutture necessarie agli insediamenti.

6. - Dopo l'aspetto zonale e settoriale, qualche breve considerazione può essere riservata all'aspetto strutturale dell'industria della provincia di Verona. Dopo aver preso doveroso atto dello sforzo e dello zelo degli imprenditori veronesi è opportuno rilevare come il carattere di questa industria sia generalmente familiare e artigianale. Il carattere familiare dell'impresa è presente anche per le unità industriali di medie dimensioni. E' chiaro che tale carattere si connette alla tradizione e alla vocazione agricola della nostra provincia. In una tale struttura non può recar sorpresa il fatto che una gran parte delle aziende industriali veronesi considerino la dimensione raggiunta come un *optimum*. Pertanto, stante questa struttura, sarebbe errata un'espansione della dimensione, perchè, in tal maniera, si andrebbe incontro ad una tassazione più pesante, ad un costo più consistente della manodopera, mentre il necessario aumento della meccanizzazione complicherebbe il processo tecnico facendo perdere agli attuali dirigenti il controllo dell'impresa. Se a queste preoccupazioni si aggiunge il fatto che le imprese familiari sono tipicamente fagocitrici di profitti e che, pertanto, ogni ingrandimento deve farsi mediante il ricorso al finanziamento di banche (quindi con notevole aumento delle esposizioni bancarie), si comprende come spesso non si veda con occhio favorevole l'ingrandimento delle imprese stesse. Se si considera la necessità dell'espansione industriale, si comprende facilmente come la presente struttura aziendale trattenga in qualche maniera il moto verso l'auspicata e necessaria espansione.

Pertanto, l'industrializzazione veronese, deve contare dapprima:

- a) su nuovi insediamenti di attività provenienti da altre province;
- b) su nuove attività industriali o agro-industriali;
- c) da ultimo su ingrandimenti e ammodernamenti di vecchie attività industriali.

III. SITUAZIONE COMMERCIALE

1. - La situazione commerciale della provincia di Verona presenta caratteri ancor più differenziati dell'attività industriale. Infatti, accanto al capoluogo la cui attività può dirsi prevalentemente commerciale (nel rapporto di circa il 40% di attività industriale e 60% di attività commerciale) ed accanto ancora al

centro di Villafranca, la cui attività commerciale contribuisce per un 40% alla formazione del reddito di quella città, nel restante della provincia la commercializzazione non contribuisce alla formazione del reddito che in misura alquanto modesta. Tale fenomeno può ricondursi ancora una volta alla vocazione agraria ed alla conseguente struttura economica della provincia, ma è certo che un'attenzione tutta particolare dovrà essere rivolta alla struttura commerciale dei centri minori, in modo da studiare la possibilità di aumentare gli scambi nell'ambito della provincia tra zona e zona.

Attenzione particolare va pure rivolta alla formazione delle classi commerciali, che in molti centri minori si effettua mediante la trasformazione in negozianti di famiglie contadine che vendono i loro fondi in campagna e, trasferendosi in centri abitati, chiedono una licenza di vendita. Si tratta, dunque, di gente professionalmente non preparata all'attività commerciale e come tale non capace di presiedere in maniera efficiente all'attività di intermediazione.

Un fenomeno di tal genere si verifica in forte misura anche tra la compagine commerciale della stessa città di Verona.

2. - Un fenomeno che va puntualizzato è una certa dissociazione tra industria veronese e commercio pure di Verona. Questo fenomeno si può considerare sotto due diversi aspetti: il primo è quello di un non adeguato interesse dei consumatori veronesi verso i prodotti veronesi. Si hanno casi alquanto curiosi. Molti dei prodotti veronesi: camicie, biancheria, confezioni, ecc., sono quasi irreperibili nei magazzini di vendita della città e degli altri centri (mentre questi prodotti si trovano in vendita, magari, nel Piemonte o nell'Irpinia).

Il secondo aspetto è quello del non adeguato interesse del commercio veronese nell'approvvigionarsi presso le industrie veronesi. Non è infrequente il caso in cui industriali, che vogliono vendere i propri prodotti a Verona, chiedano licenze di commercio per la vendita, in città e nei centri minori, dei propri prodotti.

L'industria locale finisce con il considerare, per lo più, di scarso interesse il mercato veronese (il cui assorbimento medio va da un 5% ad un 15% circa).

Analisi particolare dovrà essere condotta sui canali di cui si serve l'attività produttiva veronese per distribuire il suo prodotto. Una maggiore efficienza dell'apparato commerciale veronese contribuirà a tenere l'agricoltura, l'artigianato e la piccola industria più a



4

CIBBIE

DELLA ASSOCIAZIONE
ITALIANA DELLE
BANCHE EREDITARIE

5

5

CIBBIE

CAMBIO

...

...

...

contatto con i mercati finali dei consumatori e contribuirà altresì ad accrescere la sensibilità sulla dinamica dei prezzi e della congiuntura.

E' chiaro che non si vuol qui predicare alcuna forma di autosufficienza provinciale, ma non si può non riconoscere che l'espansione dei consumi di una provincia di 700.000 consumatori (che nell'ordine del decennio è stata capace di raddoppiare il suo reddito) deve costituire primaria base per l'espansione dell'attività industriale della provincia stessa. Uguali considerazioni possono essere rivolte alle relazioni tra agricoltura ed industria. E' auspicabile che l'agricoltura veronese si orienti nel discriminare la parte della produzione che va al mercato dalla parte della produzione che deve essere diretta all'industria. Solo in questa maniera sarà possibile vedere sorgere nell'ambito della provincia di Verona una attività agro-industriale che sia commisurata all'importanza della forte agricoltura di questa provincia.

IV. VISIONE D'INSIEME DELL'ECONOMIA VERONESE E PROPOSTE PER UN POTENZIAMENTO ECONOMICO E SOCIALE

1. - Riunendo ora le fila dei discorsi fatti nei capitoli precedenti possiamo arrivare alla conclusione che nella provincia esiste uno squilibrio tra attività agricola, attività industriale ed attività dei servizi. Ciò si desume considerando che sui 221 miliardi, quale si calcola sia il reddito totale della provincia, alla fine del 1961, 69 miliardi erano dati dall'agricoltura e 90 miliardi dalle attività non agricole. Il carattere industriale di una regione si desume da una nettissima prevalenza del reddito non agricolo su quello agricolo; per esempio nella provincia di Milano il reddito non agricolo è risultato alla stessa data di 1.822 miliardi, mentre quello dato dall'agricoltura è risultato di soli 48 miliardi.

Altro elemento che caratterizza lo squilibrio tra agricoltura e industria di questa provincia, è offerto dalla occupazione: sui 230-240.000 ettari di superficie utile per l'agricoltura noi troviamo, nel 1961, oltre 100.000 addetti. Questo rapporto tra addetti all'agricoltura e superficie agraria può considerarsi alquanto elevato.

La presenza di un numero così elevato di addetti all'agricoltura costituisce per Verona un rilevante serbatoio di manodopera, ed oggi chi ha manodopera ha sviluppo industriale. Pertanto questo è un punto di vantaggio dell'economia veronese che non deve essere assolutamente sottovalutato. Come si è detto in

altra parte di questa relazione, il ritmo degli abbandoni dall'agricoltura si calcola nel numero di 2500-3000 unità annue.

Una domanda sorge spontanea a questo riguardo: è l'industria veronese preparata a creare ogni anno 2500-3000 posti di lavoro industriale? (4).

Non sorprenderà il sapere che nel decorso decennio 1951-1961, la provincia di Verona avrebbe aumentato i posti di lavoro esattamente per 23.500 unità. Questa risposta è di per se stessa eloquente e deve renderci persuasi che il potenziamento economico e industriale di questa provincia è per una buona parte nelle mani dell'economia privata e pubblica della provincia stessa.

Ci vuole, però, un atto di particolare volontà ed un programma ben coordinato allo scopo.

Le difficoltà che si frappongono sono state già messe in rilievo nelle pagine precedenti e sono offerte dalla struttura economica e dalla persistenza del carattere artigiano-familiare delle industrie di questa provincia. Tuttavia, altre difficoltà potrebbero essere presenti e non lo sono. Parlo in primo luogo, della formazione del risparmio.

Il fondo di capitale monetario accumulato nella provincia non deve distare dai 350-400 miliardi; il flusso totale annuo di nuovo risparmio si può valutare complessivamente intorno ai 65-70 miliardi. Un calcolo che già si potrebbe compiere ci avvertirebbe che le sole risorse finanziarie della provincia sono bastevoli per un aumento di un 15-20% annuo del prodotto totale della provincia stessa.

Una volta, però, chiuse in parte le condutture di uscita, e una volta creati i collettori per canalizzare il risparmio veronese verso il potenziamento effettivo dell'agricoltura e dell'industria veronese, un altro gra-

(4) La cifra dovrebbe essere maggiore, considerato l'aumento prospettivo del ritmo degli abbandoni dell'agricoltura e l'incremento demografico annuo della provincia veronese dello 0,6%; poichè però c'è il fenomeno dell'emigrazione valutata a circa lo 0,3% annuo (nel decorso 1951-61) si preferisce lasciarla in quell'ordine.

Qui di seguito riportiamo un elenco di zone o Comuni con la percentuale di spopolamento:

Zone con spopolamento superiore all'1% annuo: Cologna, Montecchia (2%), S. Giovanni Ilarione, Vigasio, S. Pietro di Morubio, Legnago, Villa Bartolomea, Minerbe (2%), Bonavigo (2,5%), Fumane, Marano, Microregione 5 (cfr. cartina 2ª), Microregione 6, Microregione 9, Microregione 10, Microregione 13, Microregione 15.

Zone con lo spopolamento al di sotto dell'1%: Zevio (0,8%), Roncà (0,5%), Dolcè, Isola della Scala, Concamarise.

ve ostacolo allo sviluppo potrebbe essere offerto dalla mancanza di manodopera; ma poco fa si è parlato di un serbatoio veronese di manodopera. Si tratta allora, anche di organizzare con una certa razionalità il trapasso della manodopera dall'agricoltura all'industria.

Razionalità in tema di lavoro significa in gran parte un programma di riorganizzazione dell'istruzione professionale per trasformare contadini in operai e trasformati in quantità e qualità adeguata ad un programma di massima di potenziamento industriale e agro-industriale della provincia. La meta più ambita e perciò stesso difficile, sarebbe quella di organizzare l'istruzione professionale in modo strettamente funzionale ai fabbisogni di manodopera dei settori industriali compresi nel programma di sviluppo della provincia.

Infine devono essere considerati fattori positivi per il rilancio economico della provincia, la veggenza e il senso di responsabilità delle autorità dell'Amministrazione provinciale, che attraverso l'operosità dell'assessorato per lo sviluppo economico, intesero promuovere, d'accordo con il Sindaco ed il Comune di Verona, nonché la Camera di commercio, ricerche ed indagini sulle effettiva situazione economica della regione veronese. Tra i fattori va ancora segnalato il crescente spirito di cooperazione tra autorità, enti sindacali ed enti privati ed infine la ben nota, felicissima locazione della provincia di Verona, nonché le infrastrutture provinciali per lo più efficienti in misura tale da reggere con tranquillità una più impetuosa produzione industriale (le strade comunali e provinciali, per fare un esempio, si aggirano sui 2500 Km., la produzione di energia sarà presto potenziata dalla grande termoelettrica del Comune di Verona, il regime idraulico della provincia è già oggetto di studio).

2. - Uno schema di sviluppo economico di un'area che si ponesse l'obiettivo di studiare le vie per le quali si possa arrivare nel termine, diciamo, di un quinquennio, ad aumentare in una certa misura il reddito pro-capite, deve prendere le mosse da un'analisi per settori e poi per zone delle attività economiche della provincia. Una volta che essa sia stata suddivisa in microregioni, possedenti una certa omogeneità, sarà più agevole individuare le varie soluzioni di sviluppo.

Nell'esame a carattere preliminare che abbiamo condotto, presentiamo qui sotto una suddivisione della provincia, secondo le microregioni qui appresso indicate (vedi cartina n. 2), con l'individuazione delle soluzioni che sarebbero consigliate per il loro rilancio.

Si tratta, si ripete, di un primo approccio che può considerarsi ancora imperfetto e certo suscettibile di emendamenti alla luce di ulteriori e più profonde indagini in un campo così inesplorato.

Nella pagina accanto è il prospetto delle microregioni proposte.

3. - *Criteri generali secondo cui provvedere allo sviluppo economico delle micro-regioni.*

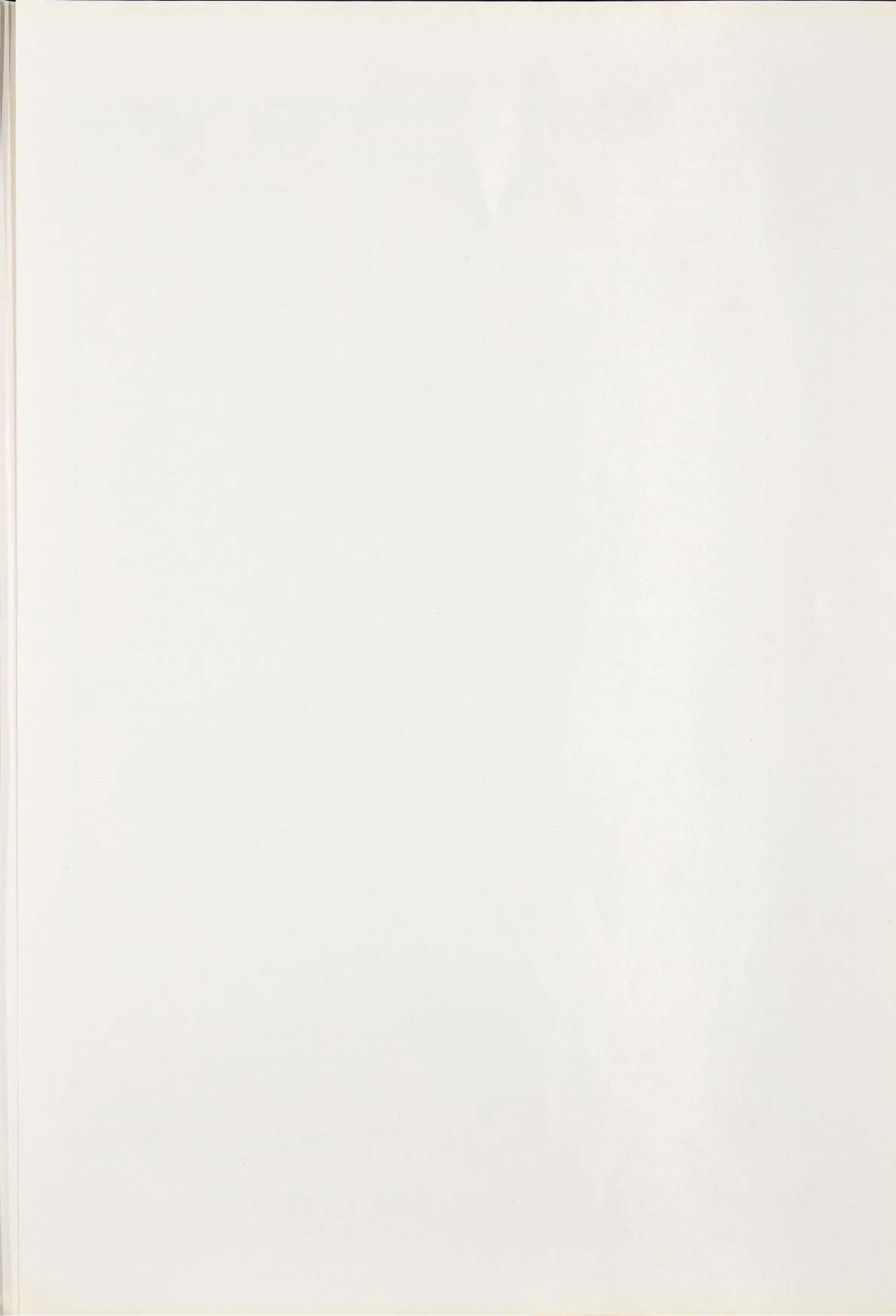
In una regione come quella veronese, nella quale la città capoluogo, con i suoi 110-115 miliardi di reddito annui, produce press'a poco la metà dell'intero reddito provinciale (circa 221 miliardi), il problema principale che si pone dal punto di vista zonale è quello di esaminare le vie per le quali sollevare la provincia da quella forma di appiattimento che le deriva dalla presenza del grande capoluogo. In questa guisa la situazione topografica della provincia potrà dirsi economicamente socialmente e demograficamente equilibrata quando il progresso porterà al livello economico e sociale di città almeno 8 o 9 centri urbani, come Cologna, S. Bonifacio, S. Martino, Caprino, S. Ambrogio, Villafranca, S. Giovanni Lupatoto, Isola della Scala, Nogara, ivi compreso l'ingrandimento ulteriore di Legnago. Dalla costituzione in città di questi centri l'agricoltura e l'industria circostanti risulterebbero più stabilizzate. Sarebbe sufficiente pensare agli ampliamenti di mercati urbani ed al consumo di prodotti della campagna di quei nuovi centri.

Attualmente gli indici statistici a livello provinciale riguardanti la regione veronese finiscono con confondere le idee a riguardo della struttura economica di questa provincia.

Tanto per fare un esempio, il reddito pro-capite quale risulta in stime non ufficiali, tuttavia largamente diffuse, sarebbe per la provincia di Verona di 322.656 lire (anno 1961), cioè la provincia di Verona risulterebbe la 28ª in ordine di classifica nazionale. Se si considera che in questa media partecipa il capoluogo con un reddito pro-capite, calcolato dal "Gruppo" in poco più di 478.000 lire, si comprende come quella media provinciale su ricordata sia alquanto surrettizia. Altro esempio lo ricaviamo dalle ricerche che la Cegos ha fatto sulla provincia di Verona, per conto dell'Istituto regionale per lo sviluppo del Veneto (8).

Nel precitato studio, dopo aver ricordato che l'indice statistico della concentrazione dei posti di lavoro industriale sulla popolazione residente avrebbe, per

(8) I.R.S.E.V. Note sullo sviluppo del settore industriale dal '51 al '61 nella provincia di Verona - pag. 4.



Numero	MICROREGIONI	Produzione principale	Reddito pro-capite (migliaia di lire)	
			min.	max
1	COLOGNA* (comprendente i Comuni: Arcole*, Veronella*, Zimella*, Pressana*, Roveredo*) (°)	cereali	220	230
2	RONCO-ZEVIO* (Belfiore*, Palù, Albaredo)	mele	380	
3	S. BONIFACIO	vite, meccanica, industrie varie	344	
4	BASSA VALLE DI ALPONE (Roncà*, Montecchia, Soave, Monteforte)	vite, ciliegio	215	298
4 bis	S. G. ILARIONE*	vite, tessili	167.2	
5	BASSA VALLE DI ILLASI (Colognola, Illasi, Cazzano*, Tregnago*)	vite, ciliegio, cemento	186	290
6	ZONE MONTANE ALPONE ILLASI** (Vestenanova, Badia, Selva, Velo, S. Mauro) (°)	bestiame	87	234
7	VALPANTENA** (Bosco, Cerro, Erbezzo, S. Anna)	bestiame	156	264
7 bis	GREZZANA*	marmi	349	
8	VALPOLICELLA (Negrar*, Marano** e Fumane**, S. Ambrogio, S. Pietro Incariano)	vite, marmi	199	400
9	VAL D'ADIGE (Dolcè**, Rivalta-Brentino-Belluno***) (°)	vite	269	329
10	PRELACUALE* (Caprino***, Costermano***, Rivoli***, Affi, Cavaion, S. Zeno di M.***, Ferrara di M.B.***)	bestiame, vite, marmi	239	395
10 bis	ZONA COSTIERA (Lazise, Peschiera, Bardolino, Garda, Torri***, Brenzone***, Malcesine***)	alimentare abbigliamento, vite	223	450
11	BUSSOLENGO-PESCANTINA (Pastrengo, Sona*, Castelnuovo, Sommacampagna*)	pesche, calzature, industrie varie	233	471
11 bis	VALEGGIO	frutta	350	
12	VILLAFRANCA (Povegliano, Mozzecane*, Nogarole)	pesche, cereali, industrie varie	327	390
13	ZONA DELLA BASSA OCC.* (Trevenzuolo, Erbè, Sorgà, Nogara, Gazzo)	frumento	228	310
13 bis	VIGASIO	cereali	340	
14	ISOLA DELLA SCALA	tabacco, riso	380	
15	SALIZZOLE* ecc. (Concamarise, Sanguinetto*, Casaleone)	frumento, tabacco	302	396
16	BOVOLONE - CEREIA	mobilio, industrie varie, cereali, tabacco	347	374
16 bis	S. PIETRO DI MORUBIO*	frumento	267	
17	LEGNAGO	mecc., industrie varie cereali	351	
18	ZONA VALLIVA SUD ORIENTALE* (Villabartolomea, Castagnaro)	cereali	240	250
19	BONAVIGO* ecc. (Minerbe, Boschi, Bevilacqua, Terrazzo)	ortofrutticoli e cereali	328	342
19 bis	OPPEANO* ecc. (Isola Rizza*, Roverchiara*, Angiari*)	cereali, bestiame	220	360
20	S. G. LUPATOTO	tessili, conc., cartiere, calzature, ortofrutticoli	427.5	
20 bis	BUTTAPIETRA ecc. (Castel d'Azzano)	mele, pesche, ortofrutticoli	320	417
21	S. MARTINO BUON ALBERGO	calzature, metalmeccaniche, industrie varie, mele, bestiame	375	
21 bis	LAVAGNO ecc. (Mezzane*)		282	363
22	VERONA	industrie varie, ortofrutticoli	478	

(°) Tutti i Comuni con a fianco (*) sono stati riconosciuti zone depresse o attendono di esserlo.

(°) Tutti i Comuni con a fianco (**) appartengono al "Comprensorio dei Lessini".

(°) Tutti i Comuni con a fianco (***) appartengono al "Comprensorio del Baldo".

Verona, il valore di 151 sopra la media italiana di 110, si calcola poi che 151 è della sola micro-zona di Verona, mentre disaggregando la microregione di Verona avrebbe indice 133, la microzona di Caprino-Bardolino avrebbe indice 82, Villafranca 81, Isola della Scala-Nogara 65, la micro-regione di S. Bonifacio 87, la micro-regione di Legnago 122. Pertanto, onde tentare di uscire da quel fenomeno che abbiamo definito di "appiattimento provinciale", uno dei criteri qui consigliato è quello di passare dalla unità zonale operativa del Comune ad una unità operativa intercomunale, ove i Comuni siano raggruppati secondo caratteri omogenei e tale da formare, come si è detto, una micro-regione.

Siamo persuasi delle difficoltà di un simile passo, perchè non è sempre cosa del tutto agevole mettere d'accordo 3 o 4 Comuni attorno a problemi che riguardano globalmente le loro rispettive aree.

Ricomposto il territorio della provincia, secondo micro-regioni, abbiamo tentato di indicare quattro tipi di soluzioni per i problemi dello sviluppo zonale. Nella cartina n. 3 abbiamo raggruppati le micro-regioni, secondo i tipi di soluzione proposti.

I tipi di soluzione sono i seguenti:

- 1) soluzioni di solo potenziamento agricolo;
- 2) soluzioni di potenziamento agro-industriale;
- 3) soluzioni di potenziamento industriale;
- 4) soluzioni di tipo particolare.

3/a - Soluzioni di potenziamento agricolo

Per la zona compresa nella fascia 2 e nella fascia 3 (cfr. cartina 1) è generalmente prevista la soluzione del potenziamento dell'agricoltura, nel senso che i programmi di assistenza tecnica e finanziaria dovranno avere particolarmente lo scopo della trasformazione da colture comuni a colture specializzate; lo scopo di costituire consorzi e cooperative tendenti al miglioramento della meccanizzazione e della motorizzazione, all'acquisto di sementi, concimi, mangimi, ed al razionamento delle stalle ecc.

Appartengono a questa soluzione particolarmente la regione 3, il nord della regione 2, il sud della regione 5, la regione 21 bis, la regione 20 bis, la regione 11, la regione 12 e la parte sud della regione 8.

3/b - Soluzione agro-industriale

La soluzione agro-industriale comporta, accanto al potenziamento agricolo, anche la costituzione di attività industriali per l'elaborazione delle risorse agricole (⁹). Questo in misura più accentuata di quella che

già avviene nella stessa zona e nelle microregioni ricordate sub 3/a. Appartengono a questo tipo di soluzione:

la micro-regione 2: ampliamento del consorzio ortofrutticolo di Zevio su base micro-regionale, ampliamento degli stabilimenti per la lavorazione della frutta. Creazione di una distilleria per alcool fine e per esportazione del sidro, utilizzando il caduto. Studio per l'istallazione di una fabbrica di conserve. Predisposizione di un consorzio obbligatorio per un piano di diffusione della coltura degli spinaci, dei cavolfiori, di altri prodotti orticoli, nonchè del tabacco e del foraggio col fine di aumentare il reddito zootecnico.

Le micro-regioni 3 e 4: piano di difesa dalle acque (regione 4): studio integrale dei mezzi di difesa contro la grandine.

Microregione 4 bis e 6: studio di un consorzio per la pastorizzazione del latte; creazione di un magazzino di stagionatura per i formaggi; selezione della razza bovina alpina; studio delle possibilità di nuove strade che colleghino Selva di Progno nella regione 6 con le cave esistenti in montagna per aumentare colà la produzione dei marmi.

Microregione 10: razionalizzazione dell'allevamento; commercializzazione dei prodotti del latte e della carne; provvidenze per la vite minacciata dalla siccità e dalla tempesta.

Microregione 11: trasformazione pescheti, onde incrementare il tipo 1/14 giallo e le altre qualità che sembrano essere più adatte per la produzione di prodotti in scatola e per l'esportazione. Esame per la costituzione di industrie di cremogenati, prodotti per gelati e i cosiddetti "baby foods".

Microregione 19: accanto allo studio della produzione del pomodoro, del pisello, dei fagiolini, coordinare gli sforzi per gli stabilimenti atti alla lavorazione industriale di tali prodotti.

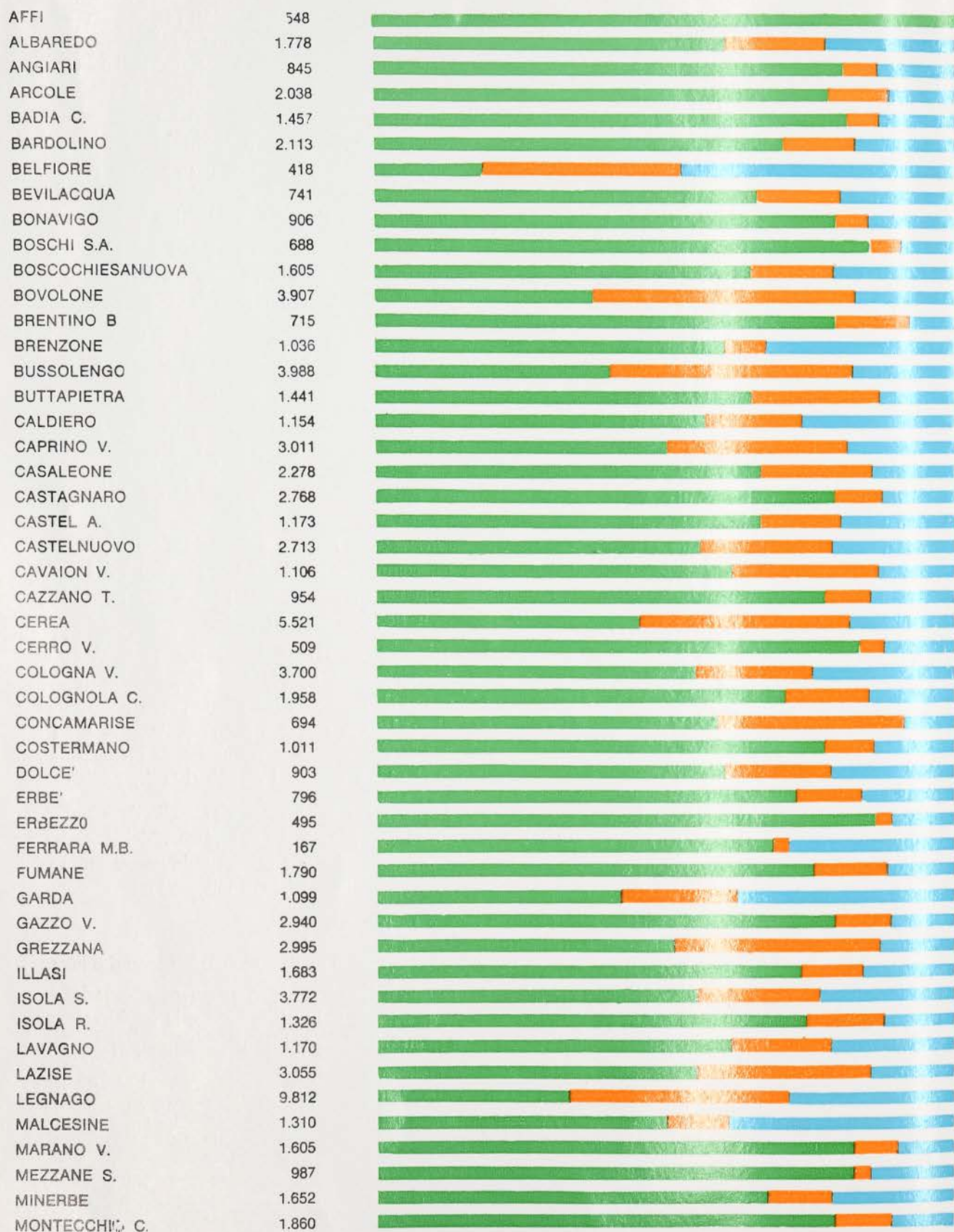
3/c - Soluzione industriale

Tale soluzione si esplica secondo le seguenti 6 linee:

- a) come è ricordato sopra, si ritiene necessaria come base di industrializzazione la unità microregionale in luogo della unità comunale;

(⁹) Fino ad ora nel Veronese i profitti ricavati dalla produzione del prodotto fresco sono stati tali da non pensare alla lavorazione industriale della frutta e della verdura.

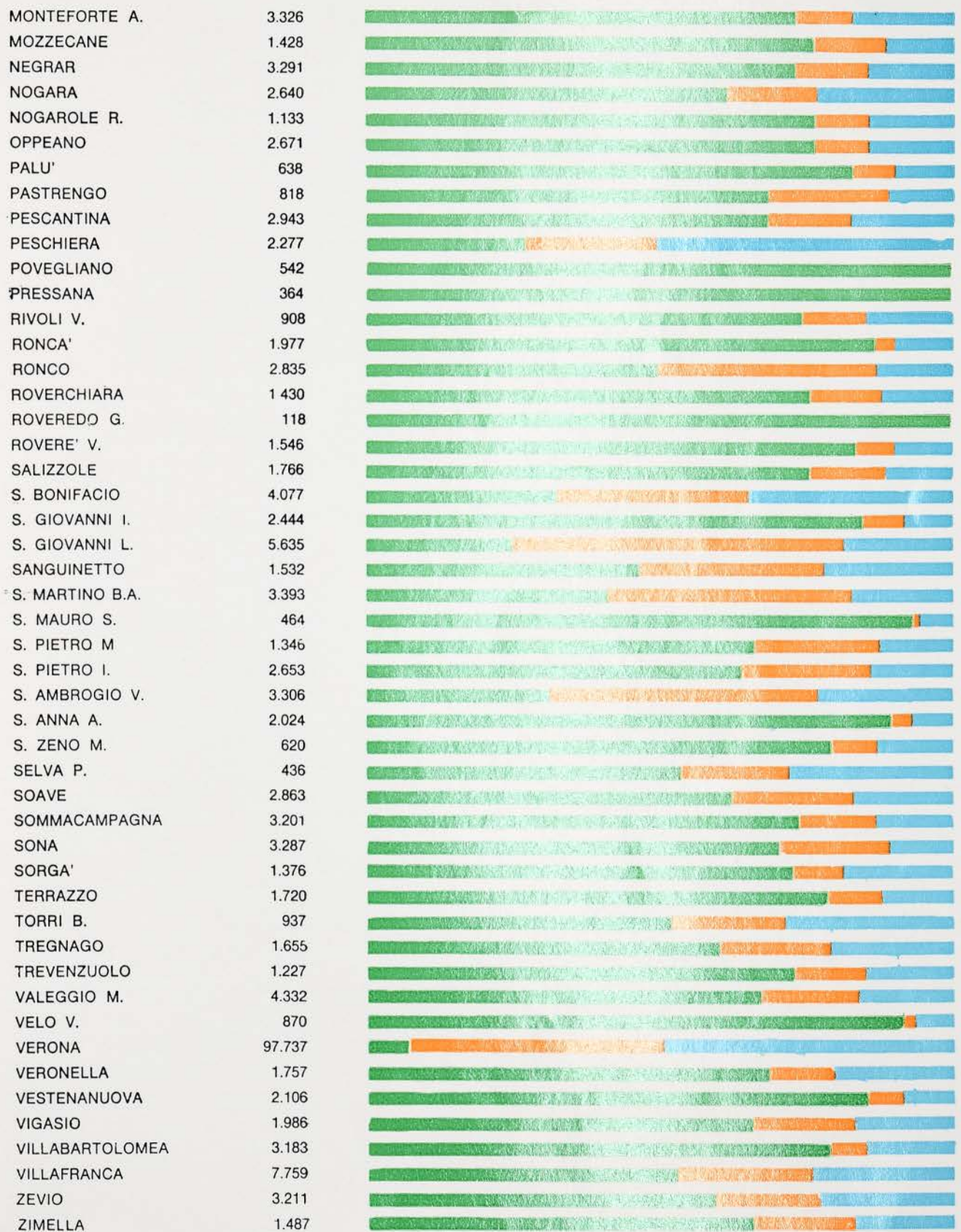
DISTRIBUZIONE DELLA POPOLAZIONE NEI COMUNI DELLA PROVINCIA



agricoltura

industria

servizi e altri



293.466

- b) *passaggio* dal minuto assortimento di piccole industrie (già definito come "cestino di industrie") delle attuali zone industriali a zone industriali meno assortite e più qualificate dal punto di vista tecnico (per esempio zone di utilizzo delle risorse naturali, zone di utilizzo delle risorse agricole, zone tipo "combinat" vale a dire combinazioni industriali debitamente locate, ad esempio tra cartiere e cartotecniche, calzaturifici e concerie, fonderie e meccanica. Ancora, specialmente per Verona, cartoncini per fotografie — eccellenti nella produzione veronese — combinati con l'industria fotografica, con la chimica fotografica, in maniera da costituire un centro fotografico e di lavorazioni fotoindustriali). Di questi "combinat" se ne possono formare parecchi nelle diverse regioni della provincia;
- c) *innalzamento del grado industriale* per le nuove attività da costruire nella provincia. La provincia di Verona deve approfittare dell'occasione che il nostro Paese tenderà vieppiù ad aumentare la proporzione dell'industria di base sulle industrie manifatturiere per favorire nell'ambito di questa provincia l'istituzione di quel tipo di attività ⁽¹⁰⁾;
- d) *aumento della dimensione delle imprese*. Tale processo — operato sempre in vista della maggiore efficienza industriale e della più alta profittabilità industriale dell'investimento — non è escluso possa aversi anche per le numerose piccole e piccolissime industrie già esistenti, attraverso una concentrazione industriale;
- e) *allungamento della linea di produzione*. Sarebbe auspicabile che il processo produttivo non si arrestasse, ad esempio, al latte e quindi ai prodotti caseari, ma proseguisse alla pastorizzazione del burro, agli estratti del latte fino al latte condensato e al latte in polvere. Come pure il processo di produzione dei foraggi dovrebbe essere condotto fino ai magazzini di conservazione e alla stagionatura dei prodotti. Ancora sarebbe auspicabile che l'attività industriale veronese non si fermasse agli allevamenti per ingrasso, ma proseguisse oltre i macelli industriali con la lavorazione del sangue, con l'applicazione della carne in scatola fino alla fabbricazione degli estratti e concentrati di carne;
- f) *utilizzo risorse naturali e minerali*. Per esempio esami di utilizzo della dolomia nell'alta regione

di Dolcè per l'eventuale utilizzo del magnesio nella produzione delle leghe leggere; ricerca delle marne cementifere e delle argille. (Talune di queste ricerche ed esami anche a livello avanzato sono stati iniziati per conto del nostro Gruppo di lavoro per lo sviluppo economico della provincia.

Sono allo studio proposte di organizzazione finanziaria per la realizzazione di questi punti. Tale organizzazione dovrebbe poter raccogliere risparmio a lungo periodo e investirlo direttamente su progetti elaborati da un proprio ufficio di progettazione tecnica su indicazioni di settori o branche convenienti formate dal nostro Gruppo di lavoro.

3/d - In questo primo approccio, riferendo la soluzione industriale alle fasce e alle microregioni si prospetta quanto segue:

— per rinforzare l'economia della regione montana si prospetta l'istituzione di quattro altre zone, oltre quella di Grezzana, che si potrebbero chiamare zone industriali di "serravalle", cioè zone che potrebbero sorgere alla base di ciascuna delle grandi valli veronesi. Lo scopo di queste zone industriali è quello di raccogliere la popolazione che abbandona la montagna nelle industrie di fondo valle, in modo che ciascuna di queste zone industriali possa equilibrare l'economia della ri-

⁽¹⁰⁾ Ciò che si dice nel punto c) va inteso nel senso che resta inutile o quasi costituire un 35° calzaturificio, o una 15ª cartiera, od un sesto stabilimento tessile, mentre più sicura e consistente è l'industrializzazione di una provincia che oltre alla lavorazione del marmo, tenti per quanto è possibile, di costruirsi le macchine per la lavorazione del marmo; oltre alla fabbrica di carta e cartoni, alla produzione delle macchine per la produzione di carta e cartoni. Oltre che usare gli anticrittogamici e gli antiparassitari, la provincia deve cercare di fabbricarli. Oltre il già fiorenti settore metallurgico, l'industrializzazione della provincia, deve puntare alle altre industrie di base, fornite dal grande settore della chimica. Così, p.e., si studierà la convenienza di fabbriche per la produzione del cloro e dell'acido cloridrico, di talune fabbriche elettrochimiche (abrasivi, carburo di calcio, elettrodi di carbone); di talune industrie per la produzione dell'acido acetico con tutta la sua importante serie di sali e derivati, quali gli acetati, gli esteri solventi, i plastificanti, ecc. Approfittando dell'industria di allevamento e dell'agricoltura, sarà importante impiantare stabilimenti per l'idrogenazione di grassi vegetali e animali, per la produzione di tartari e tartrati; approfittando dell'industria delle concerie si potranno impiantare fabbriche per estratti per la concia e di materie concianti. Attenzione particolare si rivolgerà ai colori organici, alle vernici, agli smalti, alle materie plastiche e a tutta la gamma delle creme e dei lucidi per l'industria del mobile e per usi domestici.



spettiva valle. Per esempio, si prospetta una zona di serravalle per la val d'Alpone a S. Giovanni Ilarione. Un'altra zona industriale a Illasi, o a Tregnago per la valle di Illasi. Una zona industriale a S. Ambrogio o a S. Pietro Incariano, per equilibrare l'economia della Valpolicella, e infine una industria di serravalle per equilibrare l'economia piuttosto debole della microregione n. 10. Tutte queste zone industriali manterrebbero i caratteri di "cestino industriale", vale a dire manterrebbero il carattere di zone industriali con imprese a grande varietà di attività industriali e necessariamente non di grandi dimensioni. Non abbiamo fatto riferimento alla Valpantena, perchè si era precisato in precedenza che in quella valle esiste già la zona industriale che funziona come equilibratrice dell'economia della regione n. 7. Questo programma andrebbe integrato con costruzioni stradali per creare nelle zone prealpine un transito rattivatore, andrebbe integrato, altresì, con il turismo. Un esame particolare si condurrà per l'allevamento sulla fascia alpina. Ma il problema non si presenta facile per la scarsità di acqua nella zona di montagna.

— Per le regioni 13 e 14 si propone una soluzione industriale, considerato che quelle zone, che già furono denominate zone a coltura tradizionale cerealicola, dovrebbero operare costose trasformazioni fondiari per modernizzare la loro agricoltura puntando verso il frutteto e verso l'orticoltura. In effetti, sussistono motivi di dubbio sulla bontà di tale trasformazione. Girando per la provincia, si sente che ogni Comune vuole industrializzarsi a modo suo ed in molti Comuni si vuole tentare il passaggio dai cereali alle frutta. Il fatto è che le eventuali trasformazioni colturali per ovviare alla mancanza di manodopera e per vendere i prodotti più a buon mercato dovrebbero essere fatte su estensioni ampie ed a carattere industriale. I nuovi ciliegeti, fragheti e meleti, ecc. possono essere profittevoli solo se si può ridurre il prezzo della frutta al consumo. Ai prezzi attuali il consumo non si può espandere.

In particolare i meleti della parte meridionale della provincia possono avere successo soltanto se si può contare sull'integrazione economica europea. Vale a dire se in sede di integrazione la Germania ed altri Paesi nordici cedono all'Italia, cioè alle province più qualificate di Bolzano, Ferrara e Verona, la funzione di

produrre le mele (non fosse altro perchè le nostre sono di qualità migliore).

Fuori di questa previsione è difficile che l'ulteriore espansione della produzione della frutta, e particolarmente delle mele, non cominci presto ad indebolire il livello dei prezzi, ciò malgrado il frigo ad atmosfera controllata, malgrado la trasformazione industriale, malgrado la tecnica dei "surgelati" (11). Pertanto, se si considera l'impegno finanziario che comporta la predetta trasformazione fondiaria ed i rischi ai quali può andare incontro, forse può apparire preferibile per le regioni 13 e 14, come pure per la regione 18 e per la regione 1, una soluzione più tipicamente industriale. Soluzione che qui va presa nel senso di industria di base, cioè nel senso indicato al paragrafo 3/d punto c.

Pertanto, la zona industriale intercomunale che si sta studiando tra Trevenzuolo e Isola della Scala, dovrebbe dare beneficio anche ai Comuni depressi di Erbè, di Sorgà, di Nogara e di Gazzo e anche agli altri della Comunità del basso veronese occidentale. Le industrie di base dovrebbero essere scelte tra quelle che hanno un alto "potere germinativo", nel senso di richiedere a catena la promozione di stabilimenti industriali complementari.

Una lancia va pure spezzata a favore del riso e delle riserie di Isola della Scala. E' da considerare con vero rammarico che appaiano in via di eliminazione le risaie e gli stabilimenti per la lavorazione del riso in una plaga che fornisce il riso merceologicamente migliore di tutta l'Italia. Specialmente la regione 13 per la sua struttura fondiaria e per la presenza dell'acqua si presta ad un potenziamento dell'industria dell'allevamento su basi moderne.

La soluzione industriale si pone con particolare urgenza per la regione 18, oltre che per i motivi accennati a riguardo delle microregioni 13 e 14, per il fatto che quella plaga valliva manca di appoderamento, manca di strade efficienti e i consorzi privati di bonifica comportano un onere

(11) Devesi rilevare che i magazzini frigoriferi privati per ragioni istituzionali concorrono con minor efficacia alla stabilità dei prezzi della frutta che non i magazzini di carattere pubblico. Si ricorda che già nel 1962 la provincia di Ferrara, di recente formazione frutticola, esportava circa 10 milioni di quintali di mele. Verona ne esportava circa tre milioni nel medesimo periodo.



per ettaro molto pesante per agricoltori che praticano l'agricoltura tradizionale. D'altra parte, un'agricoltura più intensiva o un'agricoltura ortofrutticola non si impiantano se le famiglie non sono appoderate. Allora in luogo di pensare a costosi appoderamenti e ad incerte trasformazioni fondiarie, si prospetta la preferenza per questa microregione di una soluzione essenzialmente industriale. Finalmente nella microregione 1 parte dei ragionamenti sin qui svolti a favore della soluzione industriale vanno ripetuti. Anche se la

microregione 1 non è valliva, tuttavia ha difficoltà di irrigazione che rendono difficile il passaggio dall'agricoltura tradizionale alle forme della agricoltura industriale. Inoltre la regione di Cologna soffre di un certo decentramento, e le infrastrutture stradali rendono più difficile ogni soluzione di rilancio che si volesse studiare per questa plaga così piena di segnacoli di una civiltà antica e in cui le memorie delle passate floridezze ancora parlano nelle mura e nelle contrade di quella città.

I 18 km. di distanza dall'ingresso dell'autostrada, inoltre i 15 km. di distanza da S. Bonifacio e i 10 da Minerbe, rendono persuasi che il problema di Cologna e dei suoi Comuni vicini, attendono una soluzione che ci auguriamo rapida e felice.

Agli effetti dello sviluppo industriale le microregioni risulterebbero ripartite nel modo seguente:

- *soluzione a tipo di "cestino industriale" per serravalle*: microregioni 4, 4 bis, 5, 6, 7, 7 bis, 8, 9, 10;
- *soluzione agro-industriale (ivi compreso l'allungamento della linea di produzione - vedi soluzione industriale 3/c punto e)*: microregioni 2, 11 bis, 12 (in parte), 15, 17 (in parte), 19, 19 bis, 21 bis;
- *soluzione con industrie di base (vedi 3/c punto c)*: microregioni 1, 13, 14, 17, 18.

4. - *Soluzione di tipo particolare.*

Sotto questo particolare tipo di soluzione sono comprese dapprima le microregioni che richiedono esami speciali.

Le microregioni in situazioni speciali si dividono in:

- a) *microregioni con situazione critica presente* (S. Pietro di Morubio, Roveredo di Guà, S. Mauro, Arcole, Roncà, S. Giovanni I., la microregione 5 particolarmente Cazzano, la microregione 6, la microregione 9);
- b) *microregioni con situazione critica prospettiva* (Ronco e Legnago);
- c) *microregioni con situazione da curare*: microregione 2 (Albaredo); microregione 7 (Cerro, Erbezzo, S. Anna); microregione 8 (Marano e in parte Fumane); microregione 10 (Costermano e in parte Caprino); microregione 10 bis (Brenzona e problemi turistici della costa); microregione 11 (Pescantina); microregione 14 (Isola della Scala - problema del riso); microregione 19 (incremento industriale di Minerbe); microregione 15 (assistenza tecnica per il potenziamento agrario).

Le microregioni sotto notate sono rimaste escluse dalle tabelle precedenti per il motivo che non presentano particolari problemi di sviluppo: microregione 3 (S. Bonifacio); microregione 11 (Bussolengo) tranne Pescantina; microregione 13 bis (Vigasio, zona sottoposta alla immediata influenza del capoluogo della Pro-

vincia); microregione 15 (Bovolone, Cerea) ad eccezione di Legnago per le provvidenze agricole e ad eccezione di S. Pietro di Morubio; microregione 20 (S. Giovanni Lupatoto); microregione 20 bis (zona di immediata influenza del capoluogo); microregione 21 (S. Martino).

CONCLUSIONE

Alla fine dell'esposizione dei problemi dell'economia veronese come ci sono apparsi in questo primo esame ancor frammentario, un fatto può dirsi abbastanza assodato già fin d'ora: per taluni problemi industriali e per numerosi problemi agricoli non è possibile ritenere che una soluzione di sviluppo automatico possa in un termine ragionevole di anni prevalere.

Per l'agricoltura, a parte i problemi di riforma fondiaria che non vengono nemmeno adombrati in questa relazione, rimangono numerosi altri problemi per i quali un intervento locale è ritenuto di ordine preliminare. Così dicasi per la promozione di cooperative e di consorzi per l'allevamento, per il risanamento del bestiame, per la lavorazione dei prodotti del latte e la vendita del latte a prezzi remunerativi, per la lavorazione della frutta, per l'esportazione, ecc. L'intervento è qui auspicato per la resistenza che, come si è già ricordato, talvolta si incontra per la costituzione di forme cooperative. In taluni campi della stessa agricoltura l'azione di intervento si porrebbe talvolta addirittura a livello provinciale, come per esempio per la razionalizzazione dell'allevamento per assicurare una profittabilità nella vendita del latte, per la protezione del riso, per il controllo delle tariffe dei consorzi di bonifica e di irrigazione, per gli accordi industriali intercomunali, per la protezione dei prodotti tipici della provincia, per le richieste degli aiuti finanziari, per l'istruzione professionale, ecc.

Come impressione generale l'azione di interventi ai diversi livelli non è tanto necessaria dal punto di vista finanziario quanto dal punto di vista dell'assistenza morale e tecnica.

Le soluzioni di intervento si fanno più delicate per il settore industriale, ove per taluni campi, come quello della riforma della struttura industriale, quello del passaggio da una industria familiare alla forma anonima, quello del ricorso al mercato mobiliare mediante azioni ed obbligazioni, ci si trova forse di fronte a problemi di ordine istituzionale.

Dopo queste limitazioni si può introdurre un'altra osservazione di carattere generale e preliminare, e

cioè che la situazione complessiva di Verona appare migliore in conto capitale che in conto reddito. Sotto questo aspetto, se più facile è il premere l'acceleratore remore politiche poste all'intervento pubblico, di cui si è fatto cenno sopra, costituiscono un serio condizionamento alla predicata e auspicata maggiore celerità del progresso economico sociale.

D'altra parte la questione dei tempi di industrializzazione costituisce un altro problema che va considerato con una certa attenzione. Verona ha talune delle sue possenti strutture agricole in via di invecchiamento, mentre il territorio della provincia è contornato da centri come Vicenza, Padova, Mantova, Trento, Brescia, dove certamente notevole è la pressione industriale che si sta esercitando in questi stessi anni. Per questo motivo, il ritmo del progresso di questa provincia non può perdere battiti per rispetto a quelli delle province circonvicine senza creare distanze non più tollerabili.

Esiste, pertanto, qualche preoccupazione che per i limiti posti alle possibilità di intervento, il ritmo del progresso agricolo ed industriale di Verona corra l'alea di essere non quale sarebbe opportuno che fosse, atteso non solo l'industrializzazione dei centri vicini e delle regioni dell'alta Italia, ma atteso anche il presente periodo di boom industriale (del quale bisognerebbe pur approfittare) ed attese, altresì, le aspettative dell'integrazione economica europea.

Tutto quanto è stato detto sin qui porta al convincimento che ove gli ostacoli passati in rassegna fossero rimossi, il reddito pro-capite, che come si è detto è intorno alle 321.000 lire, potrebbe essere portato verso le 550 o 600.000 lire nel torno di un quinquennio. Diciamo questo dopo aver considerato le possenti risorse di questa regione veronese. Non abbiamo mancato, infatti, di mettere in luce che questa regione forma il capitale sufficiente per un suo più spinto progresso economico e sociale, che ha un serbatoio di manodopera valevole non soltanto dal punto di vista quantitativo, per l'intelligenza, la versatilità e l'operosità della popolazione.

In un momento in cui si tratta di accentuare lo spirito industriale di rincalzo alla grande e nobile vocazione agricola per il migliore futuro di questa provincia, ci è di conforto il passato recente e non recente. In poco meno di un decennio questa regione ha visto allargate le sue infrastrutture, ha visto migliorata la sua agricoltura ed ha sopportato lo sforzo della prima industrializzazione. Il reddito pro-capite ha potuto così aumentare del 100%.

Se tutto ciò è avvenuto non dovrebbero esserci molti dubbi che le nuove e più impegnative mete della seconda industrializzazione possano essere guadagnate in tempo minore e con quello slancio che è lecito attendersi da una terra così onusta di storia e di realizzazioni altamente civili.

* * *

ATTIVITA' DEL GRUPPO DI LAVORO PER LO SVILUPPO ECONOMICO DELLA PROVINCIA DI VERONA NEL SEMESTRE SETTEMBRE 1962 - FEBBRAIO 1963

Oltre che nei rapporti periodici redatti dal presidente del Gruppo, i lavori svolti dal Gruppo di lavoro durante sei mesi della sua attività si compendiano in 164 elaborazioni e in 254 cartogrammi — che hanno costituito il complesso delle indagini di laboratorio — e in 250 sopralluoghi e interviste che hanno costituito le indagini di campo.

Le indagini si raggruppano secondo i seguenti temi:

I° INDAGINI INDUSTRIALI

1) *Indagine settoriale sull'industria della provincia (in corso)*. Con lo scopo di analizzare la struttura dell'industria della provincia:

a) Si è compilato un questionario recante 76 quesiti; b) Si sono effettuate 150 interviste eseguite da 10 intervistatori sulla base del questionario sub. a) presso tutte le più importanti imprese di tutta l'industria della provincia e quota parte delle imprese medie e piccole. Ciò con lo scopo di avere un campione rappresentativo stratificato secondo il peso di ogni singolo settore di attività industriale nel complesso per fare lo spunto sull'industria; c) E' in corso la redazione di monografie per ciascun settore industriale della provincia.

2) *Analisi delle caratteristiche industriali al 1961, per settore di attività economica.*

3) *Analisi dello sviluppo industriale dal 1951 al '61.*

4) *Analisi del reddito industriale al 1961.*

II° INDAGINI SULLE FORZE DI LAVORO

1) *Caratteristiche delle forze di lavoro.*

2) *Indagini sugli abbandoni dalla agricoltura.*

III° INDAGINE SULL'ADDESTRAMENTO PROFESSIONALE (in corso)

Queste le indagini specifiche: a) Rapporto fra gli anni scolastici '54-'55 e '58-'60 (1 elaborato); b) Situazione al 1963 (1 elaborato); c) Raccolta di dati (8 elaborati).

IV° INDAGINE SULLA ZONIFICAZIONE DELLA PROVINCIA (in corso)

Con lo scopo dell'analisi della topografia economica della regione veronese sono state effettuate:

1) *Indagine di campo per un complesso di 48 Comuni.*

2) *Elaborazione delle attività economiche dei Comuni.*

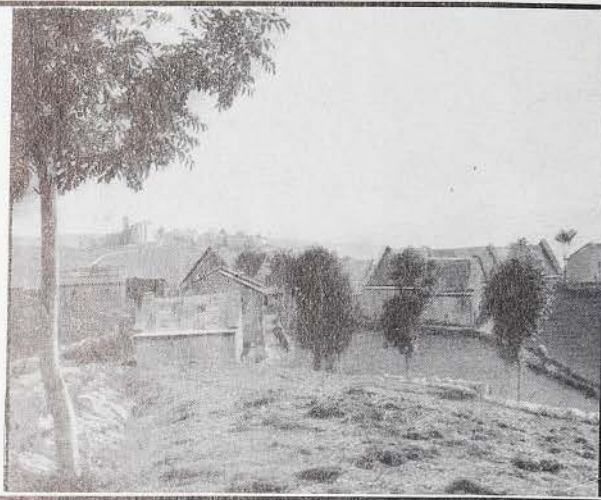
3) *Elaborazione sul reddito.*

V° INDAGINI VARIE

1) *Indagine sulla finanza locale;* 2) *Indagine sulla convenienza del canale navigabile;* 3) *Indagine sul credito.*

Gli alti pascoli dei Lessini

Le tradizioni delle genti originarie dell'altopiano alle spalle di Verona, colonizzato in parte da boscaioli e pastori bavaresi giunti nel Medioevo, consolidate in un'unione secolare nei Tredici Comuni, rivivono nella "Comunità della Lessinia", sorta per combattere l'amara povertà della gente, usa all'emigrazione quando non alla miseria - Le principali iniziative, oltre alla realizzazione dell'acquedotto, riguardano la viabilità, il turismo, il miglioramento della produzione foraggera e dell'allevamento e soprattutto la costituzione di associazioni e cooperative tra i montanari.



DI
GIORDANO SABAINI

Corona Verona e la difende dalla tramontana una larga fascia di colli, di cui una propaggine estrema si spinge fin dentro la cinta delle vecchie mura comunali a far da fondale stupendo alla città. I colli digradano a ventaglio verso la pianura, scendendo da un nodo montano che costituisce l'altopiano dei Lessini. Questo presenta le sue quote più elevate nella zona settentrionale e scende regolarmente verso mezzogiorno, prolungandosi in numerose catene quasi rettilinee, disposte a ventaglio e separate da profonde incisioni. I suoi confini geografici lo collocano tra la valle dell'Adige ad ovest, la Vallarsa e il Pian delle Fugazze a nord, la valle del Léogra ad est e la pianura a mezzogiorno.

La parte settentrionale del sistema è dolomitica e le cime più elevate, che da sud hanno forma depressa per il particolare andamento della stratificazione e per l'avanzata erosione delle rocce, presentano sugli altri versanti pareti e torri di alto interesse alpinistico. Immediatamente sotto si estende la fascia calcarea, che predomina su tutto l'altopiano. Qui si sono prodotti imponenti fenomeni carsici, con profonde incisioni

vallive, con grotte, gole, caverne, doline, abissi. Qui si apre la "spluga della Preta", uno dei maggiori abissi del mondo, la cui esplorazione iniziata una trentina di anni fa venne ripresa in questo dopoguerra fino ad una profondità di quasi 900 metri.

La movimentata struttura sotterranea di questi monti (capita anche che una caverna si apra all'improvviso), unita alla fessurazione e alla friabilità dei calcari e delle dolomie, fa sì che le acque sprofondino nel sottosuolo estremamente permeabile, risalendo alla superficie solamente all'inizio della pianura. Nonostante questo, le piene dei fiumi sono spesso rovinose. Il progno di Squaranto, ad esempio, travolse anni or sono la strada della valle per lungo tratto. Il fatto è dovuto all'alta piovosità alla quale è sottoposta la zona settentrionale e all'irregolarissimo regime torrentizio.

Le valli dei Lessini, che si aprono larghe al loro sbocco in pianura, si restringono abbastanza presto, assumendo una tipica forma a V, incassata fra i contrafforti dell'altopiano, che sono coltivati fin dove è possibile e sui quali si adagiano i centri abitati. Dove



i vari contrafforti si saldano, alle testate delle valli, si hanno le ultime abitazioni permanenti. Sopra è il regno delle malghe, l'immenso pascolo che sale lento verso settentrione, a terminare in una corona di belle cime, non molto rilevate, che strapiombano sulla trentina valle dei Ronchi.

I Lessini, propriamente, sono quelli veronesi, limitati alla zona tra le valli dell'Adige, dei Ronchi e dell'Alpone. Il loro interesse storico nasce dalla singolare comunità che per lunghi secoli vi ebbe larga autonomia, favorita anche dalle particolari condizioni di isolamento alle quali la costringeva la posizione geografica: i Tredici Comuni.

A questo proposito è da inserire il discorso sulla origine delle genti dell'altopiano, che ha offerto lo spunto per lunghe controversie. Anche il nome dei monti è misterioso; è tuttavia attendibile che "Lessini" sia un termine che voglia indicare i terreni da pascolo.

Più complesso è il problema della gente. Ancora all'inizio del nostro secolo si potevano trovare nella parte più remota paesi nei quali si parlava un linguaggio che i glottologi hanno catalogato tra gli alto-tedeschi. Giazza era, con Campofontana, il luogo nel quale tale parlata si era meglio conservata. Ora è quasi perduta, ma qualcuno dice ancora: "*Bar reidan Tauc*" (*Noi parliamo tedesco*).

Da questa affermazione erano partiti d'impeto i germanisti che, arzigogolando su alcuni elementi, avevano concluso che le popolazioni delle prealpi erano tedesche e che erano state sopraffatte dalle genti latine, salite dalla pianura. E questo non solo per le prealpi veronesi, ma anche per quelle venete (poiché esistevano analoghi agglomerati tedeschi nel Vicentino e, più lontano, in Carnia) se non, addirittura, per tutto l'arco prealpino.

La loro ipotesi non vale molto di più di quella degli umanisti del nostro rinascimento che, in vena di reminiscenze classiche, affibbiarono la paternità di questi genti ai Cimbri, dispersi da Mario nella battaglia dei Campi Raudi.

La verità, confortata da complete indagini storiche, è che i tedeschi si stabilirono qui dopo essere passati per l'altopiano di Folgaria (dove li aveva chiamati il vescovo di Trento Federico Vanga) e per quello, vicentino, dei Sette Comuni, solo alla fine del tredice-

Giorno di festa: attorno al vecchio capitello, tipico esempio di quell'arte rustica di cui l'altopiano presenta opere tanto significative, è riposante conversare serenamente.

simo secolo. I feudatari del tempo — vescovo, canonici, monasteri veronesi, oltre agli Scaligeri — accettarono di buon grado i coloni che s'offrivano di lavorare in luoghi tanto impervi. Così nacquero quelle comunità tedesche che, con l'apporto di altri immigrati, resero coltivabili larghe zone dei Lessini. Altri centri abitati esistevano tuttavia già prima del loro arrivo, e ne fanno fede i numerosi toponimi d'origine latina.

Nell'epoca più remota il maggior reddito era dato in questi monti dai vasti boschi che li ricoprivano, tanto da giustificare in pieno il nome di "montagne del carbone", comunemente loro dato fin quasi al termine della dominazione veneta. In quel torno di tempo, però, vennero aperti i grandi pascoli, sui quali alpeggiare d'estate le mandrie della pianura. E le liti fra confinanti non dovevano essere poi tanto rare se la Serenissima era stata costretta a mandare ogni anno un magistrato ad amministrare la giustizia, alla Podestaria, un lungo fabbricato con un grande portico,

con la chiesa e l'osteria, che esiste ancora, al centro della zona delle malghe.

Così i monti del carbone divennero le montagne dei pascoli, come sono tuttora. Gli abitati si spingevano verso quote sempre maggiori e si procedeva così alla distruzione del bosco, per sostituirlo col pascolo. Purtroppo, nelle adiacenze degli abitati di montagna il pascolo suole essere esercitato con una durata eccessiva e con notevole sovraccarico di ogni specie di animali domestici, riducendo le rade isole di bosco.

A settentrione degli ultimi paesi un unico pascolo si estende ora su di una fascia di terreno che si interna per una decina di chilometri, su di una larghezza di quasi quindici. E' questa la terra delle malghe, parecchie delle quali presentano gravi carenze. Poche hanno ricoveri per il bestiame e il buon esito dell'alpeggio ne risente, particolarmente all'inizio ed alla fine della stagione, quando le notti sono fredde, durante le bufere e sotto il sole delle ore più calde dell'estate. Ma la mancanza più grave, forse, è quella



La fatica della fienagione dà poco frutto sui prati sfruttati da un'agricoltura tradizionale; nuove tecniche si vanno facendo strada per aumentare la produttività e fornire più ampie riserve alla zootecnia, in fase di continua espansione in Lessinia.



dell'acqua, limitata alle pozze di raccolta di quella piovana. Tale malanno è pericoloso specialmente quando la primavera passa asciutta e sul fondo della pozza si raccoglie presto soltanto una fanghiglia putrida. Se a ciò si aggiunge un'estate particolarmente calda, come quella dell'anno scorso, è necessario ricorrere alle botti, per l'abbeverata, od a far compiere lunghe marce al bestiame. L'acqua che occorre per i bisogni del caseificio e degli uomini è quella che si raccoglie in cisterne dai tetti dei fabbricati; sempre troppo poca, così da far mancare spesso le indispensabili condizioni igieniche.

Che le condizioni di vita di tanta parte della gente dell'altopiano siano estremamente precarie, è dimostrato dall'esodo della popolazione, particolarmente dai dati che mostra l'indice di spopolamento in un decennio. I Comuni della fascia orientale godono del triste primato: Badia Calavena ha perduto più di un quarto della popolazione; la seguono Tregnago, S. Giovan-

ni Ilarione, Vestenanuova, Selva di Progno, col suo 15% di diminuzione dimostra una maggior resistenza all'emigrazione, in parte dovuta a fattori locali ed in altra parte al fatto che l'esodo di massa vi era già forte prima dell'epoca considerata. Giova qui ricordare quanto ebbe a dire recentemente don Bruno Moserle, parroco di Campofontana, la più alta parrocchia della diocesi (m. 1223), compresa appunto nel territorio di Selva: «Una volta la mia chiesa era troppo piccola e riusciva a malapena a contenere i fedeli del piccolo borgo. Adesso è troppo grande: nel 1922 gli abitanti a Campofontana erano un migliaio, nel 1948 erano ridotti a 600, oggi sono 213! Questa è la cruda realtà della nostra montagna e se non intervengono fatti nuovi, le prospettive future non sono certo più tranquillizzanti».

Altri Comuni di emigrazione massiccia si trovano sia nella fascia più elevata, con prevalenza del pascolo (Erbezzo, 18,9%), sia nel punto di transizione tra l'economia pastorale e quella più propriamente agri-

L'industria marmifera che si era tradizionalmente attestata a S. Ambrogio di Valpolicella su basi industriali, ha contribuito non poco al rifiorire dell'economia in questi ultimi anni per alcune valli fra le meno dotate, ad esempio la Valpantena.

cola (S. Mauro di Saline, 17,2%). Quest'ultimo caso si spiega con la scarsa produttività di un'agricoltura di tipo tradizionale, su terreni naturalmente poco adatti e depauperati dallo sfruttamento continuo.

Nella fascia pedemontana, dove l'agricoltura si è specializzata, si hanno Comuni in cui lo spopolamento è inesistente (Grezzana) o quasi (Negrar, 0,4%). Ciò è dovuto anche all'inserimento, nel tessuto produttivo, di attività industriali, siano esse di recente costituzione, come a Grezzana, o di solida tradizione, come a S. Ambrogio di Valpolicella, dove si è registrato un incremento della popolazione dell'8,2%.

Le cifre della diminuzione della popolazione sono tali da impesierire seriamente, poichè bisogna tener conto che nello stesso periodo vi è stata una netta diminuzione della mortalità.

Può servire di esempio il rilievo dell'andamento della popolazione nella valle d'Illasi in confronto a quello dell'intera provincia, nei 90 anni dal 1871 al 1961. Mentre la provincia è passata da 369.097 abitanti a 663.054, con un incremento del 180%, Badia Calavena, ad esempio, è rimasta stazionaria (2302-2321) e Selva di Progno è addirittura diminuita (2558-2256). La montagna veronese ebbe nell'Ottocento un incremento di popolazione regolare, che proseguì nei primi due decenni del 1900, quindi si arrestò per diminuire con una certa lentezza, dovuta anche alle difficoltà esterne, che si frapponivano all'emigrazione. Infine, il declino degli anni cinquanta.

L'attaccamento di questi montanari alla loro magna terra è esaltato da ogni parte e si ritiene che l'incognita rappresentata dall'emigrazione li trattenga dallo scendere valle; sono tuttavia già adulte generazioni che possiedono mentalità aperta, che mal si accorda con la rassegnata adattabilità delle generazioni precedenti, abituate all'isolamento quasi assoluto, e che non può trovare sfogo sul posto, se non si costituiscono migliori possibilità di vita.

Secondo alcuni la montagna veronese va avviandosi gradualmente verso una forma mista di agricoltura e industria. In molte case della montagna ci sono ormai uno o due componenti che si recano nelle vicinanze od in fondovalle, o magari in pianura, a lavorare nelle industrie. Alla spinta provocata dall'insufficienza dell'agricoltura, si aggiunge una migliorata disponibilità di mezzi di trasporto, sia personali, che collettivi. Oltre alla gente che si impiega nelle industrie locali, in val d'Illasi il 15% della popolazione attiva vive dell'emigrazione giornaliera, occupandosi prevalentemente in imprese edili e in industrie metal-

meccaniche, soprattutto a S. Bonifacio, a S. Martino B.A. ed a Verona.

Vi sono tuttavia Comuni nei quali l'emigrazione non è uno stillicidio costante e penoso, ma una vera e propria emorragia imponente. Il fenomeno può apparire un utile fatto economico che, oltre a realizzare l'equilibrio demografico, sia fonte di ricchezza e di progresso, dato che gli emigrati inviano capitali alla famiglia e ritornano infine con migliori conoscenze professionali.

Si tratta però, nella sostanza, di rimesse di risparmi, non di capitali, ottenuti spesso a condizioni disastrose (si lesina su tutto, quando si è lontani da casa, persino sull'alloggio e sul cibo), che servono unicamente al mantenimento dei familiari e, nei casi più fortunati, alla costruzione di qualche casetta. E quanto al progresso tecnico, questo sarebbe ottenibile anche in patria, senza essere costretti a spremersi in un lavoro che spesso restituisce gli emigrati solo vecchi, stanchi e logorati. Basterebbero scuole, e non so-



La pietra del luogo è il materiale usato quasi esclusivamente nelle costruzioni dell'altopiano, come in questa contrada adagiata fra i prati ed i boschi di Campofontana.



lo elementari, ma anche secondarie, facilmente frequentabili; sono ancora molti gli studenti che scendono ai centri della città, con una difficoltà anche economica che non tutti possono affrontare.

I frutti dell'emigrazione si presentano, evidenti, anche soltanto a girare per l'altopiano. Case e contrade intere abbandonate (solo a Badia Calavena le abitazioni deserte costituiscono il 45% del totale), lavori affidati alle donne ed ai ragazzi, agricoltura misera.

Alcune forme pittoresche di lavoro, che consentivano ancora nel secolo scorso e nei primi anni di questo un arrotondamento dei magri guadagni, sono scomparse. Il contrabbando era attivo prima della guerra del '15 attraverso il confine con l'Austria, che correva lungo il crinale dal Corno d'Aquilio alle Tre Croci. Stradette e sentieri lo solcavano, sorvegliate dai finanzieri accantonati in casermette che ora sono passate alla Forestale. E delle osterie che li rinfrancavano nel loro cammino, poche sono rimaste, a menare vita stenta e grama.

Scarsamente rappresentati nella produzione zootecnica dei Lessini, gli ovini si incontrano a greggi transumanti dall'una all'altra vallata. E' una forma arcaica di pastorizia.

L'epoca dei frigoriferi ha fatto tramontare definitivamente anche un'altra attività della quale i montanari della Lessinia erano depositari: la fabbricazione e il commercio del ghiaccio. Scendevano nelle rabbriventi albe dell'estate i carretti gocciolanti ricolmi di lastre di ghiaccio, accuratamente imballate con la paglia, da vendere in città. Era ghiaccio tagliato d'inverno dalla crosta che il gelo formava sulle pozze e posto a conservare nell'interrata cavità delle ghiacciaie. Ora queste non sono che una nota caratteristica del paesaggio lessinico, e il profondo pozzo vuoto che lasciano intravedere attraverso la bassa porta senza imposta è il segno dell'abbandono e dell'inutilità, che la vicina pozza limacciosa sottolinea amara.

L'area montana che supera i seicento metri — quasi 39.000 ettari sul totale di 45.000 ettari della montagna veronese — è coltivata a seminativi soltanto per un decimo; i prati si estendono per una superficie doppia ed i pascoli per quasi 9.000 ettari. I boschi coprono un'area di 13.000 ettari ed i terreni incolti e sterili quasi 5.000 ettari. Un terzo dell'area totale è posta al disopra dei mille metri e presenta un'economia a carattere spiccatamente alpino, tipico delle malghe, integrato dai boschi. Il Comune di Boscochiesanuova, ad esempio, conta circa seimila ettari di malghe, che durante l'estate si caricano di migliaia di bovini. Quelli stabili, nell'ambito del Comune sono più di tremila, di cui solamente un decimo di razza bruno-alpina. A questo proposito giova osservare che a partire dal 1950 sono stati introdotti negli allevamenti della montagna veronese, con i contributi del ministero dell'Agricoltura e delle foreste e successivamente con quelli del consorzio dei Bacini imbriferi montani, più di 1.700 capi, mentre sono stati spesi 130 milioni dello Stato e degli enti locali in contributi per il solo acquisto di riproduttori.

La zona sotto i mille metri ha invece indirizzo agricolo, con prevalenza zootecnica e forestale. Si tratta di aziende che nella maggioranza assoluta hanno dimensioni piccolissime e sono condotte direttamente dai proprietari.

In due Comuni non si ha addirittura altra forma di conduzione di quella diretta; ciò avviene ad Erbezzo ed a S. Mauro di Saline. Ma anche altrove la situazione non è gran che differente: a Badia Calavena, S. Anna d'Alfaedo e Velo i poderi diretti in altro modo sono appena l'1%, a Boscochiesanuova, Selva di Progno e Vestenanuova arrivano al 2% e negli altri Comuni non raggiungono quote eccessive.



vamente superiori. Questa zona è soggetta al ricorrere di calamità con le frequenti aridità estive (ultima, quella del 1962) che colpiscono la produzione agricola e debilitano il bestiame, o le grandinate che distruggono i raccolti della fascia collinare. Ciò che maggiormente incide nelle condizioni economiche è tuttavia il basso livello dei redditi, caratteristica specifica dell'eccessivo frazionamento delle aziende e del modo tradizionalmente arcaico di coltivazione.

La bassa produttività è negativa perchè blocca qualsiasi tentativo di miglioria, tendente ad aumentare il reddito, con un circolo vizioso che costringe i meno dotati di iniziativa a rimanere succubi della tradizione, rimediando in qualche modo una vita stentata, ed i più intraprendenti ad andarsene, spesso temporaneamente ma talvolta in maniera definitiva.

Ciò non è necessariamente vero dappertutto; si hanno plaghe in cui si notano segni di iniziativa, dovuti a favorevoli congiunture od a stimoli esterni. Certo è che le condizioni non mutano per lo sforzo dei singoli o per cause naturali, mancando ad un tempo un adeguato sviluppo tecnico e la necessaria

accumulazione di fondi che permetta miglorie e riordinamenti fondiari. A questo proposito non servono gran che neppure le rimesse degli emigrati ed i salari degli operai che scendono in città o negli stabilimenti di fondovalle. L'esperienza ha dimostrato che tali capitali — sempre limitati d'altronde — non vengono impiegati d'ordinario nel miglioramento fondiario, occorrendo più spesso per il rifacimento dell'abitazione, quando non al puro e semplice sostentamento e risparmio.

L'insufficiente sviluppo del reddito incide sui bilanci comunali, che non possono permettersi quella politica di opere pubbliche che potrebbe avere utili ripercussioni nello sviluppo dell'industrializzazione e del turismo. Le Amministrazioni locali sono invece assillate dalle spese per l'estesa rete stradale, sottoposta all'usura dell'acqua, della neve e del ghiaccio, per tutti i servizi essenziali e per l'assistenza sanitaria alle numerose famiglie indigenti. Di qui, nonostante la notoria oculatezza — che rasenta talvolta la turchieria — delle Amministrazioni comunali, si ha l'elevato carico fiscale, altra nota dolente della nostra montagna.

Una tipica visione del paesaggio della Lessinia, che digrada dolcemente con prati e pascoli verso le contrade del piano.

La gente della città, abituata a venire su questi monti solo quando la neve fa tutto candido o nei mesi sfolgoranti dell'estate, ha incominciato da non moltissimo tempo a conoscerli. I Lessini hanno tutte le caratteristiche per la valorizzazione turistica di una zona montana: condizioni naturali, clima, aspetti panoramici, facilità di accesso, varietà di altitudini e di paesaggi. Unico punto sfavorevole, oltre alla posizione geografica che la pone a ridosso di regioni montane di antica tradizione turistica, è una certa difficoltà a mutare le tradizioni di una popolazione abituata a lavori duri e pesanti e non sempre pronta ai servizi turistici.

Il successo turistico (pur non ancora proporzionato alle possibilità) di Boscohiesanuova, che la bella strada ha collegato con le grandi vie di comunicazione, è stato una sveglia per tutta la Lessinia. Se ne potrà migliorare la ricettività, usando anche la nuova legge (N. 68 del 15-2-1962, pubblicata sulla G.U. del 7-3-62) che prevede l'intervento dello Stato nel pagamento del 3% degli interessi sui mutui contratti per la costruzione e il miglioramento alberghiero. Si dovrà curare una sollecita preparazione di carattere professionale nel settore turistico e alberghiero, sollecitando anche una più spiccata politica turistica delle Amministrazioni comunali, in collegamento con le pro-loco.

Anche la costruzione del nuovo acquedotto della Lessinia ha dato buoni risultati. Si è trattato di una opera imponente, che ha liberato l'intero comprensorio dalla schiavitù della mancanza d'acqua e che è stato il primo grande lavoro compiuto dalla "Comunità della Lessinia", un ente sorto in questo dopoguerra per la risoluzione dei problemi collettivi e che raggruppa i diciotto Comuni interessati. E' lo spirito dei "Tredici Comuni" antichi che ha trovato una nuova forma di espressione, saldando insieme tutte le genti dell'altopiano e formandone un complesso unitario. La Comunità è nata allo scopo di *"promuovere, coordinare ed aiutare le iniziative dirette al progresso e al benessere della zona"*, com'è chiaramente detto nello statuto. La Comunità ha avuto origine dal desiderio di un migliore avvenire che uomini responsabili ed attivi hanno saputo concretare in questa iniziativa, parallela ad altre realizzazioni analoghe sorte altrove.

La Comunità ha preso iniziative numerose e fondamentali; prima fra tutte la costruzione dell'acquedotto, del quale abbiamo detto. Una ricerca della soluzione del problema della viabilità si è avuta con numerosi interventi. I Lessini, piano inclinato scen-

dente verso la pianura con i marcati intagli delle valli, ha accessi solo da sud. In questo modo i Lessini sono tagliati fuori dalle correnti di traffico e da quelle turistiche, e non solo da quelle internazionali, ma anche dalle più modeste.

Non solo alcuna strada si spinge verso il Trentino, ma non vi è neppure una seria trasversale est-ovest, la cui mancanza non è giustificata da gravi difficoltà tecniche. A dire il vero, in questi ultimi tempi è entrata in funzione la strada Velo-Selva di Progno e si stanno completando i lavori sulla Valdiporro-San Francesco di Roverè, che dovranno essere inserite nel collegamento trasversale auspicato. Oltre alla strada di Boscohiesanuova ed a quelle accennate, sono stati avviati lavori di minore importanza generale, ma di alto interesse locale.

Con la soluzione del problema idrico, avvenuta con l'acquedotto del quale si è detto, si è avviato ad un deciso miglioramento il benessere delle popolazioni ed il comfort che attirerà correnti turistiche. Non è stato neppure dimenticato il fabbisogno di energia elettrica, e gli impianti telefonici delle frazioni, per cui sono stati realizzati o sono in progetto numerosi impianti.

Per quel che riguarda la produttività, approfittando di tutte le leggi esistenti, ed in particolare di quella specifica per i territori montani e quella sui bacini imbriferi, sono state intraprese opere per il miglioramento dei fondi e del personale. Si è agito in favore delle aziende agricole, dei degradati boschi di cedui, ma lo sforzo maggiore è stato fatto per la produzione foraggera e l'allevamento del bestiame, che sono i cardini dell'economia agricola dei Lessini. Si è trattato dapprima di inderogabili interventi, volti a sanare insostenibili situazioni sociali ed economiche. Ora si continua su questa strada con caseifici cooperativi e con tutti gli accorgimenti per il miglioramento della resa e della qualità dei prodotti dell'allevamento. Si è cercato soprattutto di potenziare lo spirito di associazione e di cooperazione della gente della Lessinia, che già ha dato i primi buoni frutti.

Così, nell'area degli antichi "Tredici Comuni", sono state poste le premesse per risolverne i problemi, in comunità di intenti e di vedute, avviando il miglioramento della produttività del suolo e del tenore di vita e degli abitanti. E col benessere economico si aprono alla collettività della montagna le prospettive di una vita sociale in evoluzione, con tutti i vantaggi per gli individui e per la comunità che vi sono compresi.

Prime lauree a Verona

Nella prossima estate avremo i primi laureati della Facoltà veronese di economia e commercio, che ha ottenuto l'atteso riconoscimento quale sezione staccata dell'Università di Padova - E' stato lo stesso Ministro della Pubblica Istruzione, on. Gui, a darne l'annuncio ufficiale nel corso di una solenne cerimonia svoltasi al palazzo della Gran Guardia - Il riconoscimento premia la lungimiranza dei promotori dell'iniziativa universitaria voluta dal consorzio creato da Provincia, Comune e Camera di commercio, e la tenacia con la quale Verona ha sostenuto l'idea superando ostacoli non indifferenti per raggiungere il felice traguardo - La Facoltà costituisce il primo nucleo dello studio universitario scaligero che si pensa di integrare con il corso per la laurea in lingue e letterature straniere ed altre istituzioni che potenzino la scuola di cultura superiore, come merita una città in costante ed esemplare sviluppo.



IL DISCORSO DELL'AVV. GOZZI

Quella di martedì 9 aprile, alla Gran Guardia, è stata, più che una solenne cerimonia, una festa per l'intera Verona, rappresentata dai suoi massimi esponenti. Ha preso il via ufficialmente la Facoltà di economia e commercio, fra l'entusiasmo degli studenti, presenti anch'essi in foltissimo gruppo. Il Sindaco prof. Zanotto ha espresso il compiacimento della città, notando come il riconoscimento giungesse a soddisfare un'antica aspirazione di Verona. Poi ha parlato il presidente del consorzio, avv. Gozzi, che ha offerto al Ministro Gui una preziosa riproduzione di una formella del portale di San Zeno come segno di riconoscenza. Lo stesso Ministro si è infine complimentato con Verona per l'intelligenza e la serietà del suo impegno, indicando la soluzione raggiunta ad esempio perchè informata a quello spirito di decentramento degli istituti universitari che deve essere alla base della politica della scuola superiore negli anni futuri. Ecco il testo del discorso pronunciato dall'avv. Gozzi:

Signor Ministro,

Verona — attraverso le nobili parole del suo Sindaco — certamente ha parlato alla sua mente ed al suo cuore.

Bello è in questa lieta riunione, conclusiva di un lungo impegno, ritornare ai principi, ai sentimenti che contraddistinsero questa fatica; doveroso è questo ritorno per cogliere in noi le note armoniche di una soluzione che inerisce alla nostra storia; di una iniziativa che, non ancora nata, si volge già con rigogliosa giovinezza a cogliere quei frutti che spiriti responsabili e vocazione di una città abbinarono da lungo tempo ad un sì nobile tema.

Signor Ministro,

accanto ai sentimenti di un popolo, voglia ricevere una pubblica attestazione di riconoscenza anche da parte di coloro che, nell'unità consortile, hanno sempre saputo di rappresentare non solo la responsabilità di enti pubblici che promossero l'iniziativa universitaria veronese, ma sanno ancora più di aver interpretato quei temi che il Sindaco ricordava ora nella sua allocuzione.

Lei ha voluto portarci di persona una lieta notizia: quella del riconoscimento della nostra facoltà di economia e commercio.

In questa sua presenza di oggi noi cogliamo quella nota di serietà e di coerenza con la quale lei ci ha ricevuto ancor la prima volta per esaminare, studiare e discutere il problema universitario veronese.

Da quel giorno — ed era uno dei primi della sua fatica di Ministro della P.I. — lei non è mai venuto meno a quella nota: nei piccoli o grandi accadimenti della nostra ultima fatica sempre l'abbiamo sentita vicino a noi: a consigliare, a suggerire, a sostenerci, a superare gli ostacoli che man mano si presentavano, sempre con tempestività e con prontezza.

Verona oggi, doverosamente e pubblicamente, con il Consorzio universitario, gli enti, i docenti, gli studenti, deve a lei questa testimonianza di verità.

Testimonianza — ne sono certo — che lei vorrà ricevere come conferma del suo metodo di lavoro e di impegno, ministeriale e parlamentare. Lei stamane reca a Verona ed alla sua iniziativa universitaria la pace, quella pace che solo la certezza del diritto può dare, pace che premia una lotta ed una conquista meritevoli per il traguardo fissato; pace che vuol es-

sere il fondamento primo dell'avvio di una costruzione che si propone l'elevazione più completa, morale e culturale, di una popolazione che ha titoli per meritarsela.

Lei, signor Ministro, viene a Verona a portare la pace con il suggello della legittimità all'iniziativa intrapresa dai veronesi, viene, a nome dello Stato, a dare atto che quanto promosso dai veronesi merita il riconoscimento statale.

E' questo, per noi, un alloro che porremo gelosamente nella storia della nostra terra e che ci inorgoglisce — ce lo lasci dire — più di qualsiasi atto solenne che costituisca ex novo, con atto dell'autorità, una scuola di così alto grado. Esso viene dopo che il Consiglio superiore del suo Ministero con voto unanime, che al contempo voleva premiare e la serietà della scuola e la soluzione unitaria veneta data al problema, ebbe a presentare alla sua firma il decreto di riconoscimento.

Verona, nel clima della libertà, si è impegnata con passione e con tenacia, ha costruito prima, ed ha voluto essere giudicata poi, giudicata non solo per le sue nobili tradizioni, ma per la validità del suo impegno realizzato.



Un aspetto della sala durante la cerimonia dell'annuncio del riconoscimento della Facoltà al palazzo della Gran Guardia.

Ci consenta, signor Ministro, queste non modeste parole, le voglia sentire come espressione della nostra vivacità, ma soprattutto della serietà, con la quale abbiamo affrontato questo tema.

Voglia convenire con noi su di una profonda verità: ogni tema ed ogni impegno civico si matura anzitutto nel fondo della coscienza popolare di ogni comunità, e questa maturazione non è solo frutto ideale o sentimentale, ma è soprattutto testimonianza del lavoro, del sacrificio ad esso dato da tutti coloro che si sentono impegnati alla loro realizzazione.

Anche per questo, signor Ministro, questo nostro studio volle fregiarsi del termine "libero"; appellativo che per noi veronesi volle porsi come premessa indispensabile per sottolineare, in tutta la sua pienezza, come una simile scuola dovesse sorgere anzi tutto per impeto della coscienza veronese, condizione essenziale perchè questa scuola potesse essere libera.

Coerenti a queste ragioni, siamo lieti che l'annuncio che lei oggi ci reca costituisca motivo di un ulteriore e futuro impegno per la comunità veronese; impegno soprattutto degli enti, e di tutti coloro che si prodigarono per questa iniziativa, di continuare la loro fatica per fare aderire sempre più questo nuovo

centro di cultura all'ambiente veronese, in modo che esso sia valido strumento per il bene comune della nostra terra, così che i giovani siano ivi educati alla luce dei valori della civiltà italiana e cristiana che trovano in Verona una intima fusione; che quegli interessi, ancora, che fecero di Verona, da secoli, una sentinella d'Italia verso l'Europa, siano recepiti e promossi con pari intensità dal nostro studio universitario.

Queste sono le vocazioni cui le nostre libere comunità sentono di corrispondere nell'ambito dello Stato; siamo perciò certi che esso vorrà sempre più assisterci, potenziando le nostre iniziative.

Il Consorzio universitario sente il dovere, in questa fausta giornata, di unire alla riconoscenza verso di lei, la sua gratitudine verso istituzioni e persone che promossero, in aderenza a tali ideali, questa scuola. Ecco perchè, nella solennità di quest'ora, voglio davanti a lei esprimere un vivissimo ringraziamento verso quegli amministratori — e cito per tutti i primi tre: l'avv. Buffatti, il prof. Zanotto e l'ing. Tosadori — che vollero ricevere dalla "Muratori" questo tema e vollero apportare ad esso la forza, il prestigio, la rappresentatività degli enti veronesi: Provincia, Comune e Camera di commercio.



Sul palco, col Ministro Gui, erano i rappresentanti dei tre enti veronesi, della Facoltà scaligera e dell'Università di Padova.



In alto: parla l'avv. Gozzi. Al centro: viene consegnato il dono al Ministro Gui. In basso: il grazie di uno studente.

Ed insieme ad essi voglio ringraziare l'Istituto "Muratori", i suoi fondatori, coloro che lo rappresentano; anche qui per tutti il suo presidente, prof. Lanfranco Vecchiato.

La storia veronese, attraverso i secoli, è ricca di una serie di nomi gloriosi che illustrarono Verona nel campo degli studi; tutti ricordiamo come alcuni tra questi furono particolarmente pensosi e sensibili alla promozione di Verona a sede di studio universitario.

Non tocca a me ricordare queste pagine della nostra storia; a me tocca solo attestare come questa tradizione continuò nei nostri tempi per merito della Scuola superiore "Muratori" e dei suoi responsabili. Essa ora deve essere ricordata come quella che, coerente ai propri principi di impegno cattolico, sensibilizzò

dal dopo guerra ad oggi i veronesi su questo tema; ma si impegnò altresì con concretezza di sentimenti e di propositi.

Accanto a questi enti ed a queste persone, devo altresì ricordare tutti coloro che per le loro pubbliche responsabilità e per loro particolare vocazione appoggiarono questa iniziativa in questi ormai brevi ma lunghissimi anni: ed anche qui un nome per tutti è doveroso fare per il particolare impegno dell'illustre persona oltre che per la sua rappresentatività, ed è il nome dell'on. Guido Gonella. Un doveroso ringraziamento va anche alla contessa Elena Giuliani Tusini per la profonda sensibilità sempre dimostrata al problema dell'Università e per il munifico dono della sede alla nostra Facoltà di economia e commercio.



Questi motivi, queste dichiarazioni a lei, signor Ministro, amico di Verona, non hanno significato nuovo, essendo a lei ben nota la storia di questa nostra scuola, l'azione degli enti e degli uomini che la difesero, degli ideali sui quali essa si appoggia.

Essi sono solo ricordati da chi rappresenta il consorzio universitario per doverosa espressione di riconoscenza ma, altresì, come testimonianza della validità e dell'attualità dell'iniziativa, soprattutto nei confronti della soluzione che oggi festeggiamo.

Oggi, noi veronesi, nella soluzione ufficiale adottata non vediamo una diminuzione di questa scuola veronese, nè una proiezione ingiustificata dell'ateneo patavino a Verona.

Non per questo lei, signor Ministro, si è mosso da Padova, unitamente ai rappresentanti di quella ma-

gnifica Università; non per questo lei ha con la sua sensibilità appoggiato questa conclusione.

Chi in cuor suo dovesse ragionare così farebbe grave accusa al suo senso di uomo libero, che lo fa rispettoso della libertà altrui, e, me lo consenta, di quella sua *patavinitas* che fu segno nei secoli di maturità e di libertà attorno al suo ateneo.

Mi permetta di aggiungere che costoro farebbero grave accusa anche a quei veronesi che, con i membri dell'attuale consorzio che ho l'onore di presiedere, vollero questa soluzione.

La Facoltà convenzionata di economia e commercio di Verona dell'Università di Padova, fonde ed esalta qui motivi di libertà e di autonomia che sono stati da me ora ricordati con quel rafforzamento che

indubbiamente verrà al nostro studio nel suo inserirsi con metodo nuovo, articolato e decentrato, nel glorioso tronco dell'ateneo patavino.

Padova viene oggi a Verona per dare il suo contributo alla crescita degli studi universitari veronesi. Padova (per quanti di noi questo nome si identifica con quello del suo ateneo, della nostra vecchia e gloriosa università veneta!), Padova darà a Verona contributo prezioso, frutto della sua secolare esperienza.

Coloro che hanno la responsabilità di quell'ateneo — primo fra tutti il suo Magnifico Rettore prof. Ferro, al quale va il nostro caloroso saluto e il nostro compiacimento per l'aiuto dato — con questa soluzione hanno testimoniato la vitalità dell'iniziativa per decentrare la scuola universitaria, facendola rispettosa delle comunità nelle quali essa è chiamata ad opera-

L'on. Gui è stato proclamato matricola onoraria della Facoltà e ha posato fra gli studenti col cappello goliardico.



Il Ministro Gui a palazzo Giuliani, sede della Facoltà. Sono con lui il Sen. Trabucchi, il prof. Morandini e il prof. Verna.

re, per conservarla robusta, armonicamente allacciata attorno al vecchio e glorioso studio dell'evo medio.

Nel 1400 S. Marco provocò lo sfiorire dello studio scaligero veronese, e con i suoi privilegi rafforzò lo studio patavino, avviando la gioventù veneta a quella Università.

Ora, nel 1963, l'ateneo patavino giustamente conserva la sua funzione di prima matrice culturale della gente veneta, e ciò non in forza di privilegi, ma mettendo a disposizione della ormai improrogabile spinta di decentramento della scuola universitaria i titoli acquistati nella sua secolare storia.

Per ciò siamo certi che questa soluzione rappresenterà arricchimento prezioso per Verona, per la sua gioventù, per la serietà e lo sforzo promosso dai suoi enti.

Con questi sentimenti di amicizia porgo, a nome del Consorzio universitario, al pro-Rettore di Padova, prof. Morandini, caro amico degli studi patavini di tanti anni fa, il saluto dei veronesi e la preghiera di farsi interprete di questi sentimenti presso il Magnifico Rettore, il corpo accademico, il consiglio dell'Università di Padova.

Per tutto questo che mi sono permesso di ricordare, questa mattina siamo lieti: l'annuncio che ella reca, signor Ministro, è buono, promana dalla nostra storia, è rispettoso della nostra libertà, è soprattutto volto al nostro bene.

Siamo lieti e siamo grati a lei in modo del tutto particolare.

Voglia ricevere, caro Ministro, il modesto segno che vuole ricordare a lei negli anni prossimi questa ora e la gratitudine dei veronesi.

Verona ha voluto riprodurre dal suo S. Zeno una delle immagini più care che si snodano nelle formelle delle sue porte.

La consegna a lei a nome di tutti noi, enti e persone, città e istituzioni, che sono attorno a lei: Verona dà a lei l'immagine di una delle sue prime Annunciazioni quale sentito riscontro per il messaggio lieto che ella ci reca.

So che a lei sarà particolarmente cara: l'angelo del Signore, che portò a Maria l'annuncio della pace alla umanità attraverso il sacrificio del Figlio Suo, vuole essere per lei e per tutti noi, in questa settimana pasquale, motivo di meditazione; credo che da questa meditazione possiamo trarre il convincimento che lavoriamo veramente per il bene della nostra gente, così come veramente lei ha lavorato per il nostro bene nella realizzazione dello studio universitario veronese che oggi festeggiamo.



Lo schema finale presentato dalla Giunta dell'Amministrazione provinciale di Verona nell'ultima tornata del Consiglio e da questo approvato a conclusione del dibattito sulla relazione del Gruppo di lavoro per l'industrializzazione della provincia di cui diamo pubblicazione in questo numero, ha voluto fra l'altro sottolineare l'importanza delle infrastrutture come premessa necessaria per concepire un organico piano di sviluppo economico-sociale del territorio veronese. Fra i vari settori infrastrutturali reclamati da un ordinato progresso dell'economia, particolare riguardo meritano le strade ed i canali idroviali. Questo settore delle comunicazioni è sempre stato un impegno primario della Provincia, e lo è di più oggi a seguito dell'applicazione della legge sulla provincializzazione delle strade comunali. Non c'è dubbio che il piano di sistemazione della nuova rete viaria di competenza della Provincia, dovrà svilupparsi alla luce delle risultanze di cui alla relazione approvata specialmente nelle microregioni

La viabilità

in cui è prevista una massima industrializzazione.

Ma il problema dell'ammodernamento della rete provinciale delle comunicazioni deve essere integrato dalla previsione di un piano di superstrade a grande scorrimento e di una rete stradale di collegamento interprovinciale ed interregionale. Si nota, ad esempio, una carenza di collegamenti moderni così al nord della provincia come al sud, ed è evidente l'importanza economica che deriverà alla bassa veronese da un'autostrada Cremona - Mantova - Verona - Padova razionalmente collegata al nord ed al sud da apposite strade a scorrimento veloce che permettano il formarsi e l'intensificarsi dei traffici locali verso mercati più vasti all'interno e all'estero, nei due sensi.

Le industrie di base, fulcro dell'industrializzazione del territorio veronese, il cui insediamento viene previsto a sud-est e sud-ovest della nostra provincia, utiliz-

zeranno, in modo ottimale i servizi rappresentati dai canali idroviari.

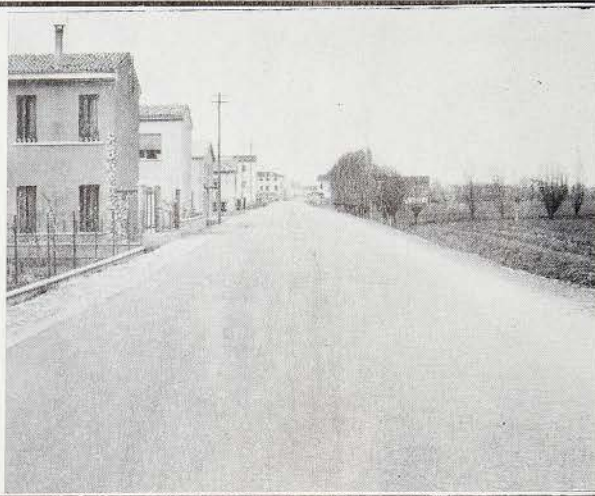
L'Amministrazione provinciale è da tempo inserita nei consorzi nati con il fine di portare a realizzazione questi importanti mezzi di comunicazione per via d'acqua.

Verona-Mincio, navigabilità del Garda con suo collegamento a sud con Mantova, a sud-est con Verona tramite il Mincio, ad ovest con Brescia, Bergamo, Milano, costituiscono le previsioni di sviluppo di una rete idroviaria collegata con l'Adriatico i cui servizi, certamente positivi, incideranno favorevolmente sullo sviluppo economico della nostra città e provincia.

Quanto brevemente esposto costituisce l'argomento di alcuni interventi che si ritiene di esporre come comunicazione di iniziative già in atto alcune, ed altre in previsione e studio.

Una viabilità moderna

L'Amministrazione provinciale ha acquistato — con la legge 12 febbraio 1958 n. 126 — la gestione di 144 strade già comunali, per cui ha predisposto un piano di provincializzazione da attuarsi in due quinquenni; il primo stralcio è in fase di avanzata attuazione e sarà completato entro il 1965, con una spesa di oltre cinque miliardi; per il secondo è stata in queste settimane finanziata la prima parte per un impegno di spesa di oltre quattro miliardi, e si pensa che dovrà presto essere finanziata la seconda per altri cinque miliardi - In totale l'onere sarà di quasi quindici miliardi - La Provincia di Verona è decisamente all'avanguardia nel programma di riordino della viabilità minore, che verrà realizzato secondo le modifiche agli originari percorsi volute dalle moderne esigenze del traffico.



DI
FRANCO CERIOTTO

Soltanto da pochi anni gli amministratori dei Comuni veronesi e non veronesi sono riusciti a togliersi — un'operazione chirurgica effettuata col salutare bisturi d'una opportuna legge — la grossa spina delle nuove costruzioni o normali manutenzioni stradali. Naturalmente la benefica legge 12 febbraio 1958 numero 126 — è a questa che ci si riferisce — non esime i Sindaci dall'occuparsi delle necessità delle loro strade interne, quelle strettamente "comunali", che collegano la piazza principale alla vicina frazione, il capoluogo al cimitero, la chiesa parrocchiale a tutto il paese; ma a quelle "intercomunali" provvede, ormai (o sta provvedendo in base ad un piano decennale) l'Amministrazione provinciale. Ragion per cui si può ben riconoscere che i Comuni si sono tolti una preoccupazione spesso assai grave, un tormento finanziario talvolta assai acuto e produttore di piaghe difficilmente sanabili.

Era tempo, era giusto; bisogna convenirne. Fino a pochi anni fa accadeva, infatti, come tutti sappiamo, che Amministrazioni comunali, con bilanci veramente striminziti si trovavano, continuamente, di fronte

alla necessità improrogabile di provvedere, con una certa regolarità, ai costosi lavori di sistemazione, spesso radicale, delle varie arterie o, addirittura, di costruzione d'arterie nuove; necessità che, di anno in anno, con il continuo incremento della motorizzazione, compresa quella agricola, e con il naturale e sommamente apprezzabile potenziarsi delle attività lavorative, si facevano sempre più pressanti e preminenti, costringendo i responsabili della "cosa pubblica" municipale a dedicarvi ogni sforzo a scapito, magari, del soddisfacimento di altri bisogni pubblici, anch'essi urgenti.

Tuttavia, nonostante tutta la loro buona volontà e abilità, i reggitori di queste Amministrazioni non riuscivano, molto spesso, a tenere in efficienza tutte le "loro" strade "intercomunali", parecchie delle quali, non essendo asfaltate, andavano soggette ad un deperimento sempre più preoccupante, sempre più antieconomico, sempre più pregiudizievole per il normale svolgersi dei traffici. Nè tutte le nuove arterie che sarebbero state necessarie potevano essere costruite nonostante gli aiuti dello Stato o delle Province o





le soluzioni "consorziali". Si verificava, poi, questo assurdo: che Comuni piccoli e poveri erano costretti a sostenere spese fallimentari per sistemare tronchi stradali per loro di scarsissima importanza e battuti, invece, dalle correnti di traffico interessanti i Comuni più grossi. Questo significava, nè più nè meno, "pagare per gli altri".

Una definitiva ed efficace regolamentazione di tut-

Il problema della viabilità minore e del suo ammodernamento è stato affrontato dall'Amministrazione provinciale con largo impiego di energie, nella consapevolezza dell'importanza che una efficiente rete di comunicazioni può avere per l'economia delle singole zone. Ed era una soluzione gravosa, quella da procurare, poichè la rete delle strade provincializzabili nel Veronese corrisponde ad una lunghezza di 1.500 chilometri, una delle maggiori fra le province italiane. Nel nostro territorio già si è alla fase di realizzazione del secondo piano di progetti, il cui ammontare complessivo comporta un finanziamento per quasi 15 miliardi. Particolare cura hanno avuto le strade del Baldo: la foto in alto mostra un particolare della Castion-San Zeno di Montagna.

ta la materia, quindi, si imponeva, anche in armonia al mutar dei tempi, delle esigenze, dei criteri di decentramento amministrativo. Ben lo compresero gli organi governativi i quali, dopo approfonditi studi, iniziatisi parecchi anni fa, nel rinnovato clima democratico portarono, alle Camere, la legge 126 sulle "disposizioni per la classificazione e la sistemazione delle strade di uso pubblico"; legge che, datata 12 febbraio 1958, apparve il 12 marzo di quello stesso anno sulla "Gazzetta ufficiale" e subito divenne operante e accolta, da tutti, con viva soddisfazione: da amministratori come da utenti della strada. Lieti, i primi, di poter verso altre opere di pubblica utilità indirizzare i loro sforzi e interventi finanziari; felicissimi i secondi di potersi risparmiare, transitando sulle strade veronesi, fatica, disagi, tempo, polveroni, fango e pericoli.

E' interessante, ora, esaminare, sia pur molto rapidamente, quale situazione legislativa esisteva prima della legge del '58, ossia prima della radicale innovazione delle competenze stradali tra gli enti pubblici e della miglior distribuzione degli oneri fra i Comuni

e le Province e fra queste e lo Stato (per non parlare delle ulteriori prospettive che potrebbero aprirsi con la creazione delle Regioni, anche in questo campo).

Qualera, dunque, la situazione "giuridica" delle strade italiane prima della recente legge 126? E' presto detto. Ma bisogna, anzitutto, ricordare che fin dal 20 marzo 1865 una legge, recante appunto quella data, aveva previsto, per le arterie del Paese, quattro categorie: nazionali, provinciali, comunali e vicinali. La legge in parola addossava le spese di costruzione o manutenzione nel primo caso allo Stato, nel secondo alle Province (isolate o consorziate), nel terzo ai Comuni e, nel quarto, ai privati. Come si vede un assetto che, sostanzialmente, neppure oggi risulta molto modificato, almeno nella sua impostazione generale.

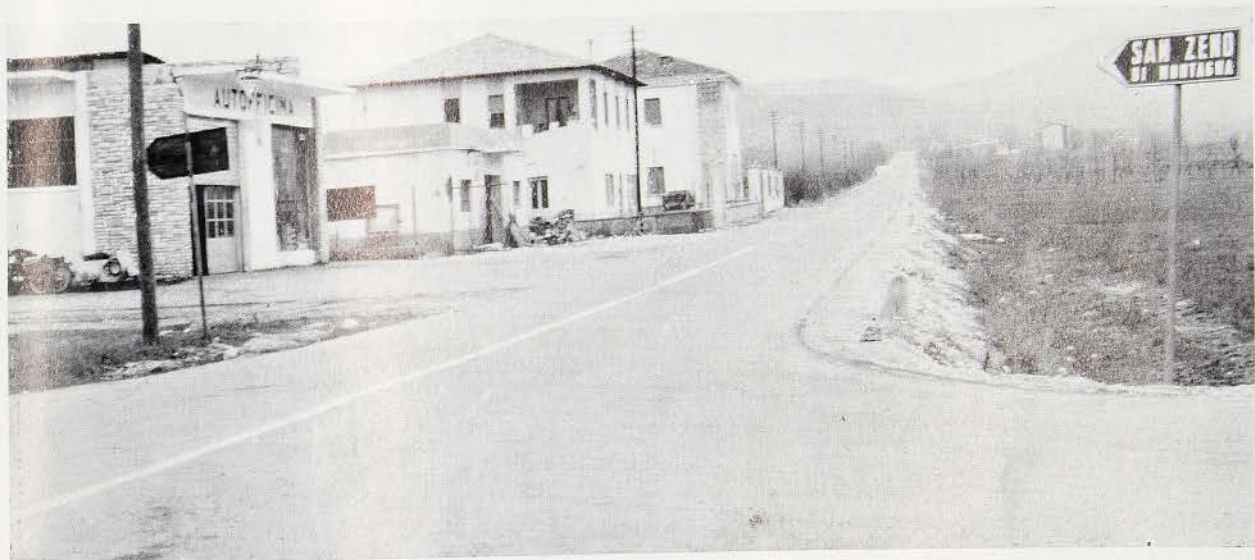
Una variazione a questo schema evidentemente

Vediamo ora le caratteristiche essenziali della legge 126. Anzitutto la classificazione si apre con le strade statali che sono tali se costituiscono le grandi direttrici del traffico nazionale; se congiungono tra loro i capoluoghi di provincia; se allacciano alla rete delle strade statali i porti marittimi o aeroporti o centri di particolare importanza industriale, turistica o climatica; se servono traffici interprovinciali o presentano particolare interesse per l'economia di vaste zone del territorio nazionale. E' da rilevare che in base a questa classificazione, sono passate dalla competenza della Provincia a quella diretta dello Stato (Anas) alcune grandi arterie veronesi: la gardesana orientale (diventa, ora, la statale 249) e il tratto dell'ex nazionale n. 9 dal bivio di Salionze al confine con Mantova (complessivamente km. 61,308). Ma questo è stato,



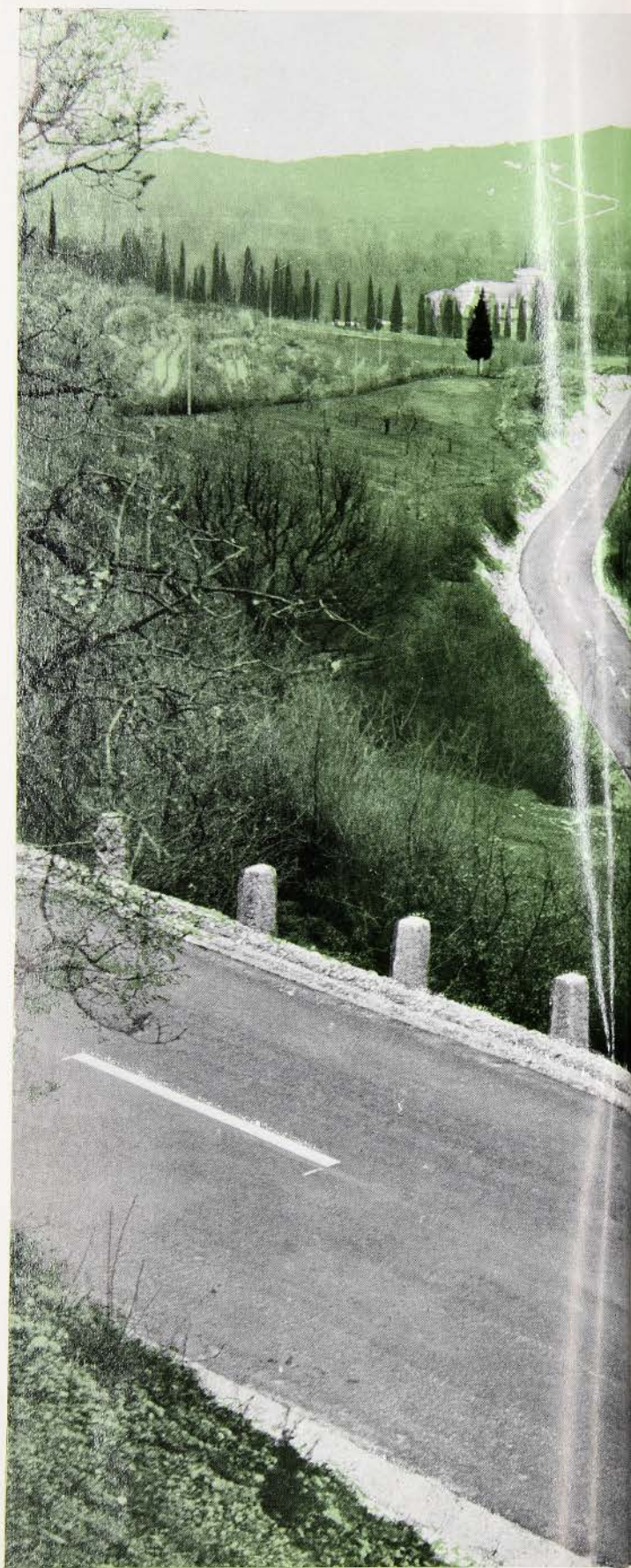
troppo rigido si verificò, nel 1923, tramite la legge Carnazza (dal nome del suo autore). Il relativo regio decreto prevedeva, infatti, che le strade italiane fossero divise non più in quattro ma in cinque classi. Precisamente così: nella prima classe le strade principali; nella seconda quelle per diretta comunicazione fra provincia e provincia; nella terza quelle di diretta comunicazioni dei Comuni con i rispettivi capoluoghi di mandamento del circondario; nella quarta quelle di collegamento fra i capoluoghi dei Comuni e le frazioni, le contrade, i cimiteri, le stazioni ferroviarie dei rispettivi territori (arterie, quindi, strettamente comunali). Nella quinta classe, infine, le strade militari aperte al transito. Per le strade "principali" fu incaricata l'AASS (poi ANAS) di provvedere; per le altre le Province o i Comuni. Per le militari, lo Stato.

Molti i manufatti che sono stati costruiti prima di passare alla sistemazione delle strade. La foto mostra uno dei ponti, quali ne sono stati costruiti a Maccacari (sulla Pradelle-Villafranca) o sulla Trevenzolo-Bagnolo di Nogarole Rocca. Grandi manufatti sono poi stati realizzati per opere di sostegno, come sulla strada di Giazza, una delle arterie in valle che hanno richiesto sforzi finanziari particolari, così come la grande strada dell'Alpone ed altre. Nella pagina accanto la strada che sale da Costermano.





La Verona-lago (sopra) è oggi una delle principali arterie provinciali, ma l'ammodernamento della viabilità ha pure mutato volto a molte altre zone della nostra provincia.







per l'Amministrazione provinciale scaligera, un vantaggio molto relativo rispetto ai considerevoli oneri che le sono derivati dalla assunzione "in carico" di ben 144 strade veronesi che, prima, erano di competenza dei singoli Comuni.

Le strade sono provinciali (dice sempre la nuova legge) se allacciano al capoluogo di provincia i capoluoghi dei singoli Comuni della rispettiva provincia o più capoluoghi di Comuni tra loro; se allacciano alla rete statale e provinciale i capoluoghi di Comuni particolarmente importanti per popolazione o perchè sede di notevoli industrie o perchè centri di intensa attività commerciale o perchè centri climatici o turistici di notevole rilevanza; se allacciano capoluoghi di provincia o di Comuni importanti ai più vicini aeroporti, stazioni ferroviarie, porti marittimi, lacuali o fluviali; se costituiscono diretti e importanti collegamenti tra strade provinciali o sono riconosciute necessarie per la valorizzazione di importanti attività agricole.

Pure assai chiari sono i criteri che la nuova legge ha fissato per la determinazione delle strade comunali. Esse sono tali se congiungono il maggior centro del Comune con le sue frazioni, con la prossima stazione ferroviaria o tramviaria o automobilistica, con un aeroporto o con un porto marittimo, lacuale o fluviale, ovvero con le località che sono sede di essenziali servizi interessanti la collettività comunale; se congiungono le frazioni del Comune tra loro; se passano nell'interno degli abitati, eccettuati i tratti interni di strade statali o provinciali che attraversano abitati con popolazione non superiore ai ventimila abitanti. Tutte le altre strade, dice la legge, sono vicinali oppure, in casi particolari, di bonifica, oppure militari di uso pubblico. Il testo della legge contiene, poi, le norme relative al piano di classificazione dei vari tipi di strade e quelle riguardanti i finanziamenti con la relativa percentuale di contributo statale e le somme a disposizione nei vari esercizi.

In adempimento a questa legge e attraverso accordi

La prima parte del piano di provincializzazione sarà realizzata entro due anni, per una spesa superiore ai cinque miliardi.



presi con le Amministrazioni municipali interessate tramite l'Unione Comuni veronesi, la Provincia ha acquisito, in voluminoso "dossier", tutti i relativi progetti tecnici e finanziari i quali in parte sono stati già realizzati, in parte sono in corso di lavoro e in parte sono in attesa degli ulteriori finanziamenti statali a scadenze fisse. L'Amministrazione provinciale scaligera, per quanto la riguarda, può andare orgogliosa di aver non solo impostato un primo gruppo di interventi prima ancora che la legge 126 entrasse in pieno vigore ma di essere, comunque, in vantaggio di almeno un anno sulle scadenze. Al riguardo la Giunta e il Consiglio provinciali e l'Ufficio tecnico hanno svolto un prezioso lavoro.

E' stato previsto che il grande piano relativo alla provincializzazione di tutte le strade concordate e stabilite sia attuato completamente in due quinquenni il primo dei quali, cominciato nel '60, si chiuderà nel 1965.

Mentre l'intero piano riguardante le arterie del ter-

ritorio veronese fissa, per il decennio, una spesa complessiva di 14 miliardi 445 milioni e 300 mila lire, l'importo dei progetti che saranno realizzati fino al 1965 (primo quinquennio) è stato calcolato in lire 5 miliardi e 286 milioni. Su quest'ultimo importo di spesa lo Stato concorrerà con tre miliardi e 500 milioni (circa il 70 per cento). Analogo contributo sarà concesso sulla spesa relativa al secondo quinquennio. Logico aiuto statale, questo, perchè le Amministrazioni provinciali non avrebbero potuto, da sole, sostenere l'intero onere di questi passaggi tenuto conto delle condizioni di estrema precarietà di tante arterie "intercomunali" ereditate e, inoltre, del forte incremento delle spese di manutenzione che si verificherà, nel tempo, specie se sopravverranno stagioni troppo calde o troppo rigide nel quale ultimo caso, come è accaduto nell'inverno testè trascorso, i danni subiti dalle strade veronesi possono essere ingentissimi. Infatti, quelli verificatisi nei mesi scorsi sono stati calcolati in quasi duecento milioni.

Nella sistemazione delle strade provincializzate lo Stato concorre con il 70% e la Provincia con il 30% della spesa.

TRACCIATO DELL'ARTERIA	SITUAZIONE
Calmasino-Ronchi di Pastrengo tronco Cà Mazzano-bivio per Ronchi	appaltata ma non iniziata perchè coincide con la stazione di uscita dell'autostrada del Brennero
Costermano-Castion-San Zeno di Montagna (tronco Costermano-bivio per Albisano)	finita al manto
Marega di Bevilacqua-Boschi San Marco-Boschi Sant'Anna-Legnago Bevilacqua-Terrazzo (tronco Bevilacqua-Marega)	finita al manto al 50 %
Santa Croce di Minerbe-Palazzina-Bevilacqua	finita al manto
Castagnaro-Menà (tronco Castagnaro-Menà) (tronco attraversamento abitato)	finito al manto appaltato il 25-3-63
Mozzecane-Pradelle-Trevenzuolo (tronco località Rovere-Corte Zera)	finita al manto
Villimpenta-Gazzo-Roncanova-Correzzo-Maccacari-Sustinenza-Casaleone (tronco Chiavica-Sustinenza)	al 75 %
Nogara-Brancon per Villimpenta (tronco Brancon-Villimpenta)	finito al manto
San Bonifacio-Volpino-S. Stefano	al 30 %
S. Stefano-Veronella-Albaredo	appaltata il 25-3-63
Roverchiara-Bonavigo-sbocco sulla principale per Minerbe (tronco Roverchiaretta-Ponte sull'Adige) (tronco Bonavigo-S. Stefano di Minerbe)	finito al manto finito al manto
Roverchiara-S. Pietro di Morubio-Cà del Lago-Cerea (tronco S. Pietro Morubio-Ramedello) (tronco Ramedello-Cerea)	al 15 % al 15 %
Illasi-Cazzano di T.-Soave-SS 11 (tronco Capovilla-San Felice) (tronco San Felice-Ponte sul Tramigna)	finito al manto finito al manto
La Colombara-Roncà-Terrossa-La Pergola (tronco Roncà-Osteria Modena) (tronco La Colombara-Roncà)	finito al manto appaltato il 25-3-63
Cerro-Roverè-Velo Veronese (tronco Cerro-Pissarotta) (tronco Vajo Cracco-Roverè-Velo)	appaltato l'1-4-63
S. Anna d'Alfaedo-Prun-S. Maria di Negrar (tronco S. Anna d'Alfaedo-Corrubio)	al 50 %
Erbezzo-Bellori-Stallavena (tronco Erbezzo-Chiavara)	al 50 %
Velo-S. Mauro-Mezzane-Lavagno - SS 11 (tronco Bettola del Pian-La Società)	al 30 %
Villa Bottona di Lazise-Colà - SS 11 (tronco Villa Bottona-Colà)	al 50 %
Lazise-Calmasino-Cavajon (tronco bivio Vallesana confine Bardolino) Gazzo - SS 11	al primo "macadam" finita al manto
Veronella-Cologna Veneta (tronco Olmo-Ponti)	al 50 %
Trevenzuolo-Torre di Isola della Scala (tronco in Comune di Isola della Scala) (tronco in Comune di Trevenzuolo)	appaltato il 25-3-63 appaltato il 25-3-63
Isola della Scala-Crosara-Sanguinetto (tronco in Comune di Isola della Scala)	appaltato il 25-3-63
Isola della Scala-Villafranca-Oppeano (tronco in Comune di Isola della Scala) (tronco in Comune di Bovolone) (tronco in Comune di Oppeano)	appaltato il 25-3-63 appaltato il 25-3-63 appaltato il 25-3-63
Caprino-Ferrara di Monte Baldo (tronco Valsecca-Pazzon-Vezzan)	appaltato l'1-4-63
Caprino-Rivoli-San Peretto (tronco Piatano-Osteria Zuane)	appaltato l'1-4-63
Povegliano-Nogarele Rocca (tronco in Comune di Povegliano)	appaltato l'1-4-63
Beccacivetta-Zera di Buttapietra (tronco in Comune di Buttapietra e Vigasio)	appaltato l'1-4-63
La Motta-San Pietro di Morubio-P. Molaro (tronco in Comune di Roverchiara)	appaltato l'1-4-63
San Bonifacio-Lobbia-confine Vicenza (tronco in Comune di San Bonifacio)	appaltato l'1-4-63
Tarmassia-Casalbergo-Buttapietra (tronco in Comune di Isola della Scala)	appaltato l'1-4-63
SS 11-Monteforte-San Giovanni Ilarione (tronco Vestenanova-Bolca)	finita al manto

L'Amministrazione provinciale, mostrando notevole preveggenza iniziò, fin dal 1955, la sistemazione di un primissimo gruppo di strade consorziali; precisamente, le seguenti cinque arterie: la *Affi-Costermano*, la *Sega di Cavajon-Affi-Ceredello-Caprino*, la *Croce Bianca di Verona-Lazise*, la *Moranda per Asigliano*. Gli ultimi lavori per questo gruppo vennero effettuati nel 1960.

Frattanto cominciò a scattare il meccanismo della legge 126 del 1958 e, in base ad essa, con decreto del 20 luglio 1960, vennero provincializzate altre cinquanta strade veronesi.

Si trattava, appunto, del gruppo programmato per il primo quinquennio (dal 1960 al '65) pari ad una spesa prevista di 5 miliardi e oltre 286 milioni sulla quale, come già si è specificato, lo Stato ha contribuito con circa il 70%, vale a dire con la somma di 3 miliardi e 500 milioni.

Questo secondo gruppo comprende, come s'è accennato, cinquanta fra strade complete o tronchi i cui lavori di sistemazione o di costruzione sono giunti a diversi stadi. Vediamone il dettaglio a pagina 64.

Il secondo finanziamento per il secondo quinquennio, che comincerà dal primo luglio 1965, è stato già preannunciato. Esso con la spesa di oltre 4 miliardi (con adeguato contributo statale), consentirà la sistemazione di altre cinquantanove strade veronesi, delle quali 18 già provincializzate con decreto del 30 giugno 1960, una con decreto del 28 aprile 1962 e altre 23 con decreto del 13 agosto 1962. Per le altre 17 la situazione sarà oggetto di studio e di esame. Il preannuncio del finanziamento è utile perchè consente, nel frattempo, all'Amministrazione provinciale, di proseguire il suo lavoro di "istruzione" delle varie pratiche, dimodochè l'intero e complesso "piano", che la Provincia ha affrontato e condotto con grande impegno e avvalendosi della preziosa opera dei suoi tecnici guidati dall'ingegnere capo Renato Castiglioni, dal vice-capo ing. Angelo Vaccari e dagli ingegneri di sezione Luigi Amadori, Guido Sorgato e Sergio Lonardi, sarà felicemente portato a compimento e risolverà definitivamente il problema della viabilità su gran parte del territorio veronese. Un traguardo davvero ragguardevole.

La tabella riassuntiva della pagina accanto dà l'idea della complessità dello sforzo attuato dalla Provincia. Per il secondo stralcio del piano di sistemazione delle strade provincializzate sarà seguito non tanto il criterio della ricostruzione storica dei vecchi tracciati, quanto dell'adeguamento della viabilità minore alle nuove esigenze degli scambi interzonali, avendo di mira concetti moderni di comunicazioni e di collegamenti che siano utili sul piano sociale come sul piano dell'intera economia provinciale.





La viabilità nella zona del lago di Garda e, in particolare, la Gardesana orientale, è divenuta ormai insufficiente ad assorbire l'enorme traffico, in prevalenza turistico: il progressivo aumento della motorizzazione, la costante congestione del traffico ed i frequenti intasamenti che sovente vi si verificano, impongono agli enti interessati di affrontare il problema soprattutto della Gardesana.

Non è possibile progettare il raddoppio dell'attuale sede stradale, in quanto essa attraversa, per la maggior parte, l'abitato dei centri rivieraschi, per cui si renderebbe necessario, sia l'abbattimento di numerosi fabbricati, sia la costruzione di una arteria nel mezzo di centri abitati. Più opportuna si prospetta la costruzione di una nuova strada a mezza costa tra il lago ed il monte Baldo; tale strada dovrebbe avere inizio in Comune di Garda, a S. Vigilio, per terminare a Nago. Dei raccordi dovrebbero collegare la strada con i maggiori centri del Garda. La nuova arteria dovrebbe essere costruita dall'ANAS. All'iniziativa, oltre all'Amministrazione provinciale ed eventuali altri enti veronesi, è interessata anche la Provincia di Trento, che pensa di intervenire nella spesa di progettazione.

La nuova strada, che godrebbe del beneficio di non attraversare centri abitati, dovrebbe collegarsi anche con la progettata autostrada del Brennero, con due raccordi previsti a Mori-Torbole e nella zona di Rivoli-Cavaion.

Gli studi per la progettazione della nuova arteria sono ora in corso presso la Provincia, dopo l'avvenuta costituzione del comitato per la realizzazione del raddoppio della Gardesana.

L'autostrada del Brennero

Verona ha esteso il suo interesse a tutte le iniziative nel campo della viabilità che fossero promosse a largo respiro - Così è avvenuto per l'autostrada del Brennero, alla cui realizzazione gli enti veronesi, primo fra tutti la Provincia, danno il loro appassionato apporto - La grandiosa arteria è destinata a dischiudere nuovi orizzonti alle comunicazioni fra l'Italia settentrionale (nonchè centrale e meridionale in forza dell'autostrada del Sole) e il centro e nord Europa - La progettazione è allo stadio definitivo, entro quest'anno potranno avere inizio i primi lavori - All'incrocio con la "Serenissima" si avrà un grande anello di scorrimento veloce per l'intercomunicazione fra le due arterie - Poi l'autostrada proseguirà per Modena, allacciandosi alla dorsale della Penisola - Con l'autostrada del Brennero Verona rafforza la sua storica funzione di nodo stradale di primaria importanza internazionale sia sotto il profilo commerciale, che per gli interessi turistici.

DI
LINO SANDRI

L'autostrada del Brennero è nata dall'esigenza di collegare in modo rapido e sicuro l'Italia settentrionale e gli Stati del nord Europa seguendo il tracciato storico della val d'Adige, che è stata nei secoli il canale di conduzione dei traffici e delle vicende politico-militari.

Lo sviluppo dell'economia generale nei Paesi dell'Europa occidentale, ed anche lo sviluppo dell'Italia settentrionale che da qualche anno tiene il ritmo di incremento delle economie più evolute, ha determinato sia a livello dei traffici di mercato che a livello turistico (non dimentichiamo che il concorso, specialmente tedesco, nell'afflusso turistico in Italia, è fra i più cospicui) la necessità di studiare delle iniziative che potessero consentire la formulazione di un piano tecnico di progettazione e di un adeguato piano finanziario per la realizzazione di arterie stradali atte alle esigenze moderne.

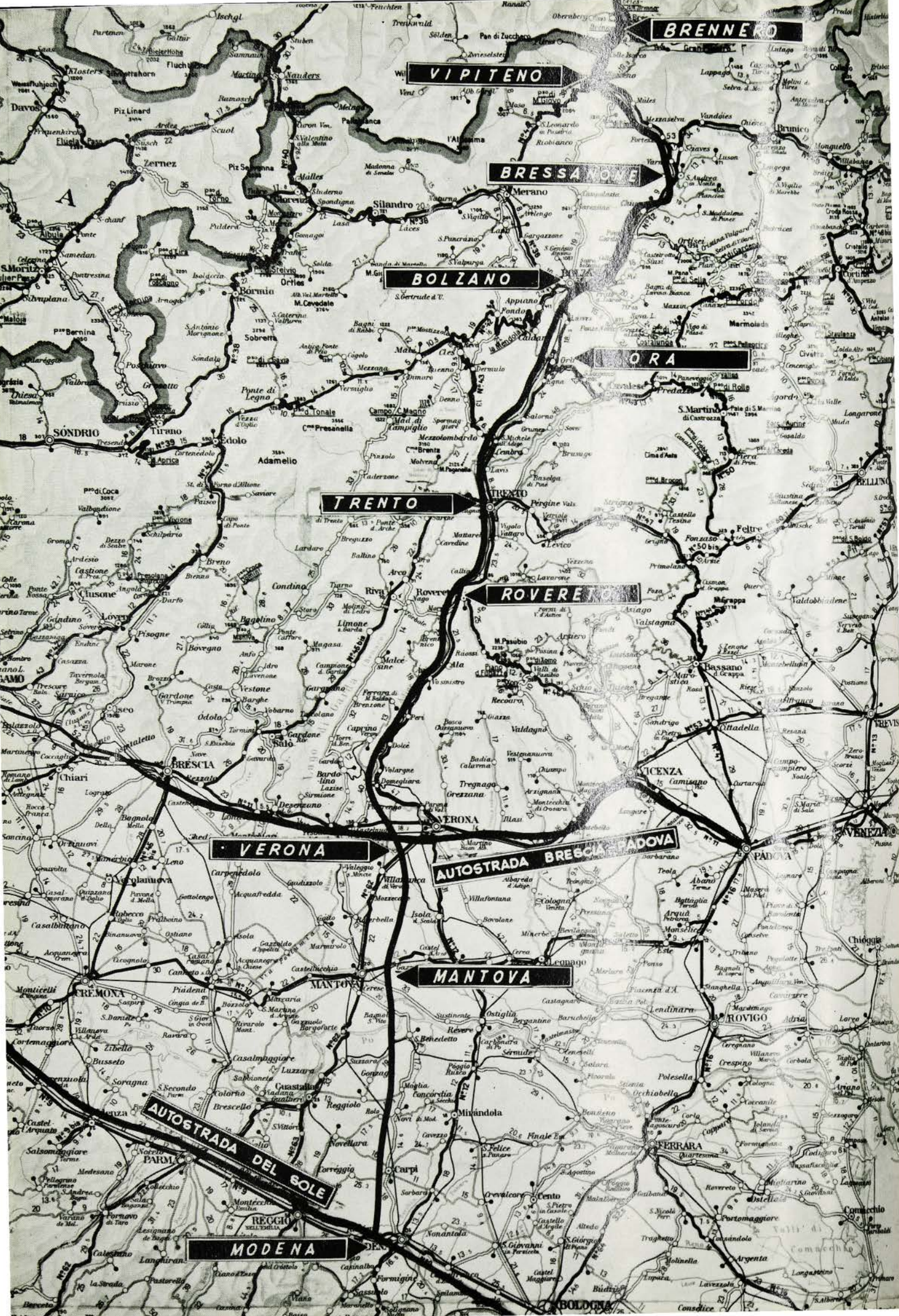
L'iniziativa per la costruzione dell'autostrada del Brennero è nata qualche anno fa per impulso della Regione Trentino-Alto Adige — evidentemente l'Amministrazione più interessata — che ha trovato l'im-

mediata rispondenza delle Province, dei Comuni capoluogo e delle Camere di commercio il cui interesse era dato dal probabile tracciato dell'autostrada stessa.

Ed è per questo che nel febbraio del 1959, si costituiva a Trento la società per azioni autostrada del Brennero, con la partecipazione della Regione Trentino-Alto Adige, delle Amministrazioni provinciali, dei Comuni capoluogo e delle Camere di commercio di Bolzano, Trento, Verona, Mantova, Modena, Reggio Emilia, con lo scopo e il proposito di ottenere la concessione per la costruzione e l'esercizio dell'autostrada stessa.

La determinazione partiva dal fatto della visibile e riconosciuta esigenza di aprire una nuova via di comunicazione che, congiungendosi al Brennero con la autostrada in corso di costruzione per iniziativa del Governo austriaco e a sud con l'autostrada del Sole, rendesse possibile durante tutti i mesi dell'anno, agevoli, rapidi e sicuri, più ampi e continuativi i movimenti delle persone e delle merci con l'Europa centro-settentrionale.

In particolare la costruzione dell'autostrada era in-



BRESCIA

VIPITENO

BRESSANONE

BOLZANO

RODOVA

TRENTO

ROVERETO

VERONA

AUTOSTRADA BRESCIA-RODOVA

MANTOVA

AUTOSTRADA DEL SOLE

MODENA

dispensabile per risolvere fondamentali problemi di sviluppo economico e cioè: a) dilatare le attività turistiche alla bassa stagione e alle stagioni intermedie; b) espandere il movimento turistico nel mezzogiorno, senza impoverirlo nelle regioni che già ne godevano e beneficiano; c) avvicinare i centri nazionali di produzione ortofrutticola e vitivinicola ai grandi mercati di consumo; d) vitalizzare nel sistema del Mercato comune europeo, la piccola e media industria nazionale, il cui avvenire dipende, almeno in parte, dalle comunicazioni stradali con il centro-Europa, che ora sono scarse e discontinue, mentre le strade di comunicazione fra tutti gli altri Paesi della comunità sono numerose, facili e agevoli in tutte le stagioni; e) adempiere al grave dovere morale di fare quanto è possibile per ridurre l'impressionante numero di vittime della circolazione stradale.

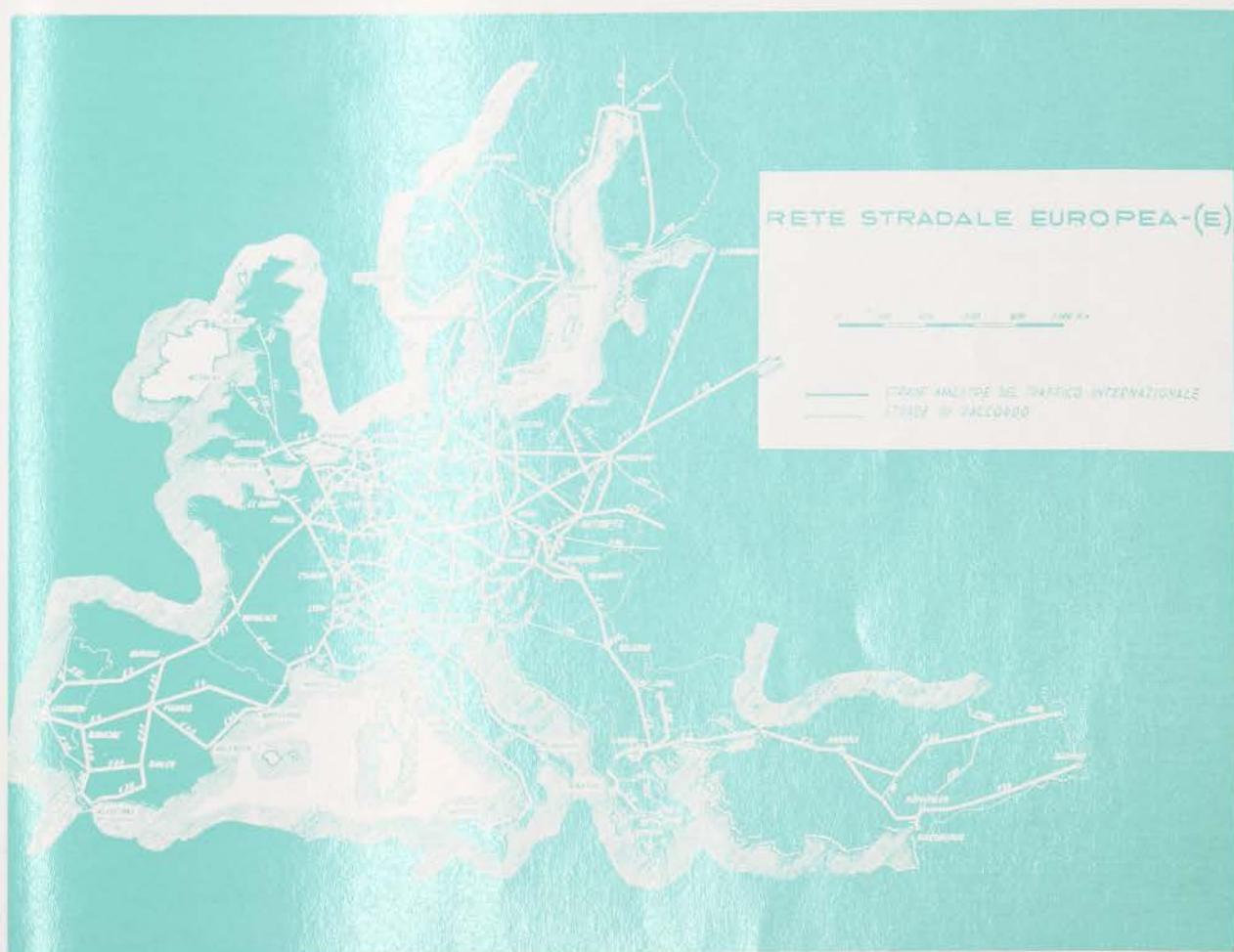
Nel 1959 agli ing. Guido De Unterrichter e Bruno Gentilini fu affidata la redazione del progetto di mas-

sima per l'intero tracciato che fu portato a termine verso gli ultimi mesi del 1960 e che prevedeva una autostrada della lunghezza di Km. 313,118, ripartita in 19 tronchi e con il costo medio per Km. di 306,5 milioni, per complessivi 98 miliardi.

Il progetto di massima successivamente subiva delle modifiche e superi di spesa e veniva ripartito in due tronchi principali e precisamente Brennero-Verona, per un importo di circa 90 miliardi, e Verona-Mo-
dena (imbocco con l'autostrada del Sole), per 20 miliardi, per un totale quindi complessivi di 110 miliardi.

Il progetto veniva sottoposto all'approvazione dell'A.N.A.S. per l'ulteriore concessione da parte del Ministero dei Lavori pubblici e si otteneva la concessione per il primo tronco, firmata il 29-1-1963, mentre quella per il secondo tronco dovrebbe venire firmata in questi giorni.

A questo punto si affidò la stesura del progetto esecutivo dei due tronchi all'ing. Bruno Gentilini, il qua-



L'autostrada del Brennero - la E 6 - si inserisce come arteria di fondamentale importanza fra le grandi strade europee.

le, assistito da una équipe di una settantina di tecnici, ha rapidamente portato a termine il compito affidatogli; i progetti particolareggiati dei primi due tronchi che saranno posti in opera, e cioè il Bolzano-Trento e il Verona-Mantova saranno portati nei prossimi giorni all'approvazione dell'A.N.A.S. per procedere poi all'indizione delle aste d'appalto dei lavori.

Per tutta la lunghezza del percorso sono previste 18 stazioni, oltre ai due innesti al nord al passo del Brennero e a sud con l'autostrada del Sole e all'anello di scorrimento veloce, nel punto di intersezione dell'autostrada del Brennero con la Serenissima nei pressi di Caselle di Sommacampagna.

Per quanto riguarda la nostra provincia gli interessi rappresentati dal passaggio dell'autostrada del Brennero sono quanto mai evidenti, tenuto conto che Verona è sempre stata, anche nelle vicende del passato, un nodo commerciale e di mercato importante per i traffici dai Paesi del Mediterraneo all'Europa centrale ed oggi lo è ancor più massimamente per le necessità degli scambi tra le economie esportatrici del nord Europa ed i Paesi meno progrediti del sud-Europa

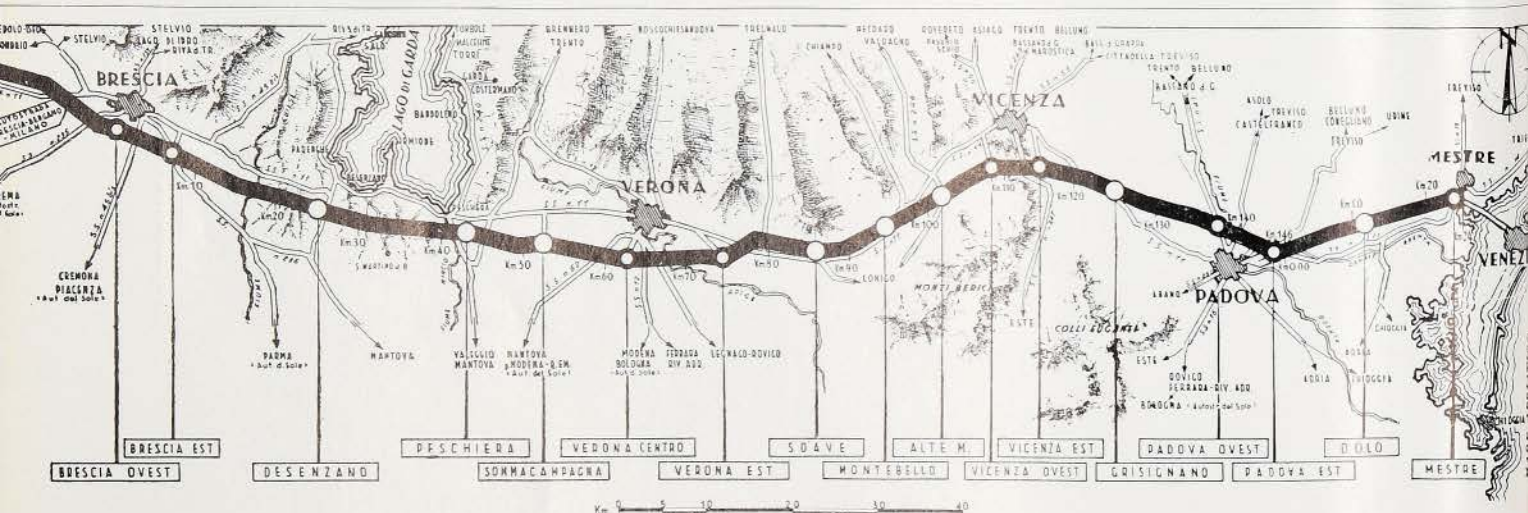
ed anche del vicino Oriente e del nord-Africa.

L'importanza dell'autostrada appare ancora più evidente per Verona dalla già funzionante autostrada Serenissima che collega in senso trasversale tutta l'Italia del nord e che nel prossimo futuro porterà traffici dall'est e dall'ovest europeo.

L'incrocio delle due autostrade è previsto, come si è detto, nella zona di Caselle di Sommacampagna, si può dire alla periferia della città capoluogo. Quest'incrocio rappresenta di tutta evidenza una occasione positiva per attrezzare questa zona dei servizi industriali e commerciali a livello internazionale che conferiranno al territorio veronese un incentivo valido di lievitazione della nostra economia e porteranno Verona, come lo fu nel passato, ad essere un centro moderno di grandi traffici commerciali.

Il territorio veronese è attraversato dall'autostrada a partire dalla stazione di Borghetto, che cade sul confine della provincia di Trento, e fino all'intersezione con la provincia di Mantova, a pochi chilometri a sud di Nogarole Rocca.

La successiva stazione è quella di Cavaion-Pastren-



La maestosa arteria autostradale "Serenissima" che, facendo perno su Verona (come è chiaramente indicato nel suo tracciato), si snoda da Brescia a Padova per innestarsi da un lato sulla Brescia-Milano-Torino, dall'altro sulla Padova-Mestre, rappresenta una delle opere più importanti per le correnti di traffico nazionale e internazionale - Con la costruzione e l'apertura al traffico dell'autostrada del Brennero, che incrocerà la "Serenissima" a ovest di Verona, la provincia scaligera si troverà pienamente inserita in un complesso autostradale di primaria importanza europea così che verrà esaltata la sua storica funzione di primo centro italiano di concentrazione e di smistamento dei traffici commerciali e turistici. La costruzione della "Serenissima" fu iniziata — com'è noto — nel luglio 1957 e ultimata nel febbraio 1962; tutte le prospettive sulla funzionalità di questa arteria sono state immediatamente confermate dalle statistiche del traffico che vi si è verificato, anche senza richiamare le cifre imponenti dei mesi estivi e quelle eccezionali delle giornate ferragostane. E' pertanto facile prevedere un ulteriore incremento delle percorrenze allorché entrerà in servizio l'autostrada del Brennero; le due arterie diventeranno infatti reciprocamente convogliatrici di una cospicua massa di utenti, favorendo il veloce collegamento autostradale fra i centri industriali e turistici del bacino del Mediterraneo e l'Europa continentale.

go, posta in una zona particolarmente adatta per raccogliere il traffico della rete stradale provinciale e minore, di collegare al traffico internazionale la Valpolicella, attraverso il ponte della Sega, da un lato, e — dall'altro — il traffico turistico con il medio lago per le correnti che scendono dalla Germania e dall'Austria.

La successiva stazione — di Verona nord — all'altezza della località Basson, darà un accesso comodo sull'autostrada al traffico della statale proveniente dalle due direzioni. Superata la statale 11 e la ferrovia Milano-Venezia, nel punto di intersezione delle due

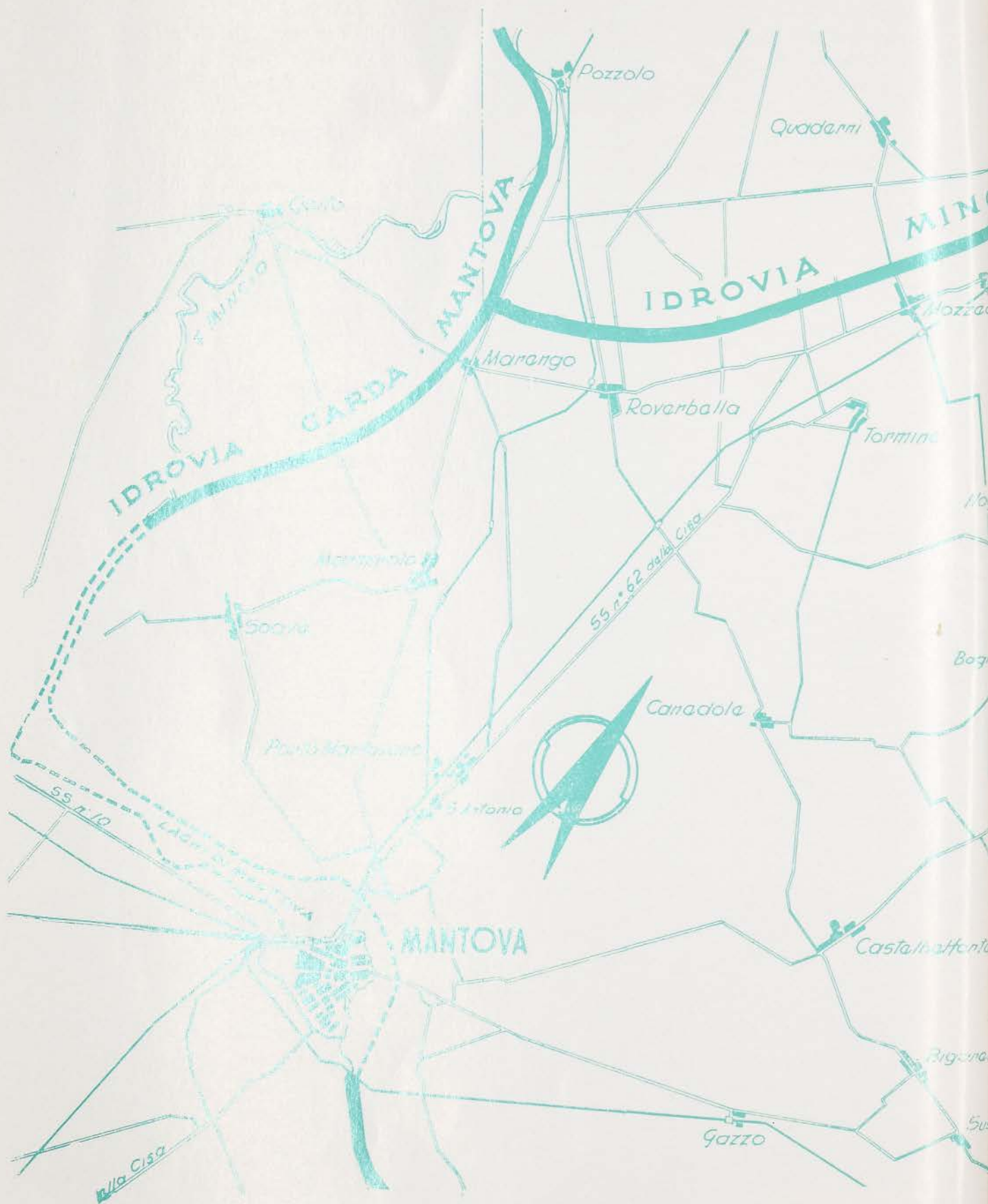
autostrade verrà realizzato un anello di scorrimento veloce che permetterà la corsa senza interruzione agli utenti delle due autostrade e che rappresenterà un manufatto unico nel suo genere in Italia. Nel complesso nodoanulare è prevista la stazione di Verona sud per il collegamento con l'aeroporto di Villafranca, così come con la zona portuale e industriale.

Un'altra stazione, non prevista nel progetto di massima, è stata approvata nella località Bagnolo di Nogare Rocca; attraverso di essa si potrà raccogliere il traffico proveniente sia da ovest che da est del Basso veronese e dai centri che si trovano a nord di Mantova.

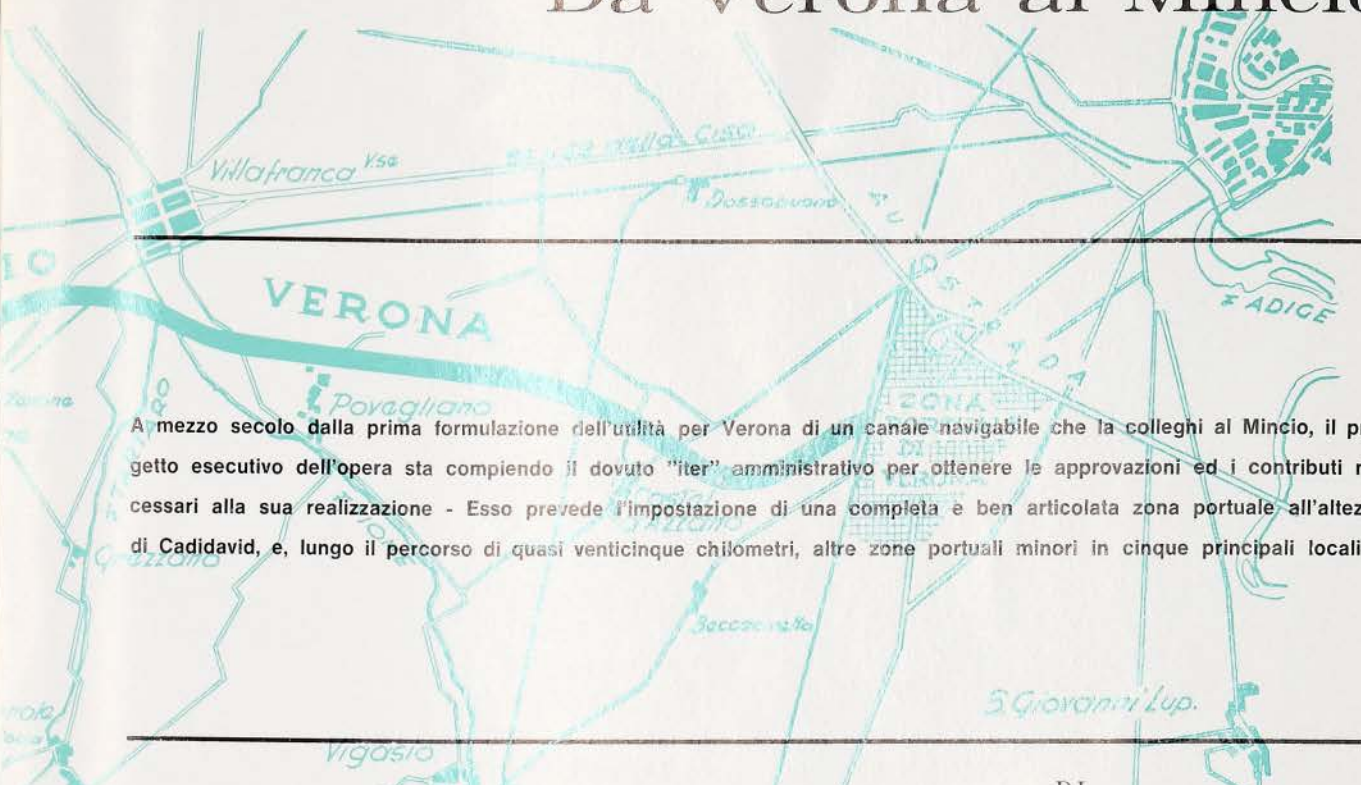
Verona è nella rete delle aeree internazionali

L'iniziativa degli enti locali, compresa fra questi l'Amministrazione provinciale, di innestare Verona nel traffico aereo internazionale con una linea propria giornaliera è stata coronata da unanimi consensi. Superata una prima fase sperimentale coi voli diretti Verona-Roma e costruita l'aereostazione di Villafranca, attualmente si aprono prospettive di cospicuo incremento per tutte le attività veronesi. Sono infatti allo studio, in aggiunta ai servizi giornalieri dell'Alitalia, collegamenti diretti fra Londra e Verona, nonchè quanto mai numerosi voli charter per il trasporto di comitive turistiche dirette al lago di Garda provenienti specialmente dai Paesi nordici.





Da Verona al Mincio



A mezzo secolo dalla prima formulazione dell'unità per Verona di un canale navigabile che la colleghi al Mincio, il progetto esecutivo dell'opera sta compiendo il dovuto "iter" amministrativo per ottenere le approvazioni ed i contributi necessari alla sua realizzazione - Esso prevede l'impostazione di una completa e ben articolata zona portuale all'altezza di Cadidavid, e, lungo il percorso di quasi venticinque chilometri, altre zone portuali minori in cinque principali località.

DI
STEFANO REGGIANI

L'idea di un canale navigabile tra Verona e il Mincio ha cinquant'anni.

Nel 1913 l'ing. Gallizioli dava alle stampe una sua memoria, presentata al Consiglio comunale di Verona, nella quale metteva in luce la necessità per l'industria ed il commercio veronesi di collegare la città con la linea navigabile dell'Italia settentrionale che è a un dipresso quella segnata dal corso del Po. La proposta dell'ing. Gallizioli venne accolta con sollecitudine dall'allora Sindaco Galimberti, il quale, col voto favorevole del Consiglio comunale, decise di iniziare le opportune pratiche per ottenere da Roma l'iscrizione della progettata via d'acqua tra quelle definite dalla legge di seconda classe (per le quali lo Stato dava un contributo dei tre quinti, giudicandole di interesse nazionale). L'Amministrazione comunale di cinquanta anni fa decise inoltre di fare eseguire un progetto di massima e di prendere contatti con la Provincia e la Camera di commercio per ottenere un concorso nella spesa da affrontare. Ultimo, non meno importante, atto, ottenne il consenso e l'appoggio delle Amministrazioni delle città finitime per l'attuazione, attra-

verso un comune programma di interventi, della linea navigabile del Mincio.

Niente di nuovo sotto il sole. Praticamente, un programma uguale a quello varato nel 1961, che dovrebbe portare alla realizzazione della linea navigabile Verona-Mincio.

Qualcosa del vecchio progetto è rimasto ai realizzatori del nuovo. Con decreto 23 maggio 1917 n. 1536, in relazione appunto alla richiesta presentata dall'Amministrazione comunale di Verona, la linea Verona-Mincio veniva iscritta come linea di seconda classe. Qualifica che, naturalmente, le rimane tuttora, ed in forza della quale lo Stato è tenuto ad un finanziamento dell'opera per i tre quinti.

(Come è noto, le linee navigabili sono divise in quattro classi. Nella prima trovano posto le linee di interesse militare, nella seconda quelle di interesse nazionale, nella terza e quarta le linee locali e minori).

Numerose difficoltà, dopo la emanazione del decreto, impedirono la sollecita impostazione dell'opera. A quell'epoca era in discussione la linea Milano-Cre-

mona, la cui costruzione poi s'arrestò per ostacoli tecnici e amministrativi. Di navigazione interna, in termini concreti anche per Verona e le città vicine, si riprese a parlare nel 1940. Da allora la storia della idrovia *Verona-Mincio* diventa cronaca attuale.

Il 24 novembre 1956 a Riva ebbe luogo un convegno sulla navigazione interna che pose le basi programmatiche dell'idrovia *Garda-Mantova-Adriatico*. Relatore al convegno l'ing. Loredan. In quell'occasione il sen. Caron, allora Sottosegretario ai Lavori pubblici, espresse l'intendimento del Governo di esaminare a fondo il problema della navigazione interna.

Il 10 novembre 1957 venne costituito a Mantova il consorzio per l'idrovia *Garda-laghi di Mantova* e vennero gettate le basi per l'idrovia *Ticino-Mincio*. Il 29 luglio 1959 anche il consorzio per l'idrovia *Ticino-Mincio* venne costituito. Infine la costituzione con decreto del Prefetto del consorzio per la linea navigabile *Verona-idrovia lago di Garda-Mantova*: è il 22 dicembre 1961. Il progetto esecutivo dell'opera reca la data del 3 ottobre 1962. Autore l'ing. Loredan.

Varato il progetto ora occorre che esso compia il dovuto iter amministrativo per ottenere le necessarie approvazioni ed il contributo statale che dovrebbe essere, come abbiamo detto, della misura del sessanta per cento. Il progetto è finanziato in sede locale dal Comune, dalla Provincia e dalla Camera di commercio attraverso un consorzio che è presieduto dal presidente dell'Amministrazione provinciale avv. Gozzi.

Il progetto generale, se vogliamo addentrarci un poco ad esaminare la parte tecnica, presenta numerosi motivi di interesse. Tra i primi l'impostazione di una complessa e bene articolata zona portuale di Verona, che abbraccia una vasta superficie trapezoidale ad ovest di Cadidavid. Al porto di partenza fanno riscontro altre cinque zone portuali lungo il tracciato: a Castel d'Azzano, a Povegliano, a Villafranca, a Mozzecane e a Marmirolo.

La lunghezza del canale è di 23 chilometri 942 metri, la sezione bagnata è di 121 metri quadrati, la larghezza di cunetta di circa 28 metri, il tirante d'acqua utile di tre metri e venti centimetri. E' previsto un volume complessivo di scavi di 6.829.291 metri cubi e un volume di riporti di 31.921 metri cubi.

Il progetto illustra inoltre la costruzione di numerosi ponti stradali: cinque per strade campestri, sei per strade vicinali, diciotto per strade comunali, uno per strada provinciale, due per strada nazionale; di tre ponti ferroviari fissi e di uno mobile; di cinque ponti canali e di quattro sottopassaggi per vie d'acqua.

Al progetto sono allegati anche i piani d'esproprio relativi alla costruzione del canale e delle zone portuali. Per il porto di Verona la zona di esproprio è di circa 355 ettari, mentre per le altre zone portuali poste lungo il canale è di circa 248 ettari complessivamente. La superficie del canale coprirà una zona di esproprio di 197 ettari.

Quali saranno i vantaggi dell'idrovia? Sul piano idrologico — ci ha fatto osservare il progettista ing. Loredan — la costruzione della linea navigabile risolverà un problema idraulico della provincia di Verona, perchè fisserà ad una quota precisa il limite massimo della falda freatica nella zona di Mozzecane che ha una escursione di tre-quattro metri. L'invaso del canale sarà ottenuto parte con acqua del sottosuolo, parte con acqua del Garda.

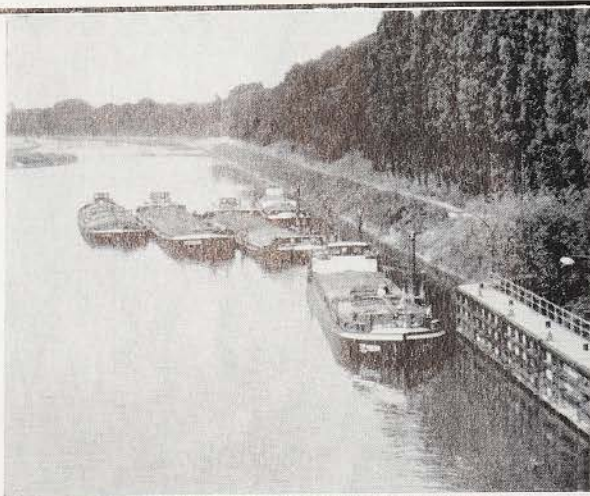
I vantaggi per l'economia veronese, che avanti tutto interessano ai promotori dell'iniziativa, sono quelli stessi che l'ing. Gallizioli sottolineava nella sua relazione, ma resi più evidenti dallo sviluppo dell'economia provinciale e dalla conseguente importanza che hanno assunto negli ultimi tempi i trasporti di merce. Legnami, minerali, fertilizzanti, e tutte le merci che debbono essere trasportate in quantità elevate e al minor costo possibile appaiono "clienti" ideali dei trasporti idroviari. In particolare l'industria marmifera veronese sarebbe avvantaggiata da un mezzo che consentisse trasporti pesanti e poco costosi. L'indice dei costi comparati terra-acqua infatti è il primo che i sostenitori dell'idrovia sottolineano. E' noto d'altra parte che il trasporto autostradale è giunto pressochè ad un limite di saturazione.

Le proporzioni del canale consentiranno la navigazione di natanti di circa 1350 tonnellate, un carico che corrisponde a quello di 62 autotreni. Facile il confronto ed evidenti i vantaggi se aggiungiamo la possibilità per le imbarcazioni di grande stazza di lunghi viaggi diretti. I natanti, ci ha detto l'ing. Loredan, potranno giungere direttamente dal Medio Oriente, dal Mar Nero, dal Mar Caspio, dal Volga, costituendo un mezzo di comunicazione rapido e relativamente poco costoso con i Paesi dell'oriente europeo ed extraeuropeo.

Rimane il costo dell'opera: il preventivo di spesa per il canale, opere portuali comprese, s'aggira intorno ai dodici miliardi di lire. Un costo di circa 292 milioni per chilometro. Uno sforzo indubbiamente oneroso, nel quale gli enti locali si sono impegnati per la loro parte in vista dei vantaggi evidenti che potranno derivarne all'economia veronese e di tutto il Veneto.

L'idrovia padana

Un nuovo canale navigabile collegherà col mare le zone di maggiore concentrazione industriale della Lombardia e del Veneto - Il suo progetto si inquadra funzionalmente nel piano organico della rete idroviaria padana e prevede un traffico superiore ai dieci milioni di tonnellate di merci, su natanti di 1350 tonnellate - Per il compimento dell'opera sono previsti superamenti di quote con alcune conche di altezza variabile da 25 a 28 metri - E' allo studio la completa programmazione dell'opera, le cui finalità sono qui illustrate dal presidente del consorzio e Sindaco di Brescia.



DI
BRUNO BONI

Un vasto processo evolutivo si verifica in questi anni tanto nel settore economico quanto in quello sociale, impegnando tutta l'Italia al raggiungimento di quell'equilibrio che è il presupposto di ogni ulteriore conquista materiale e morale.

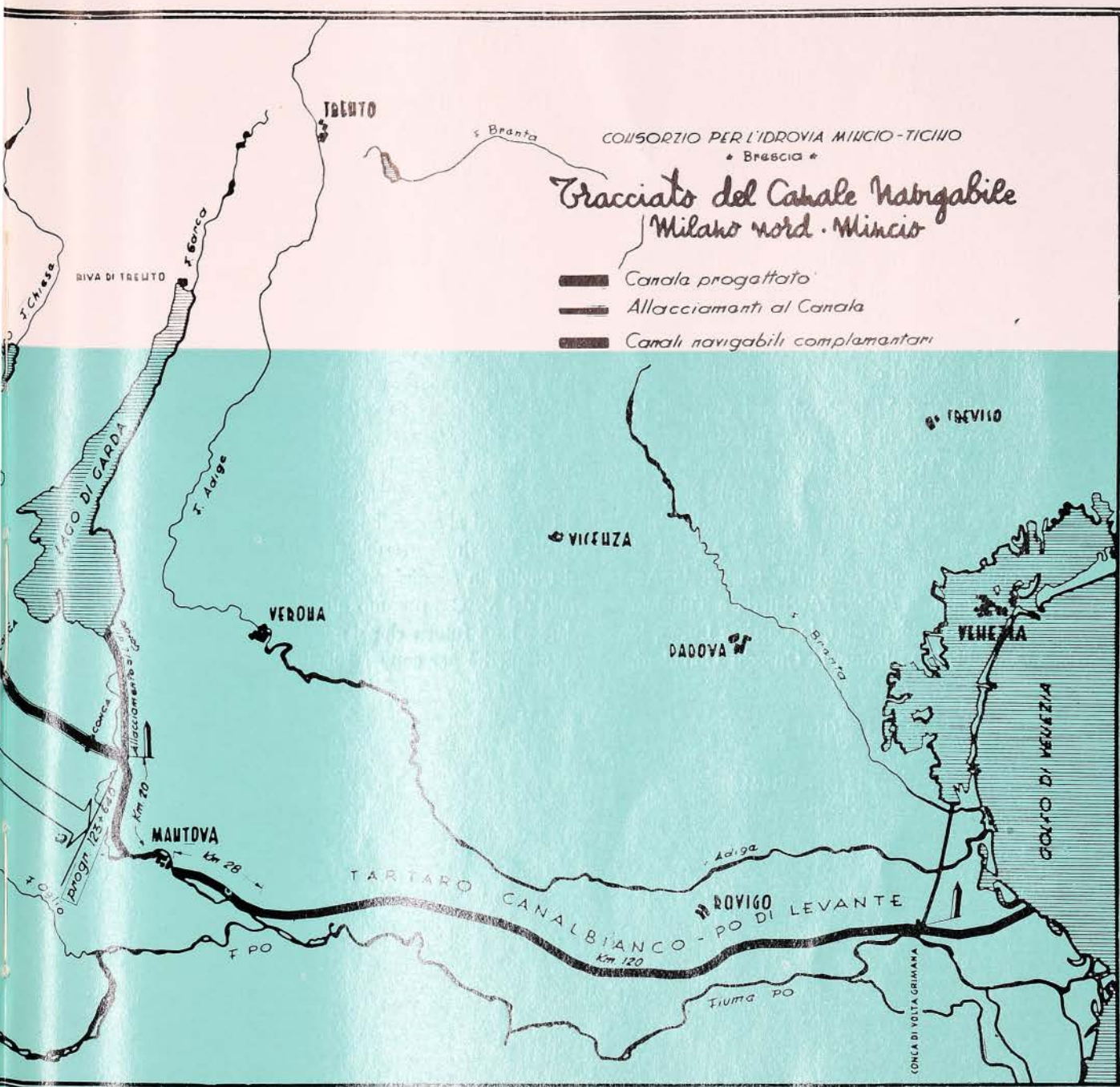
In tale quadro si inserisce efficacemente l'azione tendente a rendere sempre più moderno e funzionale il sistema dei trasporti destinato a favorire sia il mercato interno che quello estero, mettendo soprattutto le industrie "di base" italiane nella condizione di affrontare con adeguate infrastrutture il nuovo clima economico instaurato dal Mercato comune europeo.

E' un dato ormai acquisito dagli studi economici che il risparmio realizzato dal trasporto idroviario è di almeno il 65% rispetto al costo dei trasporti stradali e del 35% rispetto a quelli ferroviari. Su questo piano si giustifica, anzi si impone, la realizzazione dell'idrovia *Ticino-Milano nord-Mincio* come elemento attivo per la prosperità di tanta parte del nostro Paese. La grandiosa opera pubblica apporterà infatti, sin dall'inizio, notevolissimi vantaggi a tutta l'economia dell'Italia settentrionale: alle industrie di base

come alla manifatturiere, alle zone industrializzate come alle vicine zone depresse, stimolando un progresso di cui ogni attività economica, dal lavoratore all'imprenditore, risentirà i benefici influssi.

Destinato a collegare col mare le zone a maggior concentrazione industriale della Lombardia, del Veneto, del Trentino, il canale *Ticino-Milano nord-Mincio* si inserisce esattamente nella varia dislocazione degli impianti industriali di base dell'Italia settentrionale. Di ciò è stato tenuto principalmente conto nella progettazione, la quale presenta tuttavia un altro grande vantaggio: la facile possibilità di allacciamento con quelle grandi idrovie naturali che sono i laghi Maggiore, di Como, d'Iseo e di Garda, con conseguente notevolissimo aumento della relativa zona d'influenza.

Inquadrandosi funzionalmente nel piano organico di una rete idroviaria padana (nella quale ha funzioni e scopi perfettamente autonomi e distinti) il *Ticino-Milano nord-Mincio* si allaccia con tutti i principali tronchi della rete. Ad occidente esso si collega con la progettata via d'acqua per Torino, la quale presenterà un tratto in quota di circa 100 chilometri, e con quella



svuotamento in meno di 600 secondi. I fiumi principali verranno attraversati da ponti canale.

Le sezioni è studiata in modo che l'area bagnata sia cinque volte più grande della sezione del natante; in sostanza tutte le caratteristiche tecniche sono conformi al dettati dei congressi internazionali di navigazione interna tenuti a Parigi e a Bruxelles negli anni 1953 e 1954.

Alla linea navigabile gli economisti hanno già attri-

buito un traffico presunto annuale che supera i 10 milioni di tonnellate. L'utilità economica dell'opera è, per altro, stata sancita dal Consiglio superiore dei Lavori pubblici che il 15 dicembre 1960 formulò il voto favorevole n. 1632 con il quale si riconoscevano all'idrovia le caratteristiche delle linee navigabili di seconda classe, di quelle linee cioè che, a norma del Testo unico sulla navigazione interna del 1913, presentano un traffico che giova ad un esteso territorio e

si collegano a porti marittimi o parificati. Successivamente la classificazione venne stabilita dalla legge 13 ottobre 1962 n. 1485, pubblicata sulla Gazzetta ufficiale del 30 ottobre scorso.

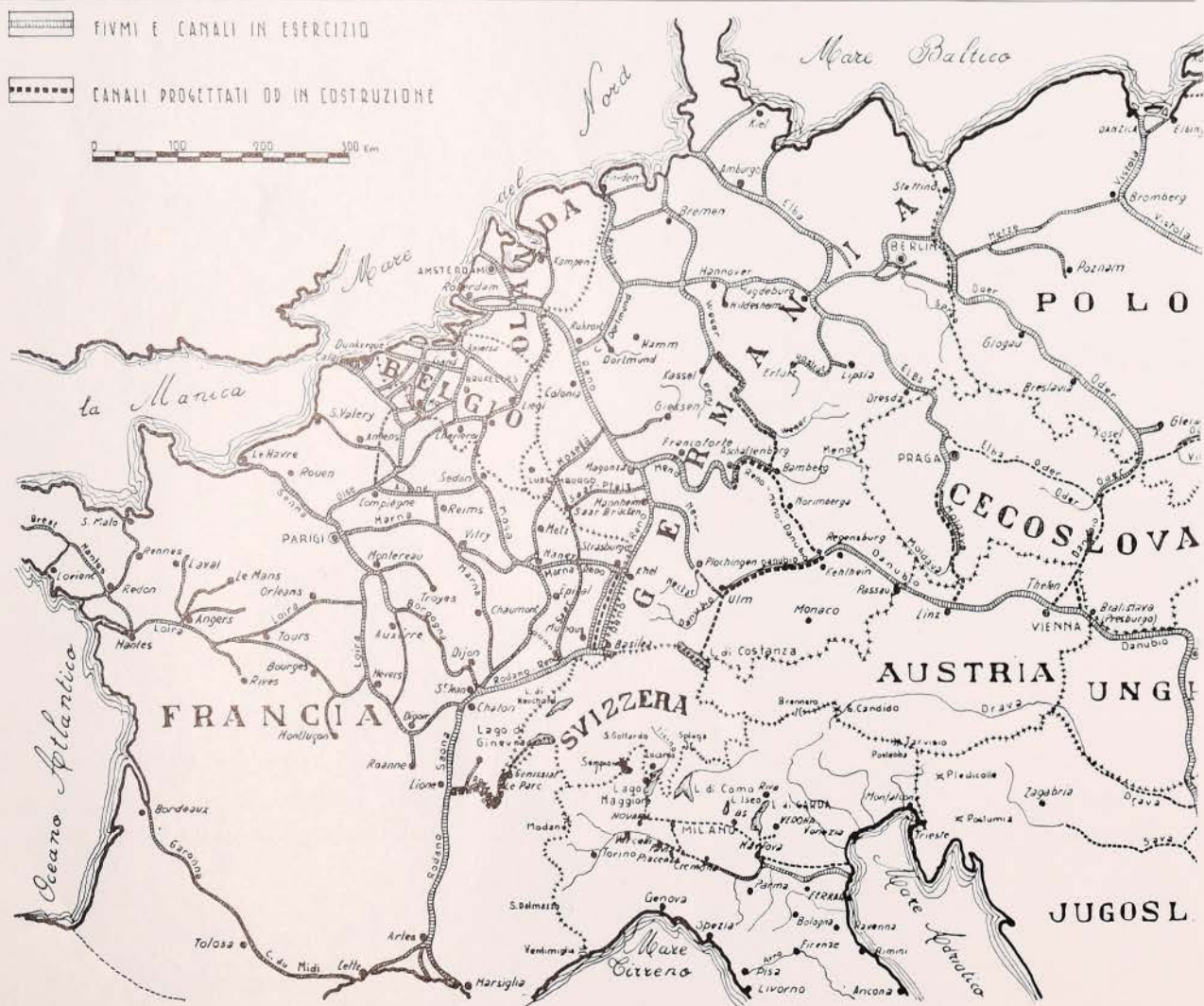
Poco tempo dopo si giunse all'atto più importante nella recente storia dell'iniziativa: la costituzione della società.

Il 15 dicembre 1962 si sono infatti riuniti a Brescia i rappresentanti degli enti pubblici e privati per dar vita — con atto costitutivo del notaio Barca — alla società per azioni *Idrovia-Ticino-Mincio* il cui capitale iniziale è di 100 milioni di lire, dei quali il 60% è riservato agli enti pubblici e il 40% ai privati.

Partecipano alla società: le Province, i Comuni, le Camere di commercio di Bergamo, Brescia, Como, Mantova, Milano, Trento, Verona, le Province e le Camere di commercio di Varese e Sondrio, la Regione Trentino-Alto Adige, i Comuni di Lecco, Montichiari, Monza, Rovato e Sesto S. Giovanni. Ad essi si affiancano numerosi enti economici, tra cui le Acciaierie del Caleotto, la Falck, l'Acciaieria e Tubificio di Brescia, la Breda siderurgica, le Cartiere Burgo, le Cartiere Donzelli, la Dalmine, la Gnechi Donadoni,

l'Industria dei marmi vicentini, l'Italcementi, l'Italsider, la O.M., la Pirelli.

Ora si sta studiando una attenta programmazione del lavoro che il nuovo agile ente, sostituitosi al consorzio, dovrà affrontare. Secondo una graduazione logica degli impegni e i relativi tempi tecnici necessari, si dovrà giungere in primo luogo alla redazione del progetto esecutivo dell'idrovia, in ossequio a quanto dispone il voto del Consiglio superiore dei Lavori pubblici. Si tratterà poi di studiare le modalità del finanziamento e i termini della convenzione da stipulare con lo Stato per il contributo che esso è, per legge, tenuto a dare. Sotto tale profilo, anzi, l'azione della società tenderà a stabilire un provvedimento legislativo che possa favorire la risoluzione del problema che riguarda tutta la rete idroviaria padana, la cui realizzazione diviene ogni giorno più impellente, giacchè solo con l'adeguamento del nostro sistema dei trasporti alle condizioni europee si potrà stabilire quella base indispensabile perchè le nostre industrie si trovino in condizione di parità rispetto alle consorelle del MEC e possano quindi fiduciosamente guardare ad un futuro che sia apportatore di benessere e di prosperità per tutta la Nazione.



Al servizio del pubblico

La storia dell'evoluzione dei trasporti nella nostra provincia è passata dalla costruzione della ferrovia per Caprino e del Garda e della ferrotranvia per S. Bonifacio e Tregnago, alla fine dell'Ottocento, per varie fasi che si sono concluse con l'ammodernamento di questo dopoguerra che ha veduto linee filoviarie ed automobilistiche sostituirsi alle rotaie, ed alla gestione diretta del servizio da parte della Provincia con l'Azienda provinciale trasporti - Ammodernamento e gestione diretta che sono stati conseguenza del mutato ritmo del progresso tecnico e sociale e che hanno realizzato indubbi vantaggi per la rapidità del trasporto e la riconosciuta comodità dei servizi. In omaggio alle vicende del passato si è riprodotto, qui di fianco, il frontespizio della copertina di un orario, un cimelio che si rivede volentieri.



DI
GERARDO MENEGAZZI

Gli anni 80 del secolo scorso furono per i trasporti provinciali di basilare importanza.

Si legge, infatti, nei cenni storici del tempo:

« Il giorno 28 maggio 1883, in seguito ad invito di un comitato provvisorio composto dai signori comm. Augusto Righi, deputato al Parlamento, presidente, Poggi Giuseppe, Sindaco di Affi, Giuliari conte Girolamo, Sindaco di Costermano, Mazzoni Francesco, segretario, riunivansi in Verona le rappresentanze dei Municipi di Verona, Avesa, Quinzano, Parona, Negrar, Negarine, S. Pietro Incariano, Fumante, Marano, S. Ambrogio di Valpolicella, Rivoli, Cavaion, Costermano e Caprino Veronese, le quali dopo aver votato ad unanimità un ordine del giorno proposto dall'on. Righi, nel quale si riconosceva e si affermava la grande utilità che deriverebbe dalla costruzione di una ferrovia economica alle popolazioni della città di Verona, della Valpolicella, della valle di Caprino e della riviera del Garda, passavano alla nomina di un comitato promotore ».

Qualche anno dopo, nel 1889, il primo tronco della ferrovia Verona-Caprino-Garda veniva aperto all'esercizio.

E' degli stessi anni la costituzione della tranvia a scartamento normale Verona-Caldiero-S. Bonifacio (1882) e la derivazione Caldiero-Tregnago (1883), entrambe inizialmente esercitate con trazione a vapore.

Nel 1904 con l'inaugurazione del tronco Affi-Garda veniva completata la costruzione della ferrovia.

Da allora si ebbe una pausa nell'espansione della rete ferrotranviaria fino agli anni successivi alla prima guerra mondiale.

L'Amministrazione provinciale di Verona subentrava nel 1919 alla società belga che gestiva le linee tranviarie e nel 1924 riscattava dalla Società Veneta la ferrovia Verona-Garda-Caprino.

Certamente l'Amministrazione provinciale si rendeva conto che il riscatto comportava un notevole aggravio al bilancio, tuttavia, per venire incontro alle necessità di una notevole parte della sua popolazione,

assunse questo servizio contribuendo così a potenziare economicamente le zone servite.

La Provincia diede impulso e vigore all'esercizio ferrotranviario trasformando in trazione elettrica la Caldiero-Tregnago nel 1921 (la Verona-S. Bonifacio era già stata elettrificata nel 1912), estendendo la rete con la costruzione delle linee tranviarie Verona-Grezzana nel 1922 e S. Bonifacio-S. Giovanni Ilarione nel 1929.

Nel 1935 la gestione delle ferrotranvie venne affidata alla società S.A.E.R., che già gestiva le tranvie urbane di Verona e di altre città del Veneto.

Tale gestione attraversò un periodo particolarmente difficile e delicato: la guerra 1940-45, durante la quale la ferrovia fu sottoposta a 19 spezzonamenti e bombardamenti e le tranvie ne subirono 37.

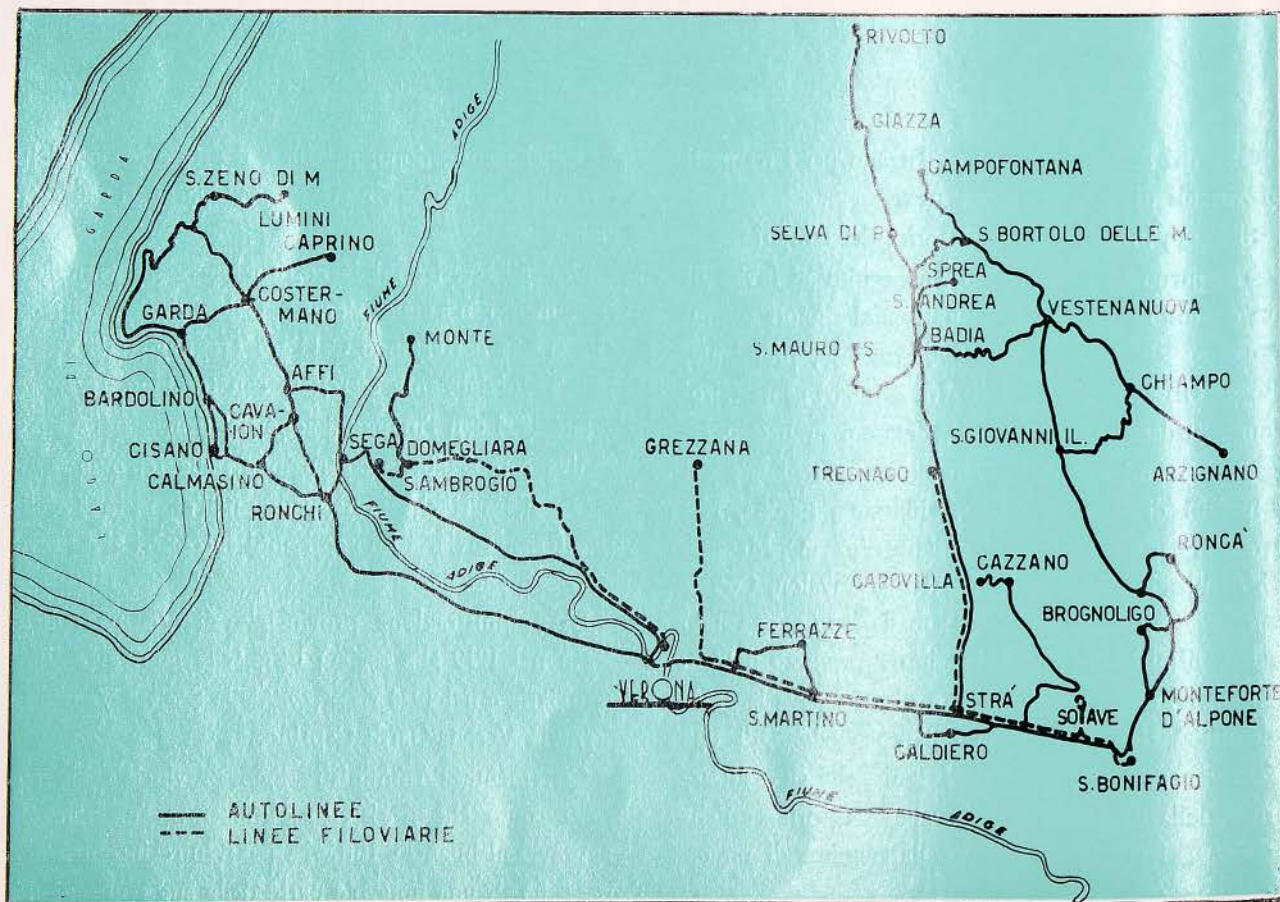
L'Amministrazione provinciale dovette provvedere a sostituire i binari sconvolti o rovinati, a rinnovare il materiale rotabile per riattivare il servizio delle linee ferrotranviarie il cui funzionamento costituiva una premessa fondamentale per una rapida ripresa economica.

Non era ancora completata la ricostruzione che l'imponente sviluppo delle comunicazioni automobilistiche, creando una fortissima concorrenza sia sul movimento viaggiatori che su quello delle merci, imponeva agli amministratori altri più complessi problemi.

Il miglioramento dei servizi, col rafforzamento dei binari, con l'acquisto di motrici più celeri e più comode non poteva più soddisfare le necessità degli utenti i quali esigevano un collegamento fra la città ed i centri della provincia con mezzi sempre più moderni, più rapidi e più frequenti.

Il ritmo del progresso tecnico e sociale imponeva una trasformazione nei mezzi di trasporto che divenivano rapidamente inadeguati ai tempi.

Si rese perciò necessario uno studio ed un esame approfondito di tutta la rete ferrotranviaria, sia dal punto di vista tecnico che finanziario. Tale studio fu affidato dapprima al prof. ing. Guido Corbellini ed in un secondo tempo al prof. ing. Ernesto Stagni, entrambi fra i più apprezzati esperti in Italia nel campo dei trasporti.





Dal risultato di questi studi scaturì la necessità di procedere ad un ammodernamento radicale della rete ferrotranviaria, abbandonando completamente e definitivamente la rotaia, sia per la ferrovia che per le tranvie, passando così al trasporto su gomma mediante linee filoviarie ed automobilistiche.

Il progetto, approvato dal Ministero dei Trasporti, venne realizzato tra non poche difficoltà, apportando indubbi vantaggi all'economicità dell'esercizio, alla comodità e rapidità del trasporto e alla soluzione di alcuni problemi della circolazione stradale.

Infatti l'eliminazione delle rotaie sul tratto Verona-Parona della statale n. 12 e Verona-Caldiero della statale n. 11, ha giovato non poco alla maggiore fluidità del traffico, eliminando quasi completamente le cause di frequenti e gravi incidenti stradali.

Inoltre la costruzione della nuova strada della Valpolicella ha servito ad incrementare lo sviluppo di quella zona ed ha consentito di decongestionare il traffico nella stretta pericolosa dell'abitato di Parona.

La sostituzione con linee filoviarie della Verona-Grezzana, della Verona-S. Bonifacio, della Verona-Tregnago e della Verona-Domegliara ha suscitato numerose e vivaci polemiche; gli utenti, però, hanno dimostrato fin dall'inizio di gradire tale servizio sia per la maggior celerità delle corse, sia per il maggior conforto offerto dalle vetture filoviarie.

Altri importanti ed indiscussi vantaggi per i viaggiatori sono stati: la possibilità di arrivare fino al centro della città ed in particolare, per gli utenti della Verona-Tregnago, l'evitato trasbordo a Caldiero.

La domanda che di frequente viene avanzata sulle ragioni che hanno portato alla scelta della trazione elettrica filoviaria in confronto dell'istituzione di linee automobilistiche, richiederebbe un esame tecnico-economico approfondito che si potrà fare in altra sede.

Basta qui accennare a qualche elemento che ha contribuito ad orientare i tecnici verso questa scelta e cioè: l'utilizzazione di parte del materiale elettrico degli impianti fissi della ex tranvia, la possibilità di im-

E' allo studio il problema di un funzionale capolinea nel centro urbano per le autofilovie dell'Azienda provinciale trasporti.

piego di vetture con capacità di trasporto superiore a quella di equivalenti veicoli automobilistici, in considerazione della forte intensità oraria del traffico, una vita media delle vetture che è circa tripla di quella dei veicoli a trazione Diesel, manutenzione molto ridotta.

Gli utenti dimostrano di preferire tale sistema di trazione anche per ragioni semplici: l'assenza di odori sgradevoli di gasolio o di fumi, minima rumorosità, trasporto più confortevole, dovuto al motore elettrico rotativo che non provoca le sollecitazioni dinamiche sulla carrozzeria che si riscontrano nei veicoli azionati da motore alternativo.

Non si può d'altra parte far a meno di porre in ri-

salto che gli estensori del progetto di ammodernamento delle vecchie ferrotranvie hanno anche sostituito alcune linee tranviarie (S. Bonifacio-S. Giovanni Ilarione) e la maggior parte delle ferrovie con servizio automobilistico, e ciò in considerazione delle minori intensità di traffico in quei tratti.

Infatti, nel 1962, le linee filoviarie hanno trasportato da sole il 67% dei viaggiatori di tutto l'esercizio, il 21% è stato trasportato dalle linee automobilistiche che hanno sostituito linee ferrotranviarie e il 12% dei viaggiatori si è servito delle restanti autolinee.

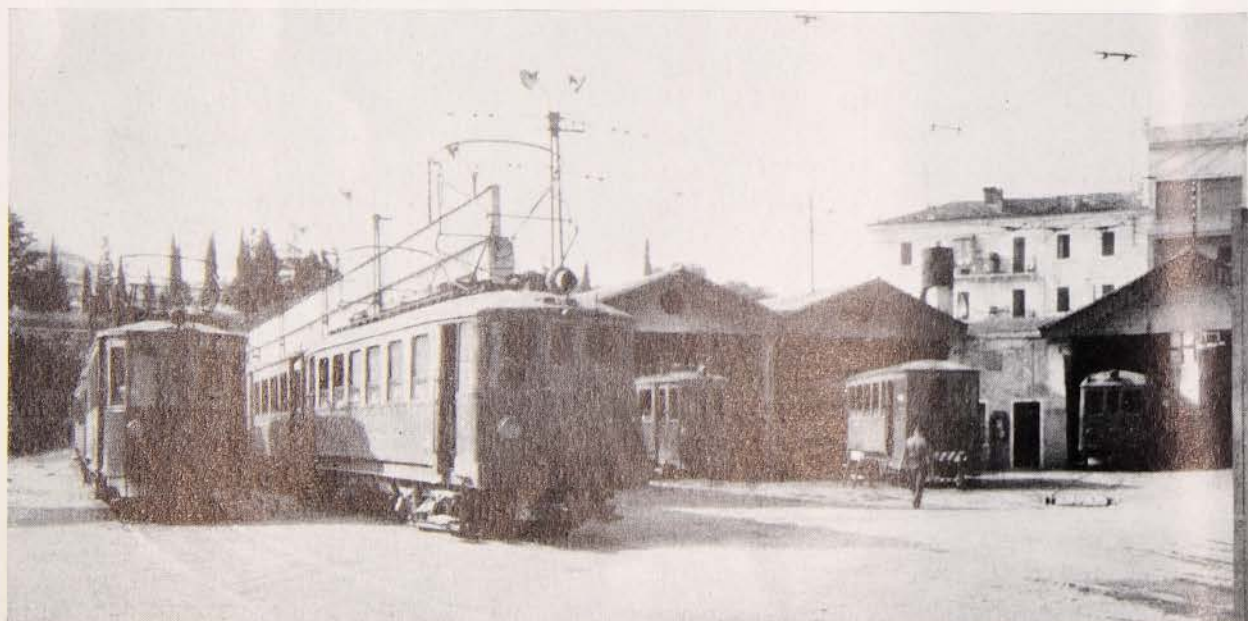
E' interessante confrontare i dati di traffico nel decennio 1952-1962 sulle linee che sono state oggetto del piano di ammodernamento.

	viagg.-km. 1952	viagg.-km. 1962	Incremento percentuale
Verona-Grezzana	3.600.120	6.719.275	87 %
Verona-S. Bonifacio }	18.196.914	32.886.127	81 %
Verona-Tregnago }			
S. Bonifacio-S. Giovanni Ilarione	1.859.341	2.957.505	59 %
Verona-Caprino-Garda	11.444.937	24.277.281	112 %

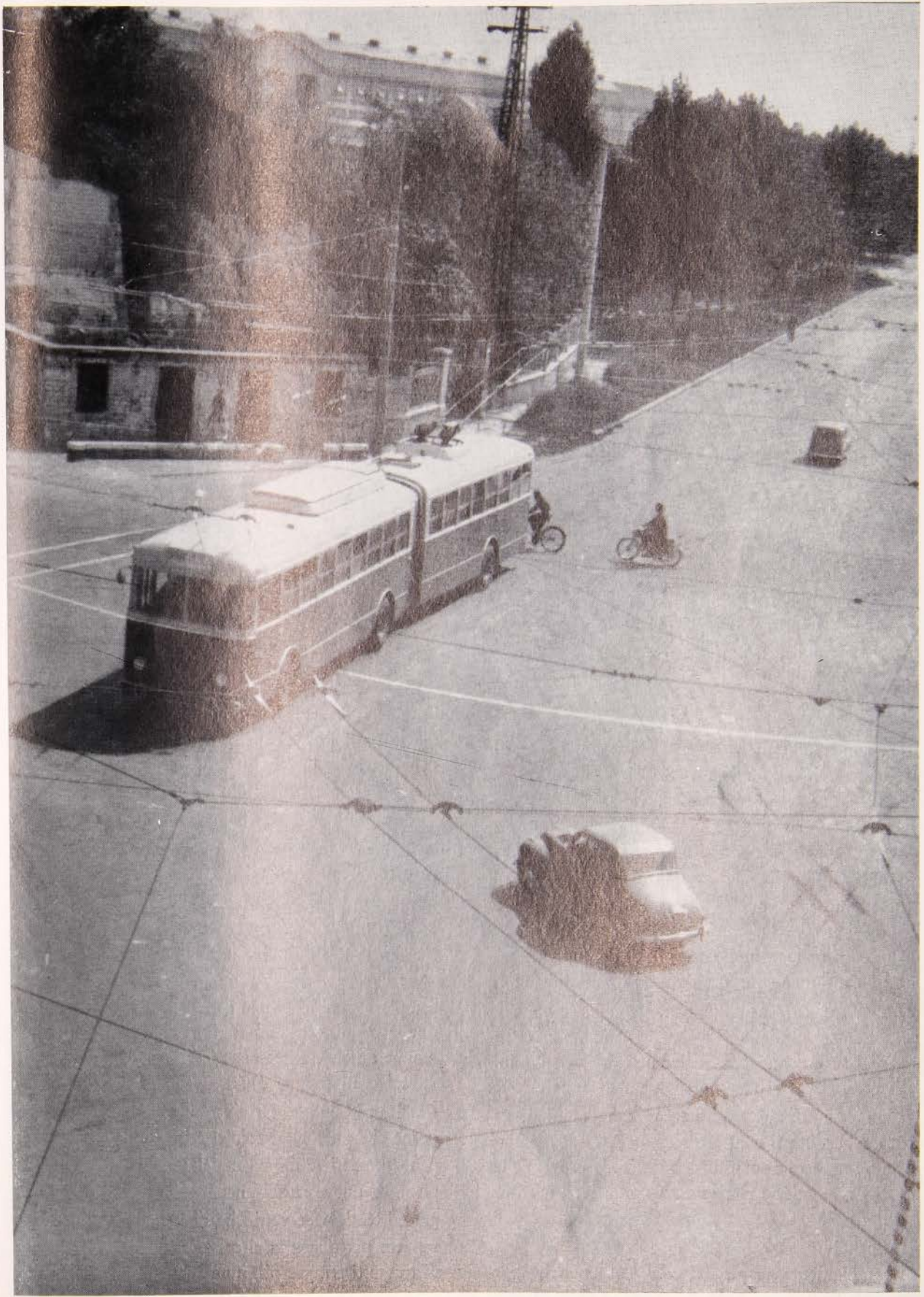
L'incremento di traffico così rilevante dal 1952, anno in cui il servizio era completamente tranviario e ferroviario, al 1962 in cui le linee succitate hanno funzionato ad ammodernamento ultimato, dimostra in modo eloquente quale favorevole accoglienza abbiano incontrato i nuovi servizi da parte degli utenti.

La Provincia, d'altro canto, non ha tralasciato di affrontare anche il problema delle autolinee.

Alcuni centri minori si trovavano isolati e senza un collegamento diretto con la città; in qualche caso i servizi locali privati erano insufficienti a soddisfare le giuste esigenze delle posizioni.



Veduta interna della vecchia stazione tranviaria di Porta Vescovo, con le sorpassate carrozze. A destra: i filobus articolati dell'Azienda che collegano la città con i centri della provincia. L'ammodernamento ha radicalmente migliorato il servizio.



Già nel 1950 l'Amministrazione provinciale aveva deliberato, in via di massima, di chiedere la concessione di una autolinea che collegasse Verona all'alta valle d'Illasi, in sostituzione di un servizio locale tra Selva di Progno ed il capolinea tranviario di Tregnago.

Ottenuta l'autorizzazione dall'Ispettorato della motorizzazione, veniva iniziato il servizio fra Selva di Progno e Verona nel 1951, prolungato fino a Giazza l'anno successivo.

L'Amministrazione provinciale ottenne, pure nel 1952, la concessione della linea S. Mauro di Saline-Badia Calavena, che fu iniziata con tre corse settimanali.

Nello stesso anno la Provincia ottenne la concessione per l'esercizio della linea Albisano-Torri del Benaco-Bussolengo-Verona, che veniva ad integrare il servizio ferroviario ed era di grande utilità perchè collegava tutta la zona con l'ospedale di Bussolengo.

L'esito positivo del periodo iniziale di questa linea, suggerì di completarla col prolungamento da Albisano a S. Zeno di Montagna.

Nel 1953 fu istituita un'altra nuova autolinea che collegava Cazzano di Tramigna e Verona, servendo anche alcuni Comuni intermedi.

Negli anni successivi fu iniziato il collegamento di Campofontana con Selva di Progno e Badia Calavena fu provveduto all'acquisto da ditta privata della Vestenanova-Verona.

Con tale importante operazione la Provincia si assicurava il servizio completo della val d'Alpone ed apportava con l'intensificazione e la regolarità delle corse un contributo positivo al soddisfacimento delle aspettative di quelle popolazioni.

Si può dire che poche Amministrazioni provinciali hanno avuto una cura assidua e costante per il problema dei trasporti come quella di Verona; l'importanza di essi nello sviluppo economico del suo territorio è stato continuamente presente agli amministratori.

E' con questa sensibilità che è stata affrontata la realizzazione del piano di ammodernamento e l'estensione dei servizi anche a quei centri che nessuna iniziativa privata avrebbe mai pensato di raggiungere.

E' in questo spirito, che terminato l'ammodernamento, e scaduto il contratto con la S.A.E.R., la Provincia ha pensato di costituire un'azienda provincializzata che rispondesse con maggior prontezza alla realizzazione dei suoi programmi di espansione economica e di progresso sociale.

Il cambiamento di gestione del resto non ha por-

tato gravi oneri all'ente concessionario, poichè tutti gli impianti fissi, gli immobili, il materiale rotabile erano già di sua proprietà; inoltre ha posto così fine a quei controlli esterni indispensabili che inevitabilmente diminuiscono l'elasticità e l'efficienza del servizio.

L'Azienda provinciale trasporti ha ricevuto in dotazione un parco autofiloviario costituito da 29 filobus e 38 autobus ed una rete costituita da quattro linee filoviarie e venti linee automobilistiche. Oggi si hanno 38 autobus e 29 filobus quasi tutti articolati.

Se molti problemi sono stati risolti durante la passata gestione molti altri ne rimangono da risolvere.

L'estensione delle autolinee limitata in passato alle zone cosiddette di "rispetto" del traffico ferrotranviario potrà interessare altre zone della provincia, che insistentemente chiedono la presenza dei servizi provinciali.

L'esame e la soluzione dei rapporti fra l'Azienda provinciale e l'Azienda dei trasporti urbani per la penetrazione in città della linea della Valpolicella e per il coordinamento dei trasporti dell'una e dell'altra azienda porterà sensibili vantaggi agli utenti.

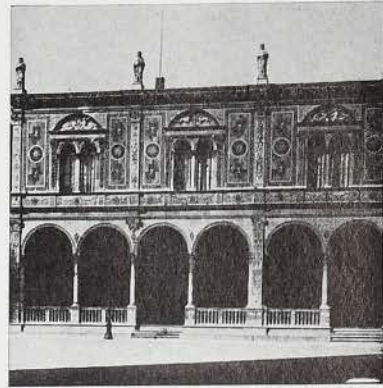
Un'istanza sentita dai cittadini della provincia che devono servirsi dei trasporti extraurbani è la costruzione di un'autostazione in città, cui facciano capo tutte le linee delle varie ditte concessionarie e che dia la possibilità di un comodo accesso alla stazione delle ferrovie, in modo da evitare inutili perdite di tempo per lo spostamento da un capolinea all'altro.

Molte città in Italia hanno già risolto questo problema; Verona potrebbe avvalersi della loro esperienza e trovare una soluzione idonea e rispondente alle necessità attuali ed alle prospettive future.

Altro problema di cui si impone la soluzione è il coordinamento dei servizi di ditte concessionarie diverse che operano nell'ambito della nostra provincia per permettere agli utenti di spostarsi con celerità da una zona all'altra del territorio veronese ed evitare lunghe e noiose soste nelle località di intersezione fra linee facenti capo a concessionari diversi.

Gli utenti ed i gestori di trasporti pubblici auspicano infine che gli organi tecnici addetti alla viabilità tengano presenti le esigenze del traffico nella progettazione di nuove strade, nella manutenzione di quelle già esistenti, nelle rettifiche di incroci e di curve per rendere più sicura la circolazione dei moderni mezzi di trasporti sempre più numerosi e sempre più veloci.

CRONACHE CONSIGLIARI



SEDUTA DEL 6 MARZO

In apertura di seduta il Consiglio ha approvato una delibera per l'applicazione di contributi di miglioria per l'esecuzione di opere stradali. L'on. Gozzi ha brevemente illustrato come il provvedimento miri soprattutto a salvaguardare le caratteristiche delle strade provinciali, spesso soffocate dallo sviluppo edilizio incontrollato. A sua volta l'assessore alle finanze avv. Mirandola ha fornito precisazioni di carattere tecnico.

L'assemblea è stata quindi occupata dalla presentazione e dalla discussione del progetto di massima per la costruzione del nuovo ospedale psichiatrico di Marzana. Il presidente avv. Gozzi, augurandosi che entro l'anno si possa dar inizio ai lavori dopo l'approvazione da parte degli organi di tutela ed il completamento degli strumenti tecnici da parte della Giunta, ha presentato all'assemblea il prof. Calabi, che ha ringraziato per l'assidua collaborazione. Questi, dopo avere esposto le linee del suo progetto, da noi riportato integralmente nel terzo numero della rivista, ha fornito ampi chiarimenti sui criteri particolari che l'hanno guidato nella formulazione del complesso ospedaliero.

Le cifre relative al progetto, che com'è noto comporta una spesa dell'ordine di due miliardi e 200 milioni, sono state fornite dall'assessore ai lavori pubblici, ing. Tomelleri.

In chiusura di seduta è stata presen-

tata dalla Giunta una delibera in forza della quale la Provincia concede una fidejussione al piano, approntato dall'autorità ecclesiastica, per la costruzione di 57 nuove chiese, 25 delle quali nella cerchia urbana o nell'immediata periferia, e le altre 32 nel territorio provinciale. L'impegno è completato dalla concessione di un contributo fino ad un massimo di 7 milioni l'anno per 12 anni. Nella discussione che ne è seguita, il consigliere Lavagnoli (PCI) ha affermato che il provvedimento era stato presentato in termini generici; Passarini (PSI) si è detto d'accordo per la fidejussione, ma non per il contributo; Castellani (DC) dopo aver notato come le Amministrazioni abbiano impegni anche per tutta la gamma degli interessi sociali, tra i quali quelli religiosi hanno carattere preminente, ha definito onorifica per il Consiglio la concessione del contributo per le nuove chiese. Sono seguiti altri chiarimenti dell'avv. Gozzi e la delibera è stata approvata.

SEDUTA DEL 27 MARZO

Dopo l'approvazione di un contributo al Comune di Isola della Scala per la gestione di quella sezione dell'istituto tecnico commerciale e di modifiche allo statuto dell'Azienda provinciale trasporti e del consorzio di fecondazione artificiale, è stata presentata dal presidente on. Gozzi una delibera destinata ad avere particolare importanza nella storia della Provincia. Egli ha ricordato i termi-

ni del problema della maternità provinciale, affermando l'orgoglio della Provincia nell'amministrazione pluriennale dell'istituto, ed ha ribadito che la determinazione di trasferirla agli istituti ospitalieri di Verona è derivata dal cadere di preclusioni al sorgere di un reparto maternità presso l'ospedale civile e, soprattutto, dai propositi dell'Amministrazione nell'ambito ospedaliero, che sono del più ampio e moderno sviluppo di ogni settore dell'assistenza sanitaria. Il presidente ha informato che è stata fissata la data del primo gennaio 1964 per il passaggio della maternità all'altro ente, precisando che la Provincia fornirà, in aggiunta alla fidejussione per cinquecento milioni, un contributo annuo di 47 milioni per un quinquennio.

Ha aperto gli interventi il consigliere Sartori (PSDI) che, pur condividendo in linea di massima l'indirizzo della Giunta, ha sollevato riserve sul proposito di inserire un rappresentante della Provincia in seno al consiglio di amministrazione degli istituti ospitalieri. Filippi (DC) ha chiesto che passi agli istituti ospitalieri, a tutti gli effetti, anche la scuola di ostetricia. Righetto (PCI) ha ritenuto ingiustificato il contributo di 47 milioni annui in aggiunta alla concessione della fidejussione. Il liberale Gemma si è detto favorevole alla delibera della Giunta ed infine Castellani (DC), con un appassionato intervento, ha ricordato le benemerite della maternità provinciale

ed ha espresso il rincrescimento di dover abbandonare un'istituzione che è stata per decenni vanto della Provincia, pur riconoscendo all'attuale trasferimento le caratteristiche di una saggia decisione.

L'on. Gozzi, nel riassumere la discussione, ha fatto notare che a giustificazione del contributo annuo si aggiunge — oltre allo sgravio oggettivo determinato dal passaggio ad altro ente della maternità — un valido motivo morale fornito dall'adesione ad una politica di generale rinnovamento degli istituti sanitari nel più vasto quadro degli interessi dell'intera popolazione veronese. « Il nostro — ha concluso il presidente — sarà veramente un voto moderno, all'altezza dei tempi, che esigono la nostra responsabile presenza in un settore di vitale interesse per le nostre popolazioni ».

Successivamente l'assessore avv. Mirandola ha sottoposto all'approvazione le proposte della Giunta per la concessione di miglioramenti economici al personale, ponendo in luce come essi si traducano in un aumento valutabile sul 20-25%, con un minimo mensile di 10.000 lire. La maggiore spesa a carico del bilancio, che è di 24.877.000 lire per il 1962, salirà a 203 milioni per l'anno in corso.

Il vice-presidente prof. Sandri ha quindi riferito sulle delibere per borse di studio a studenti meritevoli e per l'istituzione di specializzazioni in chimica industriale ed in elettrotecnica presso l'istituto tecnico "Galileo Ferraris".

E' iniziata infine la discussione sulla relazione sullo sviluppo industriale presentata dal prof. Resta. Al presidente, che ha premesso che la Giunta aveva predisposto un piano per i primi interventi, è seguito l'assessore allo sviluppo economico Tumolo, il quale ha illustrato in rapida sintesi la dichiarazione di Giunta che integralmente riportiamo:

« La Giunta, esaminate e vagliate le indicazioni trattate dalla relazione presentata al Consiglio dal Gruppo di lavoro diretto dal prof. Resta, che in via di massima condivide, ritiene di puntualizzare al Consiglio alcuni temi di competenza dell'Amministrazione provinciale, temi utili ad incidere positivamente sulle linee direttrici espresse nella relazione ed in

stretta concordanza con le indicazioni a suo tempo enunciate nel programma proposto dall'Amministrazione.

Ritiene innanzitutto di richiamare l'attenzione responsabile del Consiglio sulla utilità di perseguire il programma già specificato per quanto concerne il capitolo delle infrastrutture, tema essenziale e preminente per il potenziamento economico-sociale della nostra provincia, con specifico riferimento al processo della industrializzazione.

Il tema delle infrastrutture, così come è delimitato, rientra armonicamente nella situazione descritta nella relazione Resta: canali idroviali quali il Tartaro-Canal Bianco con deviazione verso la bassa veronese; il Mincio-Verona; la navigabilità del lago di Garda, costituiranno indubbiamente una premessa positiva per sollecitare, in termini concreti, il risveglio economico sociale della fascia sud della nostra provincia, che, come si è detto anche nella relazione, è passibile di interventi perchè ne sia rinsaldato il tono economico; lo stesso dicasi per le autostrade con particolare riferimento a quella del Brennero ed eventualmente a quelle progettabili nel futuro al di là della Padana inferiore, in senso est-ovest, che dovrebbero avere una incidenza notevole per le zone più povere del nostro territorio provinciale; si ricorda come intervento utile al tema l'ammodernamento in atto delle comunicazioni stradali a seguito del piano di provincializzazione in corso che indubbiamente risolleverà centri minori della provincia, assicurerà collegamenti e scambi più celeri tra quelle zone, il capoluogo della provincia ed i centri extra-provinciali.

La Giunta ricorda in secondo luogo, come tema pertinente al fine, l'opera svolta nel passato e quella che ci si propone di svolgere nel futuro avente lo scopo di vitalizzare sempre più gli enti economici consortili esistenti, che hanno avuto ed hanno un ruolo prezioso nell'ambito della

economia veronese e che si propongono di inserirsi con sempre maggior efficacia nel nuovo tessuto economico della provincia.

A tal fine è noto che gli enti veronesi che presiedono a questi organismi: Provincia, Comune di Verona e Camera di commercio, hanno in corso uno studio avente lo scopo di armonizzare e di ristrutturare al fine ora detto questi enti che sono: la ZAI; i Magazzini generali; il Consorzio dei canali; i mercati, da quello del capoluogo a quelli periferici.

L'armonizzazione di questi strumenti dovrebbe avere come suo fine quello di potenziare sempre più l'agricoltura provinciale, assicurandole la conservazione e la commercializzazione dei suoi prodotti ai vari livelli e quello, poi, di porre mano sempre più allo sviluppo agro-industriale originario e, contemporaneamente, di affrontare il tema dell'industrializzazione nel suo concreto sviluppo nel senso indicato dalla relazione Resta.

Accanto a questo tema e a queste iniziative da tempo in corso, la Giunta, alla luce delle risultanze della relazione Resta, ritiene di ricordare la necessità di ulteriori iniziative sempre per valorizzare armonicamente lo sviluppo della nostra provincia.

Pertanto, richiamato il dibattito svolto in Consiglio, ritiene di affermare la presenza della nostra Amministrazione nel quadro di uno sviluppo urbanistico che, mentre assicuri la conservazione dei valori paesaggistici e monumentali, li inserisca in modo efficace in un tessuto economico-sociale più potenziato e più moderno, premessa essenziale di una necessaria disciplina che consenta da un lato il fiorire dei nostri centri e della nostra città, e dall'altro lo condizioni in modo determinante allo sviluppo economico-sociale.

A tal fine la iniziativa già deliberata dal Consiglio di costituire un Centro che possa provvedere allo studio, alla progettazione ed agli interventi atti ad ordinare lo sviluppo urbanistico del nostro territorio, deve

essere considerata un utile ed indispensabile strumento anche nel settore ora considerato.

La Giunta ritiene altresì, proprio per promuovere ed incanalare entro certi limiti quel processo di industrializzazione in atto nella regione veneta e che ha la sua origine nella ricerca di nuovi insediamenti industriali da parte delle imprese fino ad ora insediate nei centri lombardo-piemontesi, di dar vita insieme con gli altri enti veronesi ad un Centro di pubblicizzazione che, previ gli opportuni contatti con gli operatori economici interessati, possa regolarizzare sia per settori produttivi, sia per dislocazioni territoriali, l'afflusso industriale nel nostro territorio dall'esterno.

In terzo luogo la Giunta richiama l'importanza del problema della qualificazione del lavoro quale tema essenziale dello sviluppo economico, e si impegna ancora più a svolgere, nell'ambito delle sue competenze, ulteriori iniziative che abbiano per scopo di attrezzare l'Istituto tecnico industriale con settori diversi di specialità e possibilmente di favorire la dislocazione in sezioni decentrate; richiama l'attenzione sull'importanza del tema attinente ai Centri professionali nella particolare prospettiva di poter assicurare leve sufficienti di istruttori tecnici necessarie per far fiorire nei diversi centri della provincia questa benemerita iniziativa.

Pertanto si propone di esaminare e di intervenire in quelle iniziative che potranno porsi su questo tema specifico.

Infine, sempre in questo capitolo, ricorda la necessità di coordinare le funzioni al livello didattico e tecnico dei centri professionali oggi funzionanti e di potenziarli ulteriormente.

In quarto luogo, nel tema della specifica iniziativa zonale del territorio provinciale, eccezione fatta per il capoluogo e per il Comune di Legnago per i quali sono in corso, per il primo i necessari contatti di

studio con l'Amministrazione comunale di Verona, mentre per il secondo si stanno approfondendo le risultanze tratte dalla relazione Resta, la Giunta, limitatamente ad alcuni temi sui quali ha maturato sufficientemente lo studio e l'esame di qualche iniziativa, propone alcuni interventi.

In particolare vengono suggeriti:

— uno stanziamento per le necessità della media e dell'alta valle dell'Adige, tale da procurare nuovi insediamenti industriali in collaborazione con la comunità della valle;

— un finanziamento, per gli stessi fini, per la valle d'Illasi, allo scopo di costituire una zona industriale nella media e nella bassa valle e insediamenti minori nell'alta valle;

— un finanziamento per la valle d'Adige, con particolare riferimento ai territori compresi nei Comuni di Dolcè e Brentino-Belluno, da destinarsi ad iniziative che secondino le altre attuate nei vicini territori di competenza della provincia di Trento.

Osserva come appaia già proporzionata alle mete da raggiungere l'opera che si è svolta per l'industrializzazione della Valpantena, ed esprime l'avviso che il problema della Valpolicella e delle zone che su di essa gravitano esiga un ulteriore approfondimento.

Per il Colognese, la Giunta esprime il proprio compiacimento per l'attuazione di un programma che le risultanze del Gruppo di lavoro per l'industrializzazione della provincia hanno indicato pienamente aderenti alle necessità della zona e ritiene che lo sforzo finanziario già operato dalla Provincia e dal Comune di Cologna Veneta soddisfi per ora le necessità.

La Giunta, esaminate inoltre con particolare attenzione le capacità di sviluppo che offrono la zona di Nogara, quella di Isola della Scala e del territorio della Comunità del Basso Veronese — settore nevralgico per l'economia della nostra provincia, come attestano gli approfonditi studi svolti — richiamato il programma di sviluppo impostato dalle Amministra-

zioni della zona, ritiene indispensabile ed urgente promuovere la costituzione di un Centro di industrializzazione che possa assorbire la considerevole manodopera disponibile nella zona, frenare i movimenti migratori di quelle popolazioni e costituire un punto di forza per il valido potenziamento economico della nostra provincia. Indica perciò necessario un contributo per favorire la costituzione di zone industriali dotate di tutti i servizi.

Esaminando le richieste del Comune di Zevio e della zona circostante per dar vita ad iniziative industriali che operino nel particolare settore della lavorazione e della trasformazione di prodotti ortofrutticoli, la Giunta riconosce la bontà dell'iniziativa e ritiene di concedere un contributo adeguato allo scopo.

Le proposte di cui sopra, anche in relazione agli impegni finanziari, verranno mano a mano sottoposte al Consiglio.

La Giunta inoltre si riserva di sottoporre al Consiglio alla luce delle conclusioni emerse dal dibattito ed in relazione alle possibilità finanziarie del bilancio, ulteriori contributi per altre zone della provincia, facendo esplicita riserva di rivolgere particolare attenzione ai centri di Legnago e della zona circostante per l'impostazione di un concreto programma di interventi.

Rilevata la necessità di interventi e iniziative che interessino non solo le strutture economiche e sociali ma anche lo sviluppo urbanistico, che può condizionare gli sviluppi di singole zone, la Giunta è d'avviso di rivolgere la propria attenzione alle possibilità di immediato esame offerte da due zone della nostra provincia, quella del lago di Garda e quella di Monteforte, Soave, S. Bonifacio. La prima, interessata in sommo grado al turismo, esige l'intervento della Provincia sotto vari profili, ed è per questo che la Giunta si impegna ad avviare sollecitamente studi e programmi per questo scopo. Per l'altra zona è indispen-

sabile una azione di coordinamento dei servizi pubblici e dello sviluppo urbanistico in senso unitario, il che determinerà risultati che saranno indubbiamente positivi per i tre centri.

Infine, la Giunta, rilevata l'opportunità e l'efficacia dell'iniziativa che ha portato alla costituzione del Gruppo di lavoro per l'industrializzazione della provincia di Verona, sottolinea la positività di questo metodo di lavoro e si impegna di interessare sui risultati conseguiti l'opinione pubblica competente nei vari settori della realtà veronese ».

Nella discussione, che data l'ora ormai tarda è stata rinviata alla seduta successiva, ha preso la parola solamente il consigliere Margotto (PCI) il quale ha fatto rilevare lo squilibrio fra il reddito dell'agricoltura e quello industriale, presentati dalla relazione Resta, suggerendo che i rimedi opportuni debbano essere trovati in interventi sulle strutture, possibili soprattutto da parte dello Stato, più che degli enti locali, e combattendo la disoccupazione, la sottooccupazione e l'esodo dalle campagne. Secondo Margotto, la Giunta doveva presentare un indirizzo programmatico interamente diverso dalle posizioni tenute in passato, per conquistare, insieme al progresso economico, nuove condizioni sociali ai lavoratori.

SEDUTA DEL 29 MARZO

La discussione sulla relazione Resta e sulla dichiarazione della Giunta, è ripresa con l'intervento del consigliere Mazzi (PSI), il quale ha posto in rilievo la necessità delle conversioni culturali, della ricomposizione della proprietà fondiaria, della cooperazione, dell'istruzione professionale, della viabilità e dei trasporti. Rilevato il disordinato sorgere di zone industriali di dimensione comunale, ha incitato l'Amministrazione a contribuire all'industrializzazione di zone ben determinate, senza indulgere a frazionamento controproducenti.

Castagna (DC) dopo avere espresso un lusinghiero giudizio sui due documenti sottoposti al Consiglio, ha at-

tirato l'attenzione sul problema del riordinamento urbanistico, anche in zone non espressamente previste, come la montagna, e del completamento viario della Lessinia. Toccando il problema dell'industrializzazione della montagna, ha espresso qualche dubbio sull'efficacia dei centri industriali di "serravalle", mentre ha formulato voti per uno studio accurato dei problemi e delle necessità turistiche. Ha concluso il suo intervento col sottolineare la necessità della ricomposizione della proprietà fondiaria.

Righetto (PCI) ha posto in evidenza l'importanza della relazione, auspicando che le indagini vengano estese anche ad altri campi, in modo sistematico. Ribadendone alcuni punti, ha fatto un'utile precisazione storica col ricordare che l'espansione industriale veronese venne bloccata, per tutto l'Ottocento e per i primi anni di questo secolo, da vincoli ed ostacoli di natura militare, dei quali è da tenere conto nel valutare il ritardo nell'industrializzazione della città.

Sartori (PSDI) ha rilevato le manchevolezze del settore agricolo, rifacendosi alla relazione Resta, ed ha proseguito asserendo che l'industria è insediata solo superficialmente nel Veronese, senza che sia sostenuta da un organico tessuto di interdipendenza o di complementarità. La maggior parte dei complessi sarebbe sorta approfittando delle facilitazioni offerte dall'abbondanza di mano d'opera e del benevolo atteggiamento degli enti locali. Ha altresì auspicato una programmazione su scala provinciale, per tonificare l'economia con interventi ed incentivi.

Stanzial (DC) ha esordito affermando che la Giunta era già arrivata alle conclusioni offerte dalla relazione e le aveva espresse in impegni programmatici. Rilevata l'importanza dell'iniziativa privata, ha additato la programmazione presentata dalla Giunta come il mezzo più idoneo al rilancio dell'industrializzazione, con la collaborazione degli enti ed organismi pubblici, i quali si dovranno adeguare alle mutate necessità della industrializzazione. Ha sottolineato che l'economia di Verona deve passare in breve volgere di tempo da una base agricolo-industriale ad una piattaforma a rigorosa prevalenza industriale.

Lavagnoli (PCI) ha ribadito l'atteggiamento del suo gruppo, già espresso da Margotto e Righetto, per

il quale l'industrializzazione della provincia è condizionata a mutamenti sostanziali di struttura, possibili solamente con interventi dello Stato e con una nuova legislazione. Ha lamentato che la relazione non abbia contenuto le proposte concrete e le misure radicali da adottare al riguardo ed ha terminato proponendo che sull'argomento vengano tenuti congressi e dibattiti.

Castellani (DC) dopo avere rilevato l'importanza di alcuni problemi particolari ha proposto l'adozione di iniziative per richiamare l'attenzione degli operatori economici sulla provincia, pur tenendo presente che il vantaggio del relativamente basso costo della mano d'opera è destinato ad attenuarsi progressivamente. Proseguendo, ha raccomandato la collaborazione nel campo del progresso industriale da parte degli organismi pubblici ed ha richiamato la necessità di un piano organico di sviluppo industriale, da sottrarre all'iniziativa frammentaria dei singoli Comuni.

L'on. Gozzi ha concluso la discussione ringraziando i consiglieri intervenuti nel dibattito, sostanzialmente positivo sia sulla relazione che sull'indirizzo proposto come schema di strutturazione da parte della Giunta provinciale. Questa non ha ritenuto, per motivi di competenza e di responsabilità, di accogliere critiche alla relazione Resta, che è d'altronde lavoro specifico, riguardante la sola industrializzazione provinciale, e non l'intero aspetto economico, atto a suggerire iniziative di competenza dell'Amministrazione provinciale. Argomenti che i singoli intervenuti avevano trattato nella discussione e che non erano compresi nella relazione, verranno ripresi in esame al momento di considerare altre relazioni sugli argomenti specifici.

La Giunta — ha proseguito il presidente — si propone di presentare proposte concrete sin dalla prossima tornata.

Chiusi così gli argomenti iscritti nella tornata, il presidente ha dato lettura di alcuni ordini del giorno, presentati dai vari gruppi consiliari, che sono stati passati agli atti, come raccomandazioni. La seduta è stata tolta dopo che il Consiglio ha espresso, con le parole del suo presidente, il cordoglio per la scomparsa del dipendente sig. Ligabue.

LA FIERA DI VERONA



I BRILLANTI RISULTATI DELLA 65ª MANIFESTAZIONE

Come avviene ormai da anni ogni preventiva considerazione sulla Fiera di primavera viene largamente superata. La manifestazione veronese continua a guadagnare terreno e prestigio, allarga sempre più la propria sfera di influenza mantenendo inalterate la sua formula e la sua specializzazione.

I consuntivi ufficiali dell'ente valorano queste affermazioni: infatti le nazioni presenti sono state trentatre, di cui quindici hanno partecipato ufficialmente con padiglioni e uffici di informazioni; il numero degli espositori è aumentato del dieci per cento; la massa dei visitatori ha superato anche questo anno quota seicentomila con un sensibile aumento delle provenienze dall'estero; il volume globale degli affari ha superato i ventitre miliardi di lire.

Così la Fiera di Verona, nei dieci giorni di operosa attività, ha riaffermato la sua caratteristica di tradizionale appuntamento del mondo rurale europeo e di centro mercantile qualificato che apre l'annata agraria. Si sono celebrate le giornate dell'Austria, del Belgio, della Bulgaria, della Francia, della Germania occidentale, della Jugoslavia, dell'Olanda, dello Stato di Israele, degli Stati Uniti d'America, della Svezia e della Svizzera.

Numerosi sono stati gli incontri fra Ministri, parlamentari, funzionari economici e tecnici europei; interessanti le visite degli addetti commer-

ciali e agricoli, di missioni estere, come altamente significativa la visita della delegazione della FAO.

Vasta eco hanno avuto i convegni tecnici e di categoria che si sono svolti, anche perchè in queste occasioni sono stati puntualizzati gli aspetti di maggior attualità dei problemi che interessano l'agricoltura. Anche le manifestazioni di assistenza tecnica e le iniziative di carattere didattico-professionale, organizzate dal Ministero dell'Agricoltura e foreste, da vari enti nazionali hanno avuto larghi consensi, così pure sono state favorevolmente accolte le attività di propaganda e di aggiornamento tecnico-scientifico che si sono sviluppate nell'ambito della Fiera.

Anche la vasta partecipazione delle donne rurali è stata sottolineata con particolare soddisfazione perchè è il chiaro sintomo di una più precisa presenza del mondo femminile nel settore produttivo della nostra agricoltura. Le donne quest'anno hanno partecipato a convegni particolari e hanno inoltre dato vita ad una riuscitissima manifestazione per la quale si sono impegnati a fondo gruppi di ragazze rappresentanti tutte le regioni italiane.

Il premio giornalistico "Agricoltura nuova", giunto alla sua quarta edizione, ha visto la partecipazione di numerose personalità europee degli ambienti agricoli e giornalistici, assurgendo così a livello internazionale.

Su questo panorama di avvenimenti ha dominato la Fiera che è stata

al centro di tutte le attenzioni ed ha rappresentato il quadro completo dell'agricoltura, attraverso le rassegne dei diversi settori merceologici. Gli espositori hanno compiuto quest'anno uno sforzo più cospicuo per far risaltare i prodotti e i materiali presentati, ricorrendo ad allestimenti pubblicitari che hanno abbellito tutto il quartiere fieristico. Questo è un aspetto molto importante, non del tutto nuovo in verità, ma che comunque nella 65ª Fiera ha fatto un formidabile passo avanti: denota infatti che gli ambienti rurali risentono anch'essi di tutti quei fenomeni più caratteristici della vita cittadina per cui sono anch'essi sensibili e sensibilizzati ai richiami pubblicitari. È un segno dei nostri tempi: gli anni sessanta resteranno nella storia economica italiana per il miracolo industriale, ma anche per l'emancipazione del mondo rurale. E in Fiera si è avuto la possibilità di misurare questo processo evolutivo che ha raggiunto la famiglia contadina. Uomini, donne e giovani dei campi, e quanti in particolare di questi che resistendo ai miraggi della città restano legati alle attività agricole, sono perfettamente coscienti di operare il grande trapasso: l'agricoltura cammina sulla via dell'industrializzazione, diventa una attività moderna sotto tutti i profili e nei diversi aspetti. La stessa Fiera di Verona ne è conferma autorevolissima, giacchè nella 65ª edizione ha mostrato quello che sarà il volto reale dell'agricoltura di domani.

(a. b.)

GLI ISTITUTI DI CREDITO

LA CASSA DI RISPARMIO DI VERONA VICENZA E BELLUNO



BILANCIO DEL 138° ESERCIZIO

Sotto la presidenza del Comm. Giuseppe Bovo il Consiglio Generale nella seduta del 30 marzo 1963 ha esaminato e approvato il bilancio dell'esercizio 1962.

Il Direttore Generale, Comm. Rag. Nicoletti, ha illustrato le risultanze patrimoniali ed economiche del passato esercizio, mettendo in evidenza il favorevole andamento della gestione e l'apprezzamento e la fiducia dei risparmiatori e degli operatori economici, che in sempre maggior misura ricorrono ai servizi dell'Istituto.

MASSA FIDUCIARIA

Il nuovo risparmio raccolto nel 1962 ammonta a oltre 18 miliardi e 390 milioni; il credito dei depositanti alla chiusura dell'esercizio è pertanto salito a quasi 124 miliardi.

L'incremento percentuale è risultato pari al 17,42%.

Ben 500.000 sono i libretti di risparmio in circolazione; per cui mediamente si può dire che non c'è famiglia residente nella zona ove ope-

ra l'Istituto, che non possieda un libretto della Cassa di Risparmio.

INVESTIMENTI

Rilevante è lo sviluppo delle operazioni d'impiego; l'aumento nell'anno è stato superiore al 30% nelle operazioni a breve, medio e lungo termine concesse direttamente dall'Istituto.

Se si tiene conto anche del credito agrario, fondiario e alla piccola e media industria, distribuito dalla Cassa di Risparmio, quale partecipante dell'Istituto di Credito Fondiario delle Venezia, dell'Istituto Federale delle Casse di Risparmio delle Venezia e dell'Istituto per il Mediocredito delle Venezia, la somma complessivamente erogata a favore di iniziative economiche e produttive pubbliche e private, nelle quattro Province ove opera l'Istituto, ascende a 170 miliardi.

Le operazioni a breve termine ammontano a 58 miliardi; quelle a media e lunga scadenza sono più di 112 miliardi. I prestiti sono frazionati in circa 50.000 operazioni, con una media di poco più di tre milioni per

cliente. E' notevole quindi la presenza dell'Istituto in tutti i comparti dell'economia locale, a sostegno soprattutto dei piccoli e medi operatori.

Il comparto dell'agricoltura è stato particolarmente assistito con circa 30 miliardi di finanziamenti di esercizio e miglioramento, fra i quali rilevante la quota utilizzata attraverso le facilitazioni del "Piano Verde".

Il credito concesso a favore di Province, Comuni e Consorzi della zona di azione dell'Istituto, sia per l'esecuzione di opere pubbliche che per le normali esigenze di tesoreria, si riassume nella cifra di oltre 70 miliardi di mutui e prestiti in essere; mentre alle necessità della comunità nazionale si è provveduto con altri 27 miliardi investiti in titoli statali o garantiti dallo Stato.

UTILI E BENEFICENZA

La quota degli utili conseguita nell'esercizio risulta di Lire 690.726.268; e di essa, nella misura consentita dalla legge, sono stati destinati al fondo di beneficenza i tre decimi e cioè Lire 207.217.880.

Se si tiene conto della assegnazione straordinaria di 75 milioni autorizzata dalla Banca d'Italia, la somma stanziata per opere di beneficenza e di pubblica utilità sul bilancio del passato esercizio supera i 280 milioni.

Fra l'altro va ricordato il contributo di 25 milioni erogato per l'istituzione della biblioteca e l'acquisto di un calcolatore elettronico presso l'Università di Economia e Commercio di Verona la quale, dopo il recente riconoscimento ministeriale, può

SVILUPPO DELLA CASSA DI RISPARMIO NEL QUINQUENNIO

	1-1-1958	31-12-1962
	(in milioni)	
Patrimonio	2.501	5.163
Depositi	57.847	123.974
Beneficenza erogata	150	282
Titoli pubblici e diversi	17.003	42.880
Operazioni a breve termine	20.508	38.245
Operazioni a medio e lungo termine	16.152	29.484
Mutui fondiari	33.731	76.120
Credito agrario	13.887	23.276

così disporre di una moderna attrezzatura scientifica.

Nel settore della scuola va ricordata la concessione di prestiti senza interesse per un importo di 150 milioni a favore delle scuole professionali per la dotazione e l'ammmodernamento degli strumenti didattici.

A tutto questo va aggiunta la spesa di circa 40 milioni che la Cassa di Risparmio destina ogni anno a favore delle scuole elementari per la distribuzione di materiali didattici e di premi per il concorso della "Gara fra le classi" che viene indetto per educare i giovani al risparmio.

Nel campo del credito agevolato è da segnalare lo stanziamento di mutui a lunga scadenza per oltre 13 miliardi a favore degli Istituti Ospitalieri, prevalentemente per l'ammmodernamento e l'ampliamento della ricettività dei pazienti ed in parte per la dotazione di attrezzature scientifiche, concesso a particolari condizioni di favore.

PATRIMONIO

Con l'assegnazione dei sette decimi degli utili alle riserve (Lire 483 milioni e mezzo), il patrimonio sale a Lire 5.163.978.943.

Nel quinquennio il patrimonio è più che raddoppiato, passando da 2 miliardi e mezzo alla cifra attuale, così come i depositi fiduciari che da 57 miliardi hanno raggiunto i 124 miliardi.

Nel complesso le attività amministrative dall'Istituto superano i 230 miliardi.

ORGANIZZAZIONE E SERVIZI

Nel corso del 1962 la Cassa di Risparmio ha esteso la sua rete di sportelli aprendo le tre nuove Agenzie di San Massimo in Comune di Verona, a Valli del Pasubio in Provincia di Vicenza e a Domegge in Provincia di Belluno.

Non è stato possibile ottenere ora autorizzazioni più larghe, ma è da sperare che la finalità della raccolta del risparmio fra le categorie di piccoli e medi operatori lontani dai grossi centri, anche se comporta oneri per l'Istituto, venga maggiormente riconosciuta in avvenire.

L'organizzazione dell'Istituto, che si articola in 115 sportelli funzionanti nei principali centri delle Province di Verona, Vicenza, Belluno e Mantova, può corrispondere a tutte le esigenze della clientela, offrendo operazioni e servizi alle migliori condizioni.

Con il riconoscimento di "BANCA AGENTE" accordato recentemente

SITUAZIONE PATRIMONIALE AL 31 - 12 - 1962

ATTIVITA'		PASSIVITA'	
Cassa	2.267.854.493	Depositi fiduciari e c/c di corrispondenza con clienti	123.974.873.939
Titoli pubblici e diversi	42.880.952.723	Corrispondenti - saldi creditori	3.013.217.898
Operazioni ipotecarie e cessione di annualità statali	8.527.647.480	Servizi di ricevitoria, esattoria e tesoreria	1.657.905.865
Mutui chirografari a Corpi Morali	15.350.508.718	Debiti diversi e partite varie	9.286.173.506
Partecipazioni ad altri Istituti	3.759.341.073	Ratei passivi e risconto dell'attivo	1.550.444.569
Cessione stipendi	5.605.916.200	Fondo di previdenza del personale	2.902.463.039
Aperture di credito in conto corrente e sconti cambiari	38.245.756.997	Operazioni di credito agrario	23.276.120.724
Beni immobili	500.000.000	Operazioni di credito fondiario	76.120.319.691
Mobili e macchine	1	Avalli, fidejussioni, valori a custodia e in cauzione	280.368.568.656
Effetti all'incasso	5.671.351.526	Totale delle passività	522.150.087.887
Corrispondenti - saldi debitori	16.918.124.717	Fondi patrimoniali	5.163.978.943
Servizi di ricevitoria, esattoria e tesoreria	1.138.226.040	Totale delle passività e dei fondi patrimoniali	527.314.066.830
Crediti diversi e partite varie	3.057.785.715		
Ratei attivi e risconto del passivo	723.129.037		
Fondo di previdenza del personale	2.902.463.039		
Operazioni di credito agrario	23.276.120.724		
Operazioni di credito fondiario	76.120.319.691		
Avalli, fidejussioni ecc.	280.368.568.656		
Totale delle attività	527.314.066.830		

RENDICONTO ECONOMICO DELL'ESERCIZIO 1962

RENDITE DELL'ESERCIZIO		SPESE DELL'ESERCIZIO	
Rendite dei titoli di proprietà	1.966.231.187	Interessi passivi su depositi e c/c/	2.675.974.863
Interessi sulle operazioni di impiego	6.110.868.860	Altri interessi passivi, compensi e provvigioni	306.274.273
Interessi sulle partecipazioni	155.179.570	Spese di amministrazione e del personale, imposte e tasse	6.726.914.086
Rendite beni stabili	113.717.041	Accantonamenti, ammortamenti ed erogazioni varie	1.157.840.689
Rendite lorde dei servizi di ricevitoria, esattoria e tesoreria	1.679.097.526	Totale delle spese	10.867.003.911
Interessi attivi, utili, provvigioni, compensi, vari, ecc.	1.532.635.995	Utile netto	690.726.268
Totale delle rendite	11.557.730.179	Totale a pareggio	11.557.730.179

dalla Vigilanza Governativa, la Cassa di Risparmio è ora in grado di assolvere al servizio valutario con l'estero, che viene svolto con adeguata attrezzatura per conto degli operatori economici i quali sempre più numerosi ricorrono ai servizi offerti dall'Istituto nel campo del Commercio Internazionale.

Vivo apprezzamento è stato espresso per la benevola comprensione dimostrata ai problemi dell'Istituto dalla Vigilanza sulle Aziende di Credito e dalla Banca d'Italia nonché dal-

le Associazioni di Categoria delle Casse di Risparmio, della Bancaria Italiana e degli Esattori.

Su proposta del Presidente il Consiglio Generale, nel dare la piena approvazione ai lusinghieri risultati della gestione, ha avuto espressioni di compiacimento per il lavoro svolto sia dagli Organismi Amministrativi delle Sedi Provinciali e delle Filiali e sia dalla Direzione Generale e dal Personale che quotidianamente si prodigano per le migliori fortune dell'Istituto.

LA BANCA MUTUA POPOLARE

LE RISULTANZE DEL 95° ESERCIZIO SOCIALE

La Banca Mutua Popolare ha presentato al pubblico, per la parola del suo Presidente avv. Buffatti, all'assemblea dei soci svoltasi il 24 marzo scorso, il consuntivo del suo 95° esercizio. La relazione di commento al bilancio non è soltanto un lusinghiero esame di un anno di lavoro proficuo per l'antico istituto di credito veronese, ma rappresenta altresì un quadro di attività che ha toccato tutti i comparti del settore produttivo della provincia. Posto che il credito è una delle componenti determinanti del progresso economico, alla Banca Mutua Popolare, per l'imponenza della massa del risparmio raccolto e degli impieghi, è da attribuire gran parte del beneficio che il credito ha recato anche nel 1962 allo sviluppo dell'economia veronese.

« L'aumento — considera la relazione — nella raccolta di oltre 10 miliardi in un anno, all'infuori dei raffronti puramente aritmetici — validi peraltro, e in largo raggio, a piazzare un istituto, anche dimensionalmente, nel sistema bancario — è lusinghiera conferma dell'eminente posizione tenuta dalla Banca nella nostra provincia e soprattutto dall'ampia fiducia che essa gode fra i risparmiatori »

Per quanto riguarda l'erogazione del credito, si legge ancora che esso « fu ripartito fra tutte le categorie di operatori, da quelli già affermati ai

più modesti. Tuttavia l'opera nostra si rivolse accentuatamente ai secondi, consapevoli di questo onore ed onere d'una Banca col carattere e con obiettivi di socialità e di cooperazione

della nostra, a differenza di altre con diversa impostazione strutturale ».

Dal prospetto che segue emergono i cospicui incrementi delle principali voci del bilancio.

	31-12-1962	31-12-1961	aumento assoluto	aumento percentuale
Capitale sociale e riserve	1.668.585.722	1.099.437.399	569.112.323	51,76
Depositi a risparmio e in c/c/	62.008.834.541	51.757.683.285	10.251.151.256	19,81
Cassa e disponib. presso banche	6.400.144.577	6.058.757.327	341.387.250	5,63
Fondi della riserva obbligatoria	14.497.860.000	13.564.488.820	933.371.180	6,88
Titoli di proprietà	5.588.574.426	4.163.999.132	1.424.575.294	34,21
Portafoglio comm. prestiti e sovvenzioni in c/c/, anticipaz. e riporti	44.607.695.478	36.430.693.849	8.177.001.629	22,45

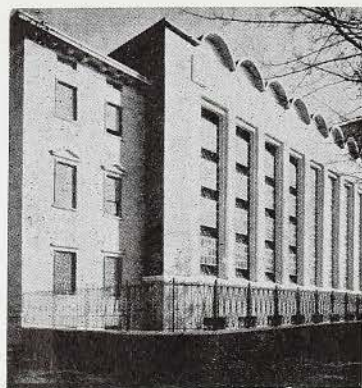
Oltre il significato lusinghiero delle cifre, a indicare la vitalità dell'Istituto è il fervore organizzativo, al centro e alla periferia, volto a potenziare i servizi con i più moderni ausili apportati dalla tecnica: dall'impianto telex per l'Ufficio Estero, a quello di telescrivente per il contatto diretto dell'Ufficio Titoli con la Borsa Valori di Milano; dal progressivo estendersi della meccanizzazione integrale, all'ammmodernamento di uffici in città e in provincia. In particolare la relazione ha ricordato l'ampliamento con nuovo assetto dell'Agenzia di Piazza Erbe, reso felicemente possibile dalle intese con la Camera di Commercio,

e l'acquisizione di due nuove piazze: Cadidavid e Lugagnano, per cui sale a 54 il numero delle dipendenze di città e provincia.

L'utile netto che appare dal bilancio approvato dall'assemblea ammonta a L. 153.900.320.

Il saldo del conto economico — rileva la relazione — assolve, in modo adeguato, alle assegnazioni statutarie e di legge, alla proposta del dividendo di L. 110 per azione — da considerarsi insieme con lo straordinario beneficio goduto dei soci, di una azione gratuita ogni dieci — a una larga quota, infine, per scopi di beneficenza e di pubblico interesse ».

L'ARCHIVIO DI STATO



L'Archivio di Stato veronese con sede per lunghi anni a San Sebastiano (sede inidonea e pericolosa e per di più priva dello spazio occorrente per ricevere i versamenti periodici di documenti da parte di pubbliche Amministrazioni e i depositi e i doni dei privati) ha da qualche anno, nel palazzo costruito dalla Amministrazione provinciale, una nuova bella sede con magazzini metallici, dotata dei più moderni impianti, di attrezzati uffici e sala di studio, di gabinetto microfotografico.

In essa sono già stati concentrati importanti fondi archivisti prima separati quali gli Archivi dei Notai cessati anteriormente al centennio, giudiziari e catastali del sec. XIX nonché taluni fondi privati come quello dei conti Cartolari.

L'Archivio di Stato di Venezia ha già trasferito a Verona, poi, gli atti dello Stato civile della provincia veronese del periodo napoleonico, ed è prossimo il trasferimento a Verona dei preziosi antichi fondi di San Zeno Maggiore, di San Leonardo, dei SS. Nazaro e Celso e di S. Maria in Ghiara, nonché di altri fondi minori tra cui taluni del periodo risorgimentale.

Sicché dal momento del passaggio nella nuova sede la consistenza quantitativa del patrimonio storico documentario dell'Archivio di Stato è passata da 35.000 a 52.000 unità archivistiche e i documenti in pergamena raggiungono le 75.000 unità. Pertanto gli studiosi e i privati dispon-

gono oggi di fonti fino a ieri inutilizzate per le loro ricerche e di nuove ne disporranno nel prossimo avvenire.

Era quindi giusto che, per dimostrare in un certo senso l'importanza acquisita dalla sede veronese in questi ultimi anni e per decretare la soddisfazione dei preposti nei confronti delle autorità e degli enti che tanto si prodigarono per dare agli archivi una nuova sede, il dodicesimo congresso nazionale dell'Associazione archivistica italiana si tenesse quest'anno a Verona.

Congresso che si è svolto infatti, dal 31 marzo al 2 aprile scorsi, presenti duecento convegnisti di tutta Italia fra direttori, soprintendenti e funzionari di archivi pubblici ed ecclesiastici.

Al congresso — perfettamente organizzato dal direttore dell'Archivio di Stato di Verona dott. Giulio Sancassani che ha trovato valido appoggio presso le autorità e gli enti veronesi — non si sono dibattuti temi scientifici quanto di natura tecnico-legislativa per suggerire al Governo indicazioni in ordine alla strutturazione degli archivi perchè sempre meglio essi avessero a soddisfare ai vecchi e ai nuovi compiti.

Da notare tra gli italiani la presenza del soprintendente dell'Archivio centrale dello Stato di Roma prof. Leopoldo Sandri, che è altresì presidente dell'ANAI, del dott. Renato Scambelluri capo dell'Ufficio centrale degli Archivi di Stato, del

presidente dell'Associazione archivistica ecclesiastica, mons. Ambrogio Balestra, di mons. Martino Giusti e del prof. Giulio Battelli dell'Archivio segreto vaticano.

Presente anche una frazione cospicua del consiglio superiore degli Archivi di Stato, guidata dal concittadino prof. Gino Barbieri. Fra i professori universitari basterà segnalare la partecipazione del prof. Guiscardo Moschetti, altro concittadino, storico del diritto romano e medioevale, ordinario dell'Università di Bari.

Al congresso hanno partecipato, fra gli stranieri, i direttori generali degli archivi di Danimarca, Harald Jorgensen, del Belgio, Etienne Sabbe, di Spagna, Miguel Bordonau, di Jugoslavia, Franjo Biljan e il direttore degli archivi di Tubingen (Germania).

Larga poi la partecipazione di autorità civili ed ecclesiastiche veronesi alla cerimonia inaugurale tenutasi nella mattinata di domenica 31 marzo alla Gran Guardia: erano presenti infatti al tavolo delle autorità, con il prof. Leopoldo Sandri e il comm. Renato Scambelluri, il Prefetto dott. Cerutti, il Sindaco prof. Zanotto, il presidente della Provincia avv. Gozzi, il prof. Antonioli, presidente dell'Ente per il turismo, il dott. Giulio Sancassani, direttore dell'Archivio di Stato di Verona e mons. prof. Giuseppe Turrini, prefetto della Capitolare.

Il dott. Alberto Liuti, direttore generale dell'Amministrazione civile del-

l'Interno, di cui era stata annunciata la presenza, è stato trattenuto a Roma da improrogabili impegni.

Ha per primo preso la parola il Sindaco di Verona, che ha porto il saluto della città ai congressisti e, richiamandosi alla tradizione culturale di Verona, ha ricordato i momenti storici salienti dell'interesse del Comune per i documenti a partire dal 1184, quando il Comune istituì il Libro dei diritti e delle giurisdizioni comunali, dal 1228 con la prima compilazione statutaria cittadina, al 1407 in cui il Comune istituisce l'Ufficio del registro, al 1501 con l'istituzione dell'Archivio dei Notai defunti, e infine l'istituzione nel 1867 degli Antichi Archivi Veronesi.

Successivamente ha preso la parola l'avv. Gozzi, che ha pure rivolto un indirizzo di saluto ai congressisti e ha avuto felicissime espressioni nei confronti degli studiosi di storia patria e di quanti, nell'esercizio di una autentica missione, conservano e mettono a disposizione dei cittadini preziosi documenti atti ad illuminare un passato glorioso e meglio comprendere le iniziative presenti.

Il Prefetto dott. Cerutti ha messo in particolare rilievo le benemeritenze del Prefetto di Verona dal 1888 al 1896 sen. Luigi Sormani Moretti, che promosse la grande monografia storico-politico-amministrativa La Provincia di Verona.

Il dott. Renato Scambelluri ha portato ai congressisti il saluto del Ministero e del dott. Alberto Liuti. Ha preso poi la parola il prof. Leopoldo Sandri che ha ringraziato le autorità cittadine per l'ospitalità e ha messo in rilievo quanto sia importante il patrimonio storico documentario di Verona sia presso l'antichissima Biblioteca Capitolare sia presso l'Archivio di Stato.

Sugli "Archivi e archivisti di ieri e di oggi" il prof. Giorgio Cencetti dell'Università di Roma ha poi tenuto la prolusione inaugurale, analizzando il progresso compiuto negli ultimi secoli e gli indirizzi assunti dagli archivisti in rapporto alle istituzioni e al pensiero filosofico.

A mezzogiorno i convegnisti sono rimasti ospiti del Comune allo Sporting-club sulle Torricelle e quindi nel pomeriggio, con una relazione del prof. Sandri sulla attività della Associazione, sono ripresi i lavori, stavolta presso la sede degli Archivi. Il prof. Claudio Pavone ha svolto infine una relazione su alcuni aspet-



ti della legislazione archivistica in corso di approvazione toccando i temi della pubblicità dei documenti, degli scarti, e della sorveglianza sugli archivi pubblici e privati.

Sono seguiti gli interventi sulla relazione. A sera l'Amministrazione provinciale ha offerto un ricevimento all'albergo Due Torri.

Il giorno appresso i lavori sono ripresi alle 8 con la prosecuzione della discussione e con una relazione del prof. Elio Califano e quindi, alle 10, i convegnisti si sono portati alla Biblioteca Capitolare — dove si sono

trattenuti in visita all'Istituto sotto la guida di mons. Giuseppe Turrini — e successivamente a S. Zeno in visita alla storica basilica.

Alle ore 16, dopo una colazione offerta dall'Amministrazione provinciale, i lavori congressuali sono ancora proseguiti presso la sede dell'Archivio con altri interventi sulle relazioni.

Il convegno ha visto la sua chiusura martedì 2 aprile dopo che gli archivisti si erano recati a Malcesine (con escursione sul Baldo e colazione) e a Bardolino.

(p. b.)

Particolare dei finestroni dei depositi della nuova sede dell'Archivio di Stato.

L'ENTE MARMI VERONESE

LA SETTIMANA VERONESE DEL MARMO

Un'iniziativa, che avrà certamente grande risonanza, verrà attuata nella seconda decade di settembre in provincia di Verona. Su proposta del Sindaco prof. Zanotto è stata infatti ideata la istituzione di una "Settimana veronese del marmo", la quale darà un sicuro impulso agli affari del settore, nonché a varie manifestazioni di carattere industriale. La settimana, che ha fra i suoi solerti promotori il presidente dell'Amministrazione provinciale avv. Gozzi e il presidente della Camera di commercio dott. Delaini, si propone anche di attuare armonicamente tutte le iniziative presenti e future a favore del settore marmifero.

La "Settimana", che avrà svolgimento dall'8 al 16 settembre, si articolerà in una serie di mostre, convegni, concorsi e manifestazioni di contorno fra le quali spiccano la Mostra dell'architettura rustica dei Lessini e la Mostra degli elaborati di architetti e ingegneri dell'area del MEC sul tema "Il marmo nell'architettura moderna" che si terranno entrambe in Verona a palazzo Forti, la "2ª Biennale del marmo e delle macchine per l'industria marmifera", la Mostra degli elaborati delle accademie di belle arti italiane e la Mostra degli elaborati delle Scuole d'arte e professionali del marmo, tutte e tre in programma a S. Ambrogio di Valpolicella, nonché una importante mar-

moteca veronese che sarà allestita nel palazzo della Gran Guardia.

Per la circostanza saranno banditi quattro concorsi: il primo riservato agli architetti e ingegneri dell'area del MEC sul tema "Il marmo nell'architettura moderna", il secondo alle Accademie di belle arti italiane con la presentazione di elaborati artistici in marmo, il terzo alle Scuole d'arte e professionali del settore marmifero con la presentazione di elaborati in marmo artistico-industriale, e infine il quarto ENAPI fra le aziende artigiane e piccole industrie marmifere.

LA 2ª BIENNALE DEL MARMO E DELLE MACCHINE PER L'INDUSTRIA MARMIFERA

A S. Ambrogio di Valpolicella dall'8 al 16 settembre sarà aperta la 2ª Biennale del marmo e delle macchine per l'industria marmifera.

La Biennale, che viene organizzata sotto l'egida dell'Ente marmi veronese, rivestirà quest'anno particolare importanza perchè sarà la prima grande esposizione italiana a carattere nazionale, aperta anche alla partecipazione estera, dedicata esclusivamente all'industria del marmo.

Vi converranno, per tale suo aspetto nazionale e per le manifestazioni di contorno che vi si svolgeranno tra convegni, conferenze e dibattiti, gli operatori ed i tecnici delle varie categorie, cioè architetti, imprese edili, progettisti, enti pubblici, industrie.

La Biennale comprenderà 386 posteggi coperti, suddivisi in tre grandi



padiglioni, e 200 posteggi esterni, nonché gli uffici per i servizi di banca e per quelli postelegrafonici.

Si articolerà in varie sezioni merceologiche, che saranno caratterizzate da rassegne di marmi, pietre e graniti, grezzi, segati, lavorati artistici, in mosaico e in lastre speciali, pavimenti per edilizia, arredamenti; pavimentazioni e lavorati artistici per giardino, comprendenti statue, fontane, panchine, lavori d'ornato; arte funeraria, fotoceramica, bronzi artistici; conglomerati di marmo suddivisi in marmi ricostruiti, pavimenti e rivestimenti; e infine le macchine, gli utensili e gli accessori per l'industria marmifera, comprendenti telai tradizionali, telai a lame diamantate, macchine segamarmo a dischi diamantati, frese, torni, levigatrici, gru a ponte, autogru, derricki, autocaricatori, compressori, granulatori ed inoltre utensileria varia, abrasivi, adesivi, lucidanti, esplosivi e altri materiali ausiliari per l'estrazione e la lavorazione del marmo.

Alla 2ª Biennale del marmo e delle macchine per l'industria marmifera hanno già preannunciato la loro partecipazione parecchie delegazioni estere.

CONCORSI PARTICOLARI ALLA MOSTRA DELLE MACCHINE PER L'INDUSTRIA MARMIFERA

L'Ente marmi veronese in occasione della "2ª Biennale del marmo e delle macchine per l'industria mar-

mifera" che si svolgerà nel quadro delle manifestazioni varie organizzate in occasione della "Settimana veronese del marmo", ha indetto i seguenti concorsi:

1) Concorso a premi per macchine, apparecchiature ausiliarie ed elementi fondamentali di macchine che in novità assoluta realizzino sostanziali progressi tecnico-economici nella lavorazione dei materiali lapidei.

2) Concorso speciale:

A) Per la efficace captazione ed il totale smaltimento della nuvola di acqua polverizzata prodotta dalla rotazione del disco raffilatore di dimensioni fino a 600 mm. di diametro.

B) Per la risolutiva captazione ed il razionale immagazzinamento delle polveri prodotte durante la normale lavorazione a secco, con utensili vari anche ad alte velocità, dei materiali lapidei in laboratorio chiuso.

E' indubbio che tale iniziativa renderà ancor più vivace ed interessante la Mostra specializzata delle macchine per l'industria marmifera che per la prima volta si tiene in Italia ed insieme è lecito pensare che tale iniziativa susciterà largo consenso fra gli interessati.

Tutte le invenzioni, i modelli, i disegni di fabbrica, i marchi non protetti da brevetto o da domanda legalmente depositata, godranno — per il fatto della regolare presentazione alla Mostra — della temporanea protezione consentita dalle autorità competenti a norma della legge n. 1127 del 29 giugno 1939.

GLI ULTIMI INDICI DELLA INDUSTRIA MARMIFERA

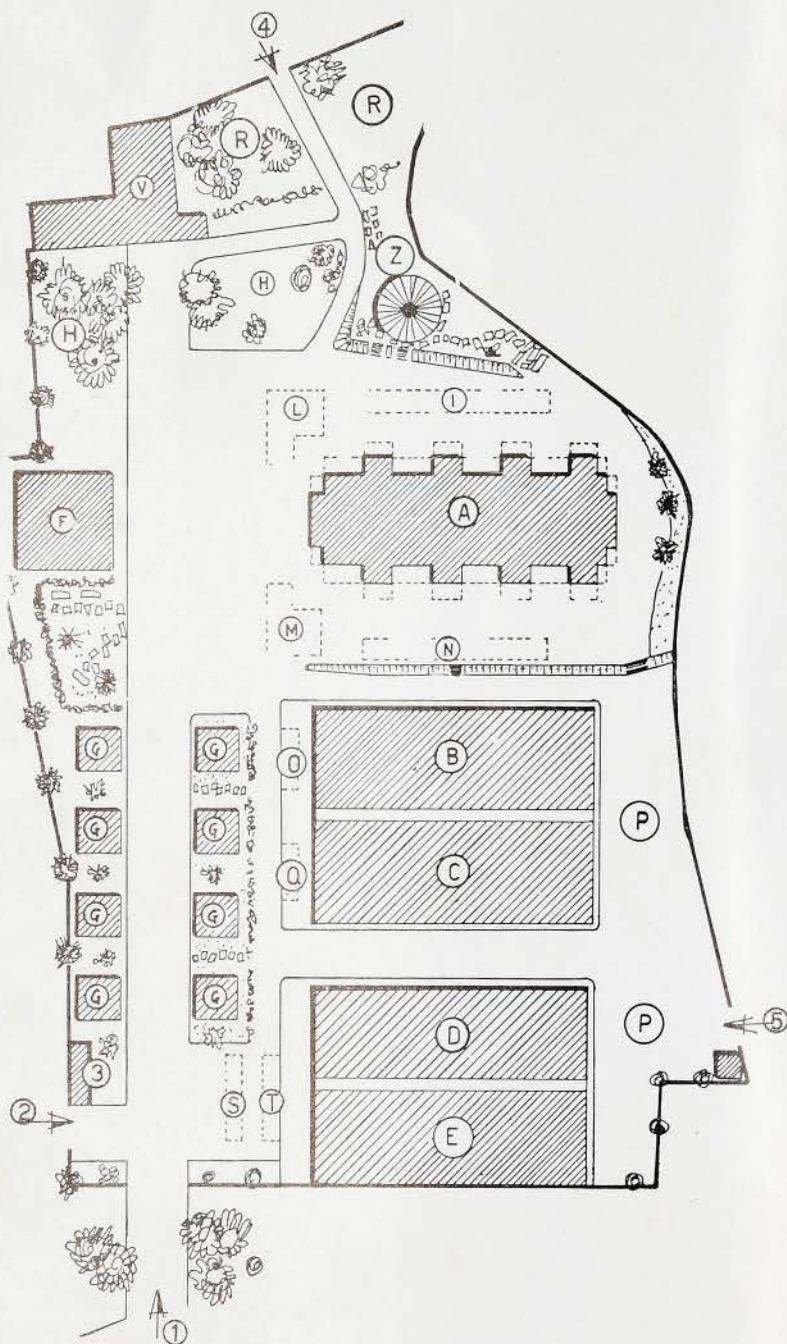
L'industria marmifera veronese che ha il suo punto di forza estrattiva in 316 cave e nell'attività di oltre 350 aziende, nel 1962 ha aumentato ulteriormente la produzione. Infatti la produzione dello scorso anno risulta di 107.000 tonn. di blocchi, 175.000 tonn. di cocciame, 700.000 tonn. di granulati e 186.000 tonn. di lavorati.

L'industria marmifera veronese si trova quindi ora su un piano di completa espansione e rinnovamento industriale per quanto riguarda i metodi di lavoro e le attrezzature

L'Ente marmi veronese, che ne coordina tutta l'opera di produzione e di propaganda, ha pertanto deciso di indire, in occasione della "Settimana veronese del marmo", che avrà luogo dall'8 al 16 settembre, un concorso a premi per macchine che, in novità assoluta realizzino sostanziali vantaggi tecnico-economici nella lavorazione dei materiali lapidei.

(t. n.)

IL QUARTIERE DELLA BIENNALE A S. AMBROGIO DI VALPOL.



1 = Ingresso di rappresentanza

2 = Ingresso visitatori

3 = Biglietteria

4 = Entrata di servizio

5 = Entrata riservata agli espositori

A - B } = Padiglioni per espositori

C - D - E } = Padiglioni rappresentanze ufficiali varie

F = Padiglione "Carta del marmo"

G = Padiglioni rappresentanze ufficiali varie

H = Parco mostra pavimentazioni e lavorati artistici per giardino

I - L - M } = Aree per posteggi all'aperto

N - O - Q } = Aree per posteggi all'aperto

P = Parcheggio automobili riservato agli espositori

R = Servizi di ospitalità

V = Uffici della mostra

Z = Bar

A.P.T.



Azienda Provinciale Trasporti

VERONA - CORSO VENEZIA 1



**autoservizi
turistici
in Italia
e all'estero**



DIREZIONE: CORSO VENEZIA 1 - TELEF. 21.182 - 28.281

BIGLIETTERIA: VIA ADIGETTO - TELEF. 24.030

PRENOTAZIONE AUTOSERVIZI: TELEF. 21.223

