



15

VERONA 1967 N. 1

**QUADERNI
DELLA
PROVINCIA**

* L'ISTITUTO DI CREDITO FONDIARIO DELLE VENEZIE *

DIREZIONE GENERALE IN VERONA

- crediti per l'edilizia,
- per l'agricoltura,
- per le opere pubbliche e gli impianti di pubblica utilità



*
VI
AIUTA
A
COS
TRU
IRE
*

tutte le informazioni presso le Casse di Risparmio trivenete

dal
1825

al servizio
dei
risparmiatori

e
delle
economie locali

CASSA di RISPARMIO
di

· VERONA · VICENZA · BELLUNO ·

QUADERNI DELLA PROVINCIA

fascicolo monografico dedicato all'illustrazione di alcune
infrastrutture viarie di maggior interesse per il Veronese

SOMMARIO

GIULIO TREVISAN	
Canali navigabili e sviluppo economico	3
PAOLO ANTONIO	
Le infrastrutture idroviarie nella Val Padana	7
VITTORIO CASTAGNA	
Una efficiente rete di strade provinciali	13
VALENTINO PERDONA'	
Quasi tutte asfaltate le strade comunali	23
LIBERO CECCHINI	
Ormai si impone il raddoppio della Gardesana	25
BRUNO GENTILINI	
Costerà 150 miliardi la futura Brennero-Modena	31

LE RUBRICHE

Cronache consiliari	39
Attività degli assessorati	41
Tavola rotonda	43

CANALI NAVIGABILI E SVILUPPO ECONOMICO

I trasporti, in quanto atti a garantire i movimenti delle merci ai minori costi possibili, coprono nei sistemi economici moderni un ruolo essenziale. Essi assicurano infatti, a parità di condizioni tecnologiche, il mantenimento della spinta produttiva e permettono di sostenere il mercato a prezzi concorrenziali.

Agli inizi del novecento con lo sviluppo delle ferrovie e l'avvento dell'automobile, sembrò che le vie di acqua interne, che innegabilmente rappresentano la più antica via di comunicazione e trasporto, fossero definitivamente superate e sostituite dai nuovi mezzi più snelli e veloci.

Si assiste così nel periodo a cavallo tra le due guerre mondiali ad un generale assopimento delle iniziative riguardanti la navigazione interna.

Occorre arrivare al 1950 per notare i primi segni di insufficienza da parte dei nuovi mezzi. L'intasamento della circolazione, le strade mai sufficienti nonostante i continui raddoppi ed ampliamenti, l'eccessivo costo fanno gradualmente tornare l'attenzione sulle comunicazioni per via d'acqua interna così da portare alla logica conclusione:

— che non esistono sistemi di trasporto superati ma bensì differenziazioni e specializzazioni che rendono preferibile un determinato sistema per una determinata merce;

— che è assolutamente necessario un armonico ed ordinato sviluppo di tutti i sistemi di trasporto a disposizione dell'uomo.

A convalida di questa affermazione si potrebbero affrontare lunghe dimostrazioni ricche di dati ed argo-

mentazioni scientifiche. Appare però più semplice e convincente ricorrere ad esempi che la realtà straniera ci offre a profusione.

Rammentiamo ad esempio che in Francia è in corso la canalizzazione di 20 Km. di Schelda ed il ridimensionamento dei vecchi canali dello Sensée, della Deule e dell'Aire per collegare Valenciennes al mare con unica idrovia lunga 196 Km. In tal modo la grossa concentrazione industriale Lorraine - Escaut - Usinor, insediata nella zona di Valenciennes disporrà di una via verso il mare attraverso la quale si rifornirà di carbone e minerale di ferro direttamente dal porto di Dunquerque dove tali materie prime giungono a prezzi inferiori dei corrispondenti prodotti nazionali francesi.

È chiaro infatti che solo un efficiente sistema idroviario permette grandi trasporti di massa di merci povere. Esso infatti garantisce costi di trasporto mediamente inferiori al 50% a quelli ferroviari ed inferiori del 70% a quelli stradali.

Si è detto che è essenziale per un efficiente sistema economico un equilibrio ed armonico sistema di trasporti.

Per renderci conto di che cosa significa questa affermazione appare ancora opportuno far riferimento alla situazione degli altri stati Europei, nostri diretti competitori nel mercato comune europeo. E per essi ad esempio la Francia e la Germania.

In Francia sulla rete stradale che può essere valutata di 500.000 Km. si trasportano in media 75 mi-



**Elevatore di
Henrichenburg
nella Germania
Occidentale**

lioni di tonnellate annue di merci: sulla rete ferroviaria lunga 38.620 Km si trasportano in media 230 milioni di tonnellate di merci; sulla rete idroviaria lunga 7.658 Km. si trasportano 85 milioni di tonnellate annue di merci.

In Germania la rete idroviaria è di 4.350 Km. che corrispondono al 2,5% del totale delle vie di comunicazione dell'intero paese. Ciò nonostante per via d'acqua interna si trasportano annualmente 126 milioni di tonnellate di merci pari al 32% del movimento totale.

Appaiono sufficienti questi dati per quantificare la presenza della via d'acqua nell'economia di quei paesi, e per mettere in evidenza la gravissima lacuna che affligge l'Italia in questo settore nel quale essa è all'ultimo posto sia come patrimonio di infrastrutture idroviarie in atto sia come programmi di lavori in corso di realizzazione.

La certezza italiana appare ancora più evidente se viene proiettata nel futuro quando saranno state realizzate tutte le nuove opere idroviarie oggi in corso in Europa tra le quali basta citare:

In Belgio l'adattamento in corso per natanti da 2.000 tonnellate del Canale Albert ed il suo prolungamento oltre Liegi Namur e Charleroi.

In Germania il collegamento Reno - Meno - Danubio ed il « Nord-Süd-Canal » quest'ultimo destinato a sottendere l'Elba ed a collegare il centro siderurgico di Salzgitter con il mare del Nord.

In Francia il canale d'Alsazia che sottende il Reno da Basilea a Strasburgo; la canalizzazione della Mosella e il canale del Nord.

L'Italia è ancora assente, ancorata a quei concetti che come si è detto avevano arrestato lo sviluppo della navigazione interna nel ventennio 1920 - 1940 e che la realtà dei fatti ha smentito poi nel modo più categorico.

Occorre però dire che le molteplici iniziative che in questo ultimo decennio sono sorte con il proposito di realizzare idrovie nella valle Padana costituiscono un chiaro indice che anche presso di noi è sentita la necessità di questa nuova infrastruttura.

Prima di procedere ad un rapido esame delle varie proposte oggi esistenti è opportuno chiarire come non si debba parlare di aste idroviarie o di spine dorsali, ma bensì di un sistema di canali tra loro intersecantesi atti a coprire il territorio che si vuol servire. La pratica infatti ha largamente dimostrato che le industrie risentono beneficamente delle vie d'acqua solo se vi sono affacciate oppure se si trovano ad una distanza tale da poterne essere facilmente raccordate od, in ogni caso, se esse possono raggiungere la via d'acqua con trasporti le cui caratteristiche possano essere assimilate ai trasporti interni d'azienda.

È questo un dato estremamente importante che dovrà essere tenuto ben presente nella programmazione delle idrovie per la quale potranno servire di sicura traccia le iniziative che sono sorte spontaneamente là dove la necessità della infrastruttura era maggiormente

sentita. Questo non significa che sarà sufficiente limitarsi ad una catalogazione ed ordinamento delle singole proposte; è certo però che queste ultime, esaminate nel loro insieme, definiscono già una rete che appare in buona parte indispensabile per la vitalità e lo sviluppo dell'entroterra padano. In ogni caso, nello stabilire gli interventi e le priorità, si dovrà essere guidati da una visione razionale delle effettive necessità non disgiunta da una perfetta conoscenza dei tempi tecnici che saranno necessari per realizzare le singole opere.

Esula dal compito affidato a questo articolo un esame critico delle singole impostazioni. Esso infatti si limita a fornire i dati principali sulle varie iniziative con particolare riguardo a quelle che direttamente ed indirettamente interessano la regione veneta.

Fino a poco tempo fa la navigazione interna in Italia significava navigazione sul Po, fiume particolarmente inadatto ad essere utilizzato in tal senso.

Per tale ragione negli ultimi 40 anni sono stati profusi sforzi e danaro nel tentativo di renderlo navigabile per un numero di giorni all'anno sufficienti a garantire la economicità del mezzo di trasporto.

Invero i risultati fino ad oggi ottenuti sono per lo meno modesti se non si vuol dire scoraggianti. Essi sono soprattutto serviti a dimostrare con tutta evidenza che per ottenere una certa tranquillità di esercizio in questa idrovia sono ancora necessari molti miliardi e soprattutto molto, moltissimo tempo.

Dalla constatazione dei modesti risultati ottenuti fino ad oggi dagli interventi sul Po è sorta l'iniziativa di utilizzare per la navigazione un'asta parallela al fiume

il Fissero-Tartaro-Canalbianco-Po di Levante formata come il nome stesso indica da una serie di canali e fiumi canalizzati che sono stati costruiti dal Ministero dei Lavori Pubblici con fini di sicurezza idraulica, bonifica ed irrigazione.

L'asta navigabile, che collega i laghi di Mantova con il mare Adriatico, è lunga 130 km ed ha dimensioni più che sufficienti per natanti da 1350 tonn di portata lorda. Per poter essere navigabile richiede una spesa dell'ordine di 17 miliardi davvero modesta se viene confrontata con quella che si è resa necessaria per la costruzione dell'opera idraulica, e sempre largamente inferiore a quella che occorrerà affrontare per la sistemazione dell'alveo del Po.

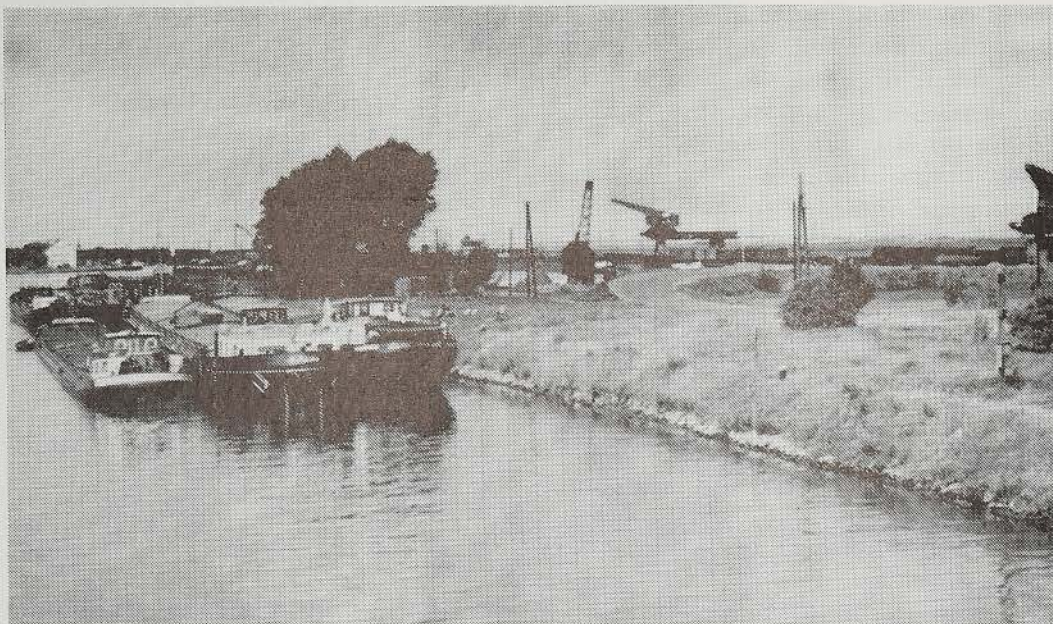
Inoltre i tempi tecnici necessari per il suo adattamento sono facilmente prevedibili e possono essere quantificati dell'ordine di 3-5 anni.

Con la realizzazione di questa asta sarà anche possibile sottrarre l'idrovia Cremona-Milano alla soggezione alla sistemazione del Po tra sbocco Mincio ed il mare Adriatico. Quella idrovia infatti, concepita contemporaneamente ai primi lavori di sistemazione dell'alveo di magra del Po iniziati 40 anni fa circa, prevede di utilizzare il fiume opportunamente adattato alla navigazione da Cremona al mare Adriatico.

Occorre a questo punto precisare che i lavori di adattamento iniziati a Cremona sono oggi arrivati solo fino a sbocco Mincio con risultati non del tutto soddisfacenti per cui dovranno essere ripresi ed in alcuni tratti sensibilmente modificati. Da sbocco Mincio al mare, essi non sono ancora iniziati mentre sono da



Una veduta del Dortmund-Ernst-Kanal nella Germania Occ.



**L'Albert-Kanal
in Belgio**

prevedersi tempi tecnici notevolmente lunghi soprattutto perché si potrà lavorare solo nei periodi in cui il fiume lo permetterà.

Con la realizzazione del Canale Fissero-Tartaro-Canalbianco sarà possibile eliminare tutto quest'ultimo tratto di fiume ed i natanti diretti a Cremona potranno uscire in Po e sbocco Mincio e risalire il fiume lungo l'asta in corso di sistemazione.

Naturale prolungamento a nord del Fissero-Tartaro-Canalbianco è l'idrovia Garda-Mantova che collega il lago di Garda con i laghi di Mantova e di conseguenza con il mare Adriatico. Lunga 38 km anche questa idrovia sfrutta i canali costruiti dal Ministero dei Lavori Pubblici con funzioni di scaricatori del lago di Garda nel quadro della sistemazione Adige-Garda. Il costo per renderli adatti alla navigazione è previsto in lire 21 miliardi.

Dalla Garda-Mantova si staccano a Pozzolo l'idrovia Mincio-Ticino ed il collegamento con Verona che costituisce il primo ramo della direttissima Mincio-Verona-Padova-Venezia e collegamento con Vicenza il cui ultimo tratto Padova-Venezia dovrebbe essere di imminente inizio.

Da Venezia alla laguna di Marano e secondo i progetti fino a Monfalcone, un insieme di canali, fiumi e tratti lagunari paralleli alla costa costituiscono la « Litoranea Veneta », che interseca numerosi corsi d'acqua naturali Sile - Piave - Livenza - Lemene - Tagliamento - Stella - Aussa - Isonzo che costituiscono altrettante aste di penetrazione verso l'entroterra. Lungo 135 km interessa le province di Venezia - Udine e Gorizia. Sensi-

bilmente migliorata dal 1910 al 1918 per ragioni militari è stata lasciata in abbandono dopo la prima guerra mondiale tanto da rendere oggi assai disagiata anche il passaggio di natanti di modesto tonnellaggio.

Tuttavia le sue caratteristiche generali permettono di affermare che con una spesa relativamente modesta (25-30 miliardi) dovrebbe essere possibile adattarla alla navigazione da 1350 tonn.

Un particolare cenno merita la Treviso-Portegrandi Venezia che può essere considerata la principale linea di penetrazione che fa capo alla Litoranea Veneta.

Essa però può avere una sua vita indipendente in quanto dalla laguna di Venezia attraverso i canali di Burano e Silone si arriva alla Conca di Portegrandi che immette la navigazione nel Sile risalendo il quale si raggiunge il porto di Treviso a Silea. Se invece da Portegrandi si scende il Sile dopo Caposile ed Iesolo si rientra nel tracciato della litoranea.

Prima di chiudere questa rapida panoramica delle idrovie venete appare opportuno dare alcune indicazioni sulla Mincio-Ticino che si sviluppa nell'alta pianura Lombarda e che costituisce senza dubbio l'asta che ha maggiore importanza per l'economia veneta. Essa infatti è il naturale prolungamento della Canalbianco-Tartaro-Fissero e della direttissima Venezia-Padova-Verona-Mincio, interessa le province di Mantova - Brescia - Bergamo - Como - Milano - Varese e Sondrio, si collega con i laghi di Iseo - Como e Maggiore; con la Milano-Cremona ad ovest di Milano e con le idrovie piemontesi oltre il Ticino così da interessare in pratica tutto il territorio industriale del nord Italia.

PAOLO ANTONIO

LE INFRASTRUTTURE IDROVIARIE NELLA VAL PADANA

Il quadro idroviario della Valle Padana, al cui disegno geografico, economico e tecnico, molto zelo, entusiasmo e mezzi, sono stati e vengono tuttora profusi, di comune accordo, da Enti pubblici ed operatori privati, viene finalmente delineandosi, all'incirca nei modi e nei tempi che la logica dettava, pur fra non poche controversie.

Lo schema della « programmazione economica nazionale » ora all'esame del Parlamento, offre indicazioni sufficientemente approssimate, circa le scelte idroviarie e quindi, circa le opere relative, comprese nel piano di realizzazione di prima fase.

Non occorre certo essere profondi conoscitori del bilancio nazionale e del costo di certe infrastrutture, per giungere alla deduzione che i 50 miliardi di lire stanziati nel quinquennio a favore delle vie d'acqua navigabili rappresentano una cifra modestissima, se rapportata appunto al costo delle opere implicate ed alla loro estensione geografica.

Nell'ambito delle finalità immediate e protratte della politica dei trasporti che riguarda il sistema regionale del lombardo-veneto e, come riflesso degli interessi economici e sociali delle province implicate, tre grandi opere idroviarie, di particolare significato anche tecnico, appaiono nella loro incontrovertibile evidenza.

Le motivazioni economiche che risiedono alla base del progetto del canale navigabile Ticino-Milano Nord-Mincio, già approvato nei due terzi del suo intero svi-

luppo in forma esecutiva, sono varie e numerose. Citeremo qui le principali.

1) Creare un effettivo e valido strumento per la riduzione dei costi di trasporto delle merci di massa e non deperibili, al fondamentale scopo di assicurare un più elevato grado di competitività alle nostre industrie di base, nell'ambito della C.E.E.;

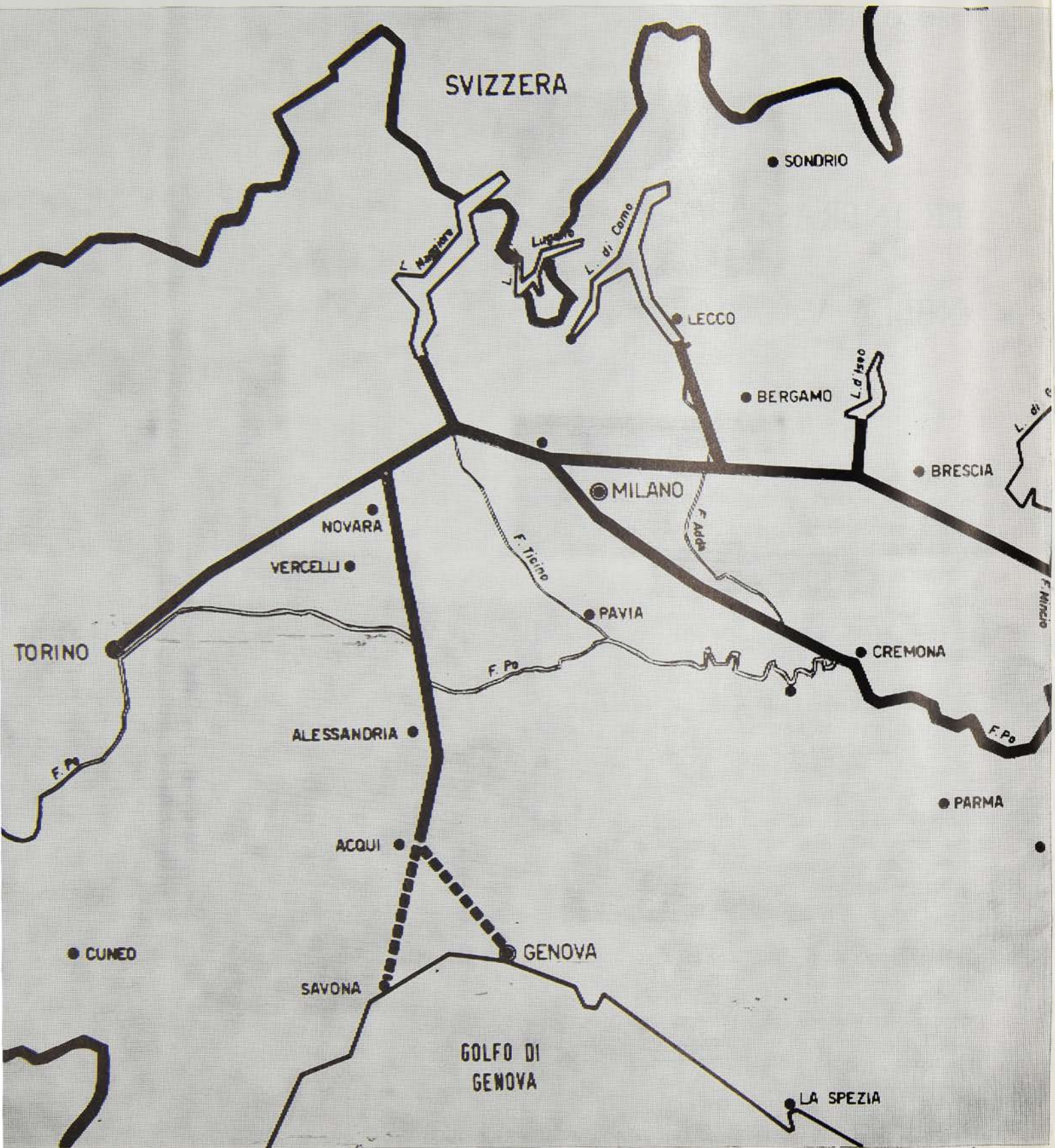
2) offrire nuove concrete e vantaggiose possibilità di sviluppo alle zone depresse dell'entroterra interessato dall'idrovia;

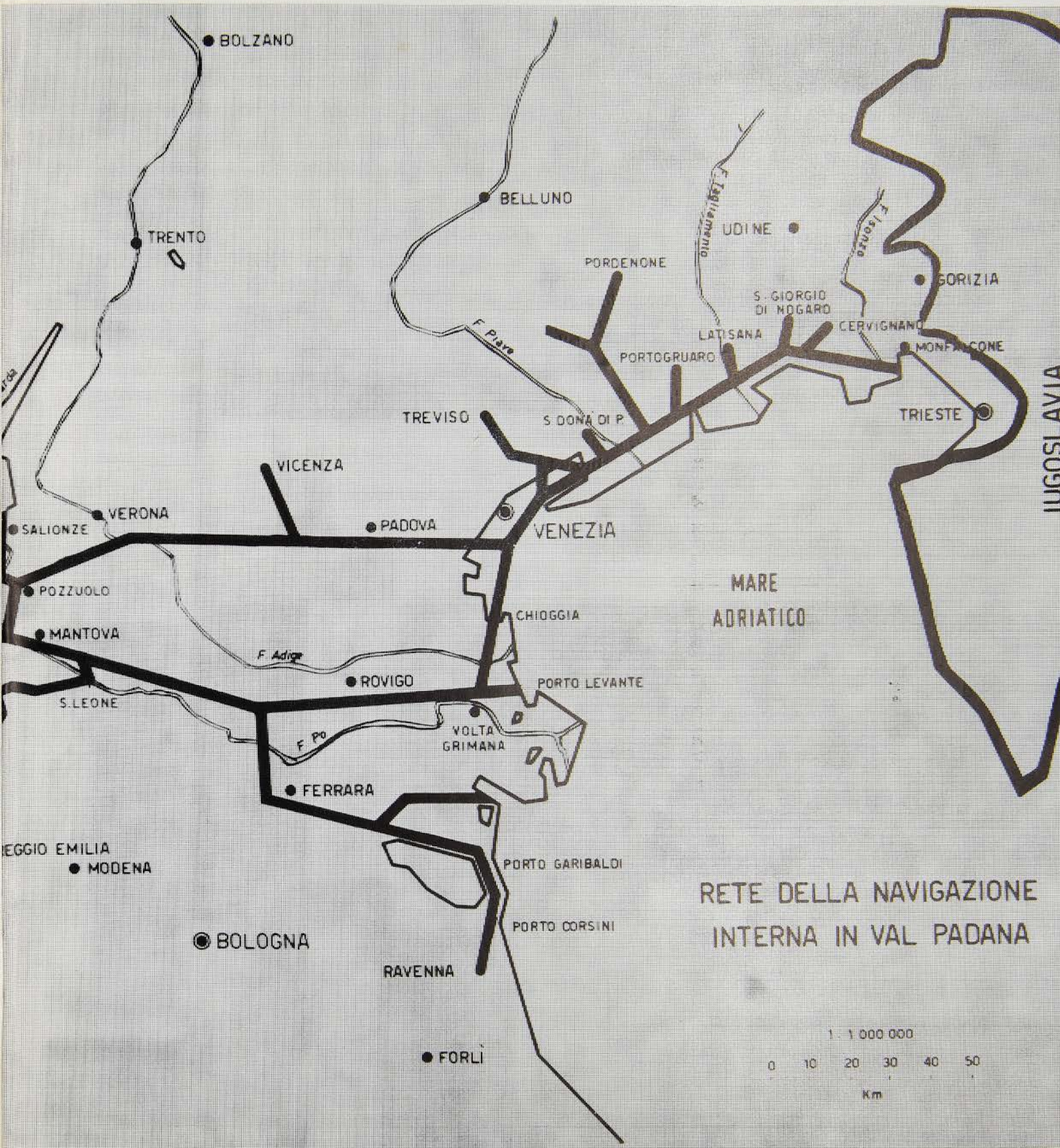
3) determinare le condizioni necessarie per una più ordinata localizzazione delle attività produttive;

4) decongestionare, migliorandolo, il già saturo traffico delle arterie stradali e ferroviarie dei territori attraversati, con speciale riguardo al traffico pesante, intercorrente fra le zone industriali ed i porti marittimi dell'alto Adriatico;

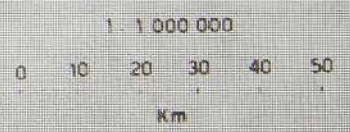
5) reperire nuove e più cospicue fonti di lavoro per alcuni settori della produzione di base, ora in evidente anche se oscillante difficoltà, (edilizia, siderurgia, ecc.) con grave disagio per il reddito e per l'occupazione.

Il finanziamento di questa importante opera idroviaria rientra, in parte, nel capitolo XI del programma economico di sviluppo nazionale, ma più funzionalmente esso è contenuto nella proposta di legge 10 dicembre 1965 n. 2.835 per la concessione ed il finanziamento dell'idrovia Milano Nord-Mincio mare Adriatico, sottoscritta da ben 70 parlamentari delle province interessate.





RETE DELLA NAVIGAZIONE
INTERNA IN VAL PADANA



Questa iniziativa ha richiamato anche l'attenzione delle provincie di Venezia e di Rovigo, che intravedendo in questo collegamento la possibilità di potenziare rispettivamente il proprio porto e la propria economia, non hanno esitato a dare la loro tangibile adesione alla Società che ha appunto per oggetto la progettazione, la costruzione e la gestione della grande linea navigabile che collegherà Venezia con i centri industriali della Lombardia attraverso il Polesine depressivo, la Pianura veneta, bergamasca e bresciana, che presentano alterne vicende economiche di benessere più o meno marcato.

Nella prima decade dello scorso mese di febbraio, il progetto del canale navigabile Ticino-Mincio ha ricevuto favorevole accoglienza nei più qualificati ambienti della capitale, sia dei parlamentari che della stampa.

La dettagliata esposizione che ne ha fatto il presidente della Società e Sindaco di Brescia prof. Boni, unitamente ad una documentazione filmata, basata essenzialmente su esperienze straniere, hanno sortito un effetto positivo che salvo obiezioni preconcepite, dovrebbe spianare la via ad un esito decisamente favorevole all'opera e alla legge proposta.

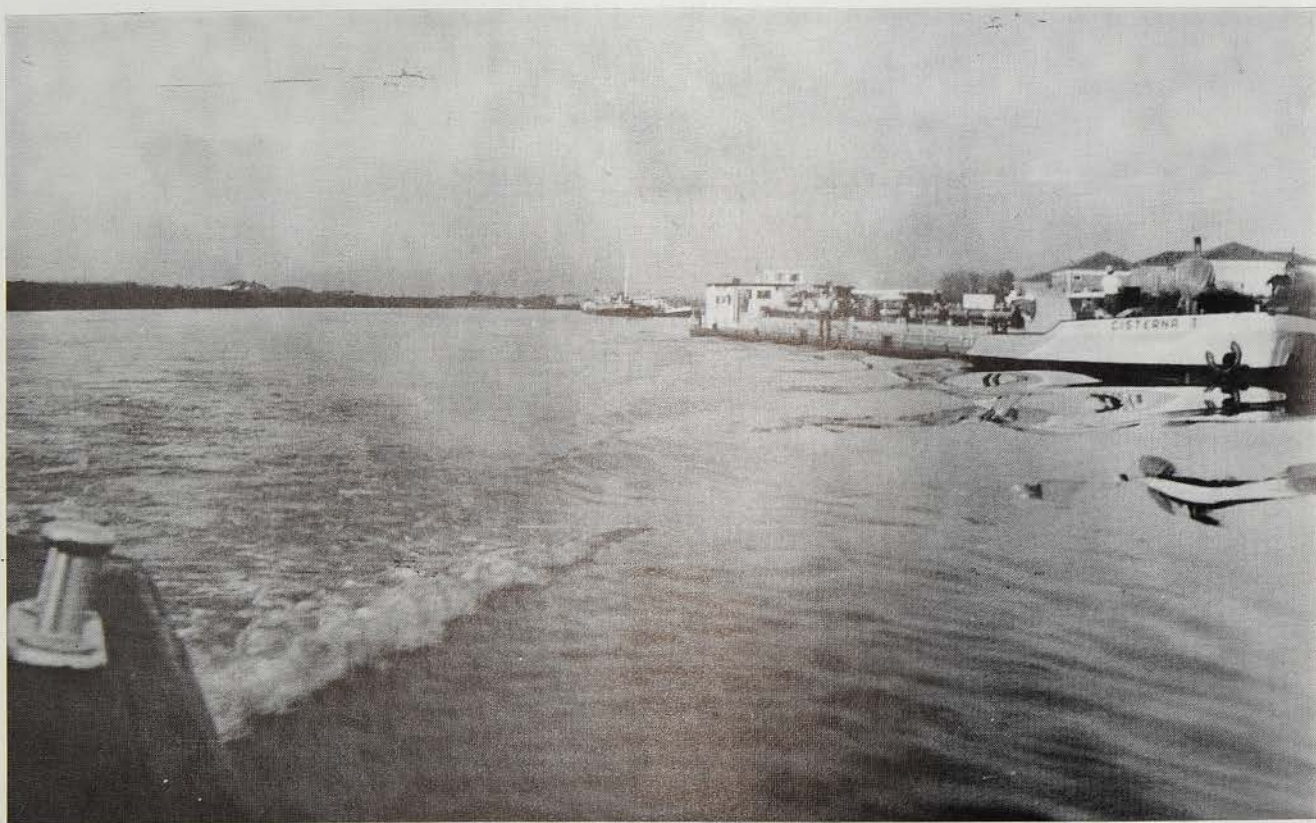
La seconda via d'acqua, in ordine di elencazione fra quelle da noi reputate importanti, ma che in effetti si autocollocò come prima della serie, in quanto già esiste, è quella del Fissero-Tartaro-Canalbianco.

Costruito con finalità di bonifica, irrigazione, difesa idraulica ed anche di navigazione, attende da alcuni decenni ormai, che poche opere tecniche di entità relativamente trascurabile ed un investimento complessivo che non supererà i 20 miliardi di lire, lo rendano adatto al transito di natanti da 1350 tonnellate, su un percorso di 132 Km. che rappresenta il 50% della linea navigabile Lago Maggiore-Mare Adriatico.

A questa via d'acqua possono quindi riconoscersi tutti quei requisiti già elencati nella condensata esposizione sulle caratteristiche del canale Nord, appunto perché di questo, il Canalbianco rappresenta la logica premessa idroviaria dal Mare Adriatico a Mantova.

Essa, oltre che dal programma economico di sviluppo nazionale, dovrebbe essere presa in buona considerazione anche dal capitolo di spesa concernente le sistemazioni idrauliche, che prevede investimenti nell'ordine di 500 miliardi di lire nel quinquennio.

Non v'è dubbio quindi, sulla bontà degli orientamenti e delle decisioni adottate dal Comitato Regio-



Uno scorcio del Canal Bianco in provincia di Rovigo a valle della città di Adria

nale di Programmazione Economica del Veneto, che mettono in primo piano l'ultimazione di questa via d'acqua per scopi di navigazione.

Il futuro non potrà che confermare questa ed altre piú autorevoli previsioni, che dovrebbero incontrare nelle autorità politiche ed amministrative competenti il necessario conforto.

Terzo ed ultimo progetto, ovviamente compreso nel piano idroviario di seconda fase, è quello riguardante la cosí detta « direttissima idroviaria » collegante Verona-Vicenza-Padova-Venezia.

Il Consorzio fra Enti pubblici che tutelerà l'iniziativa in questione, è stato costituito il 2 settembre 1966 con Decreto Interministeriale. È stata anche inoltrata la domanda per la classificazione della linea navigabile e, quasi contemporaneamente, verrà sottoposta al Ministero competente l'esame del progetto di massima per il voto relativo.

Di questo progetto, le tratte Mincio-Verona e Padova-Venezia, sia sul piano tecnico che su quello economico, godono di migliori posizioni da tempo acquisite; la seconda in forma ancora piú vantaggiosa.

Quest'asta navigabile « pedemontana » considerata sotto il profilo del tanto auspicato collegamento Lo-

carno-Venezia, consentirebbe, rispetto al tracciato Sud imperniato sulla via fluviale del Po, un risparmio di ben 125 Km. e di 10 conche che da un punto di vista dell'economia di percorrenza e quindi dei noli produrrebbe maggiori benefici che non possono venire trascurati sia dalla Autorità competenti che dai futuri utenti della via d'acqua.

Altri effetti economici diretti e riflessi, potranno aggiungersi a quelli testé elencati, perché suscitati dalla espansione dell'industria di base e manifatturiera litoranea e metropolitana.

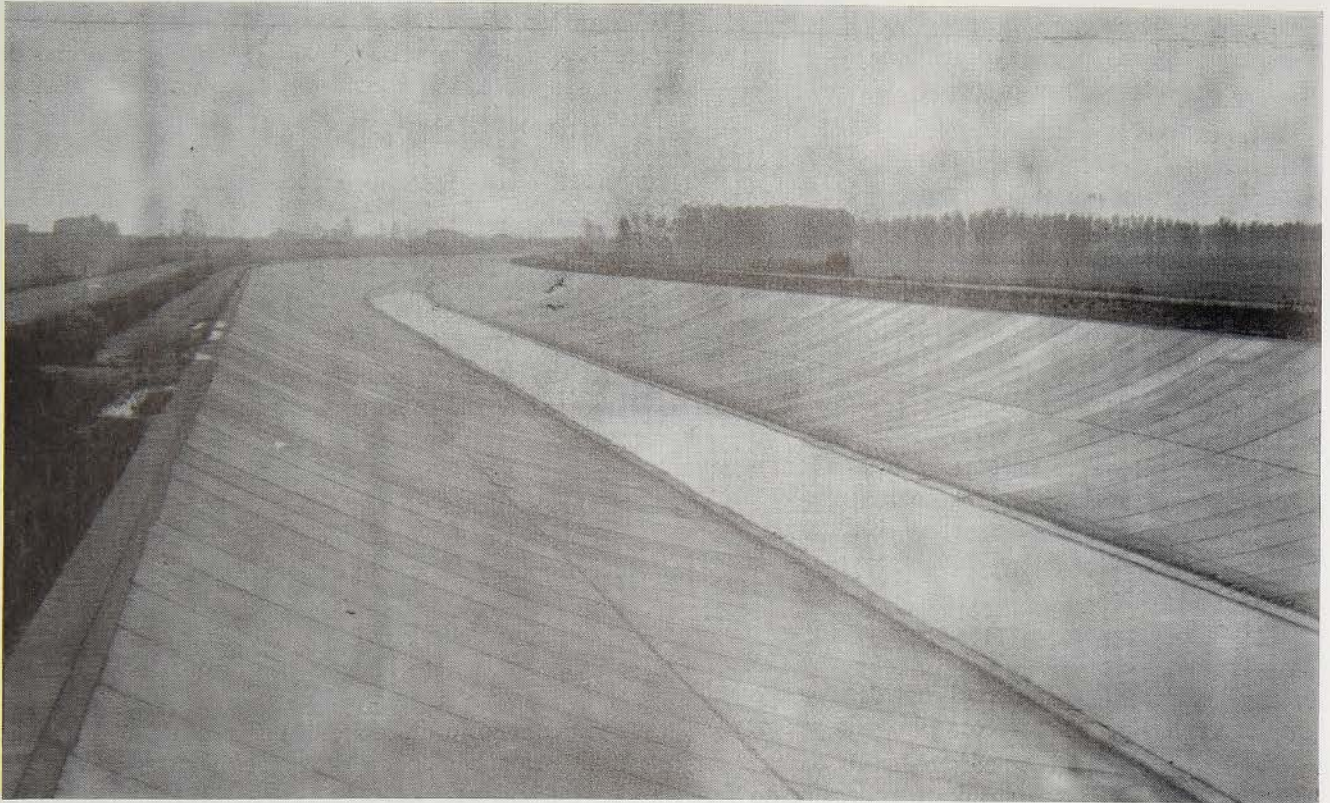
Altro beneficio collettivo di molto rilievo, sarà costituito dal diminuito movimento pendolare della mano d'opera fra le zone depresse e quelle a piú elevato indice produttivo.

Un problema di cosí evidente interesse, trascende il ristretto ambito provinciale per collocarsi a livello dei problemi di portata nazionale che sarebbe incauto sottovalutare.

Gli Enti della Provincia di Verona, hanno tempestivamente captato l'importanza di questi problemi e sono autorevolmente presenti in tutte quelle iniziative che premono in direzione di una urgente ed adeguata realizzazione di opere idroviarie di interesse provinciale e regionale.



Mantova: scalo di un'industria petrolchimica all'imbocco del Fissero



Il canale scaricatore di sinistra Mincio tra il lago di Garda e Mantova



UNA EFFICIENTE RETE DI STRADE PROVINCIALI

Se la storia ci insegna che sempre le strade hanno costituito il piú valido strumento per l'organizzazione economica e sociale di un territorio – e valga per tutti l'esempio della rete delle strade romane attraverso le quali, come arterie pulsanti, la civiltà romana è riuscita a permeare ed amalgamare tutti i territori militarmente conquistati – ciò è ancora maggiormente vero oggi, in un tempo, cioè, in cui lo sviluppo impensato della motorizzazione ha reso particolarmente mobile l'umanità e dinamica l'economia.

Poiché la rete stradale di un Paese possa effettivamente e utilmente assolvere alla sua funzione deve essere organizzata e articolata. È evidente che non tutte le strade rispondono ai medesimi requisiti: notevolmente diverse sono le funzioni che svolgono, a seconda delle caratteristiche fisiche ed antropiche delle dimensioni, della vitalità economica delle regioni o zone da esse attraversate. Ed è ovvio quindi che, in ragione di queste diverse funzioni, diverse debbono essere anche le caratteristiche delle strade.

Va detto subito che la Provincia esplica proprio nel settore della viabilità uno dei suoi compiti di maggiore importanza: si può anche aggiungere che è uno dei settori particolarmente sentiti dalle popolazioni.

La viabilità provinciale si innesta e quasi comporta la saldatura fra quella a lunghi percorsi, che stabilisce i grandi collegamenti regionali o interregionali, e quella di caratteristiche e funzioni circoscritte ad un piccolo territorio, a servizio dei singoli insediamenti e delle comunità locali.

Va senz'altro affermato ed osservato che con l'emanazione e l'applicazione della legge 12.2.1958 n. 126 la presenza e l'attività della Provincia in questo campo si è decisamente estesa ed accentuata. In base a quella legge sono stati indicati e precisati i criteri per la nuova classificazione delle strade, criteri che prevedono, tra l'altro, la provincializzazione: 1) delle strade di collegamento fra capoluogo di Comune e capoluogo di Provincia; 2) delle strade di collegamento di due o piú capoluoghi di Comune fra loro; 3) di strade che raggiungono località di particolare importanza come stazioni turistiche.

La medesima legge stabilisce altresí le caratteristiche per la classificazione di strade statali e anche per quelle comunali.

Ciò ha comportato un largo trasferimento di strade dai Comuni alle Province: per la provincia di Verona, in particolare, si è passati da Km. 279,561 a Km. 1.159,964: infatti Verona è attualmente al 4° posto fra le province italiane per l'estensione della sua rete stradale, dopo Torino, Cuneo e Catanzaro.

Si deve dire che il provvedimento è stato senz'altro opportuno: e del resto era ormai inderogabilmente richiesto dai tempi; i Comuni, infatti, non avrebbero potuto affrontare un tale compito; sia per le condizioni dei loro bilanci, sia per ragioni di confini territoriali.

Il trasferimento alla Provincia comporta due ordini di conseguenze: 1) anzitutto l'onere della manutenzione, che, evidentemente, compete alla Provincia dal

momento della consegna della strada; 2) il problema di un'adeguata sistemazione della strada stessa.

E, se pur il primo fatto reca già di per se stesso un notevole peso ed importanza, è soprattutto il secondo che comporta per l'Amministrazione un impegno di ingente mole.

Sotto questo riguardo, la situazione, quale si presentava all'inizio dell'applicazione della legge, era la seguente: vecchie strade provinciali Km. 193,215 di cui Km. 86,342 passati all'ANAS; nuove strade provincializzate Km. 1084,361.

Di queste ultime strade è noto che, se pure una piccola parte era stata dai Comuni asfaltata, la maggior parte tuttavia richiedeva un intervento radicale di adeguamento e sistemazione, spesso addirittura di nuova costruzione. Cosicché veniva approssimativamente calcolato in L. 14 miliardi il fabbisogno di spesa necessario per la definitiva sistemazione di tutte.

Con lo stanziamento da parte dello Stato di Lire 3.500 milioni sulla legge n. 126 e L. 2.931 milioni sulla legge 21.4.1962 n. 181, poiché il concorso dello Stato è in ragione del 70%, l'Amministrazione ha potuto impostare un programma di spesa per Lire 9.187.143.000, programma scaglionato negli anni fino al 1969. La realizzazione di tale programma è arrivata attualmente a circa due terzi, cioè a circa 6 miliardi, e si sono sistemati in maniera soddisfacente Km. 378.960 di strade. Con gli altri 3 miliardi si conta di sistemare ancora 140 Km. circa di strade. Va detto che la Provincia di Verona è tra le più avanzate nella realizzazione del programma, sia nel Veneto che in Italia. Tuttavia, anche quando sarà completato questo primo piano di spese ancora oltre un terzo delle strade provincializzate non avranno subito alcuna trasformazione. Si tenga presente, tuttavia, che oltre alle vecchie strade provinciali e a quelle consorziali, che, naturalmente erano già asfaltate, anche una parte delle strade comunali avranno già avuto dai Comuni una certa sistemazione.

Si ha, però, ragione di ritenere che prossimamente sarà affrontato dal Governo — il Ministero dei Lavori Pubblici ne ha dato comunicazione in questi giorni —

il problema di un ulteriore finanziamento della legge 126, per portare avanti, se non per terminare, il programma stradale.

È ovvio, però, che, se a ciascuna delle strade che compongono la rete provinciale si riconosce una validità, non a tutte può essere attribuita la medesima importanza.

È per questo che l'Amministrazione si è preoccupata non solo di indicare una graduatoria di priorità, ma intende altresì proseguire nelle realizzazioni con criteri opportunamente differenziati — compatibilmente anche con le indicazioni ministeriali — in modo da creare delle strutture valide ed adeguate alle esigenze cui devono far fronte. E questo, proprio tenendo conto che la strada è una delle infrastrutture indispensabili per creare i presupposti dello sviluppo di un territorio.

Si ritiene valido quindi il concetto di creare una rete efficiente a grandi maglie, in modo che tutto il territorio provinciale sia servito in modo adeguato e non rimangano quindi dei settori d'ombra destinati ad essere scollegati da tutto il resto. Ma il criterio della grande maglia comporta, naturalmente, una scelta dei percorsi più idonei, anche a scapito di altri di minore importanza. E qui si può dire che, sostanzialmente, questo programma è ormai ad una fase abbastanza avanzata di realizzazione.

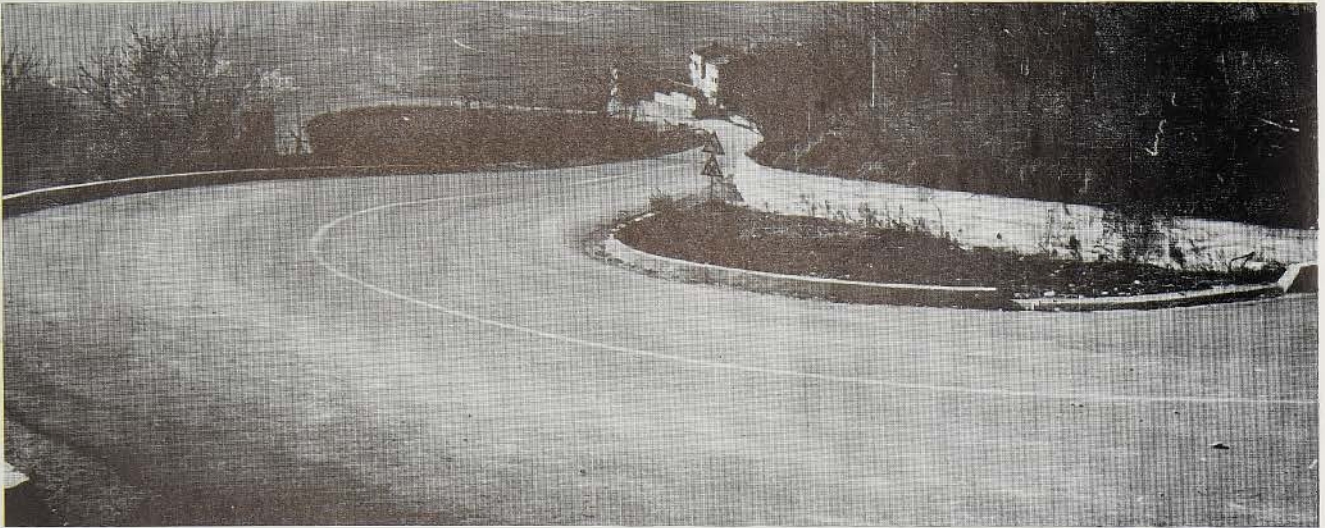
Ma su questo discorso si innesta poi il grande tema della rete autostradale, in corso di esecuzione, dei programmi di sviluppo territoriale che si prospettano sia in ordine al piano regolatore del Comune di Verona, come anche nel quadro della programmazione provinciale e regionale: tema che richiama l'impostazione di un complesso di collegamenti senza dei quali le possibilità di sviluppo del territorio rimarrebbero soffocate e non potrebbero esplicarsi.

Esaminando, pertanto, la struttura della rete viaria e cercando di individuare le principali direttrici di sviluppo del territorio veronese si possono fare alcune considerazioni.

Anzitutto si può notare la posizione geograficamente abbastanza baricentrica della città di Verona rispetto

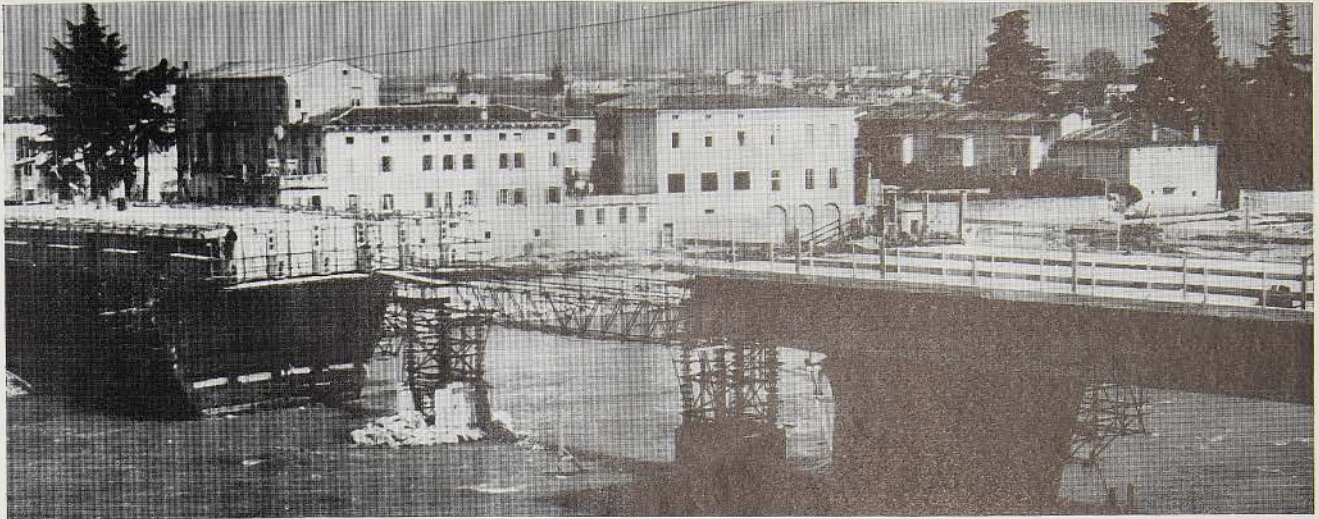
Nella pagina a fianco: **Due vedute della provinciale Bussolengo - Pescantina - S. Pietro Incaricano - Fumane - Breonio - Fosse - S. Anna d'Alfaedo che costerà all'Amministrazione Provinciale circa centoventicinque milioni. Nel tratto Fumane - Mazzurega, di circa cinque chilometri, i lavori, iniziati nel marzo 1965, si stanno ora concludendo. L'arteria — che ha una larghezza di sette metri e mezzo di cui sei di nastro bitumato — ha un andamento planimetrico che segue in parte il vecchio tracciato anche se qualche variante è stata prevista per eliminare alcuni tornanti. E' stata anche realizzata una variante di circa seicento metri a valle della frazione di Mazzurega per liberare il centro abitato dal traffico pesante (di qui scendono infatti i blocchi di marmo delle vicine cave del Monte Pastello). Come si diceva, attualmente la strada è ultimata fino alla variante di Mazzurega che verrà anch'essa tra breve bitumata. Le fotografie qui riprodotte si riferiscono appunto a tratti della nuova arteria tra la frazione Banchette di Fumane e il centro di Mazzurega.**



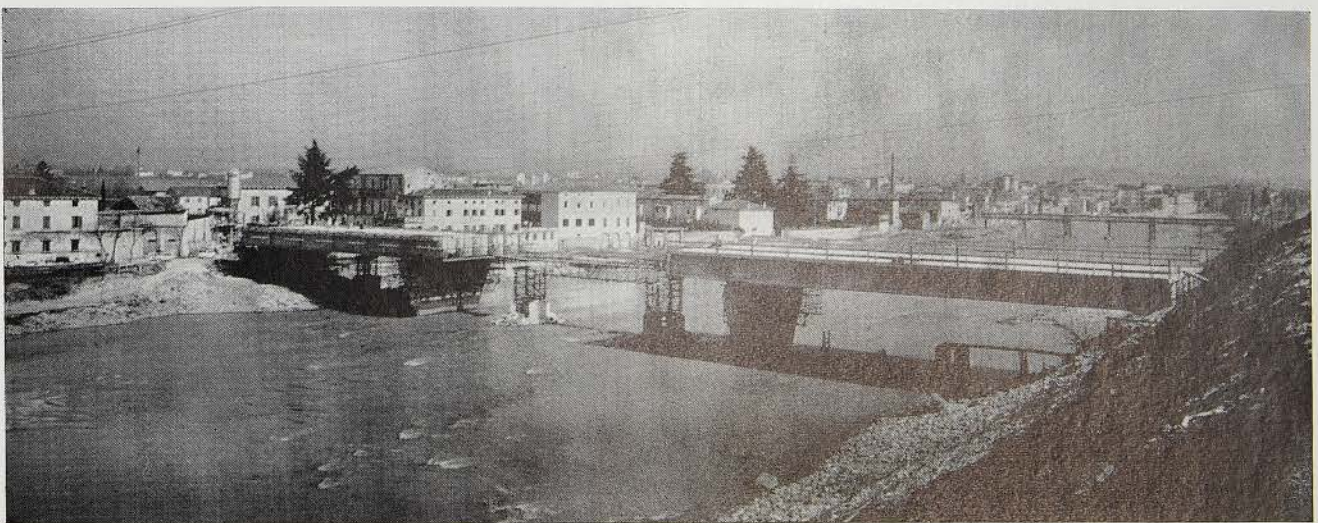


La provinciale Mezzane di Sopra - S. Mauro di Saline, di cui si vedono qui fotografati alcuni tratti, ha un nastro bitumato di sei metri oltre le banchine e le cunette. Il tronco « La Società - La Bettola del Pian » costa circa centocinque milioni mentre il tronco « La Società - Mezzane di Sopra » costa circa 120 milioni. Si tratta d'una nuova strada ampiamente panoramica.





Alcune vedute del nuovo ponte sull'Adige a Pescantina, in avanzata fase di costruzione. Il manufatto, in cemento armato precompresso, costituirà un efficiente collegamento della Valpolicella con il casello autostradale della Serenissima a Sommacampagna e con il futuro centro commerciale a Sud-Ovest di Verona dal quale tutta la zona trarrà in futuro importanti benefici economici.



alla Provincia, pure avendo questa un maggiore sviluppo nel senso Nord-Sud.

Questo fatto ha determinato la creazione di una rete radiale, di strade, cioè, che dalle zone periferiche convergono verso il centro: così la Cologna-S. Bonifacio, che si trasferisce poi sulla Statale 11, la Legnaghese sinistra, la Ronchesana, la Legnaghese breve (Oppeano-Isola Rizza), la Legnaghese destra (di Bovolone-Cerea) ora statale, la Buttapietra-Concamarise-Sanguinetto, che sarà tra poco sistemata, la Statale 12 (di Buttapietra-Isola della Scala-Nogara), la Vigasio-Trevezuolo per Mantova, la Statale n. 62 di Villafranca, la Statale n. 11 per Peschiera, la Verona-Lago, la strada della Valpolicella.

Tuttavia nell'esame di queste arterie radiali non può essere subito affrontato il problema di un più efficiente e rapido collegamento con Legnago, che è il centro più « importante » della Bassa e di tutta la provincia di Verona. Tale necessità emerge, oltre che dalla constatata inadeguatezza delle attuali Legnaghese, dalla evidente necessità che gli scambi con il capoluogo della Provincia siano più facili, la qual cosa contribuirà anche a rinsaldare i naturali vincoli esistenti, dalla riconosciuta depressione economica di tutta la zona S-E gravitante intorno a Legnago e che quindi indirettamente dovrà risentire i benefici di una tale infrastruttura, come pure dalla utilità che ne trarranno le zone situate nella fascia che sarà percorsa dal costruendo asse.

Nel piano di spesa che l'Amministrazione si propone di portare avanti è prevista per tale opera una somma di L. 600 milioni, che, se non sarà sufficiente per la realizzazione dell'intera opera, permetterà però di costruire una notevole parte.

Da qui poi l'attenzione si sposta subito a Cologna Veneta, il più lontano dalla città tra i grossi centri, per il quale pure si impone la necessità di un adeguamento delle comunicazioni con il capoluogo: anche per questa arteria è destinato un primo stanziamento di L. 200 milioni.

Per la zona di montagna non si può parlare di radiali vere e proprie, data la configurazione orografica del territorio, ma di direttrici Nord-Sud che, seguendo le

valli, si innestano sull'asse pedemontana e, attraverso questo, alla città.

Il programma di queste strade è ormai in via di completamento e così, pertanto, tutti i centri, da S. Zenone di Montagna a Spiazzi, a S. Anna d'Alfaedo, a Erbezzo, a Boscochiesanuova, a Velo e Roveré, a Selva di Progno, Giazza e S. Bortolo sono collegati con la città da una nuova strada. Lo sarà tra poco anche Ferrara di Monte Baldo. Ormai, inoltre, è fortemente sentita la necessità, in modo da ottenere così una direttrice Ovest-Est che permetta gli scambi, sia per gli interessi turistici che per ogni altro interesse riguardante l'economia zonale ed inoltre l'interscambio tra una valle e l'altra. Si intende così realizzare la costruzione della Trasversale della Lessinia, per la quale è prevista una spesa, nel piano provinciale, di L. 400 milioni. A tale scopo saranno concordati gli interventi provinciali con quelli che saranno possibili attraverso la Comunità della Lessinia, alla quale è stato assegnato uno stanziamento, per la Trasversale, di L. 350 milioni da parte del Comitato dei Ministri per le aree depresse del Centro Nord.

Per la zona del Baldo, invece, l'attenzione si sposta alla possibilità di migliorare e potenziare le vie di penetrazione verso l'altro, cioè verso Prada da una parte, e attraverso la Graziani, verso la zona mediana del Baldo e verso il Trentino dall'altra. L'Amministrazione si propone di esaminare quali saranno le proprie possibilità di intervento per queste arterie, tenendo presente che per la Graziani la Provincia attraverso l'apposito Consorzio, interviene in maniera concreta per una efficiente manutenzione.

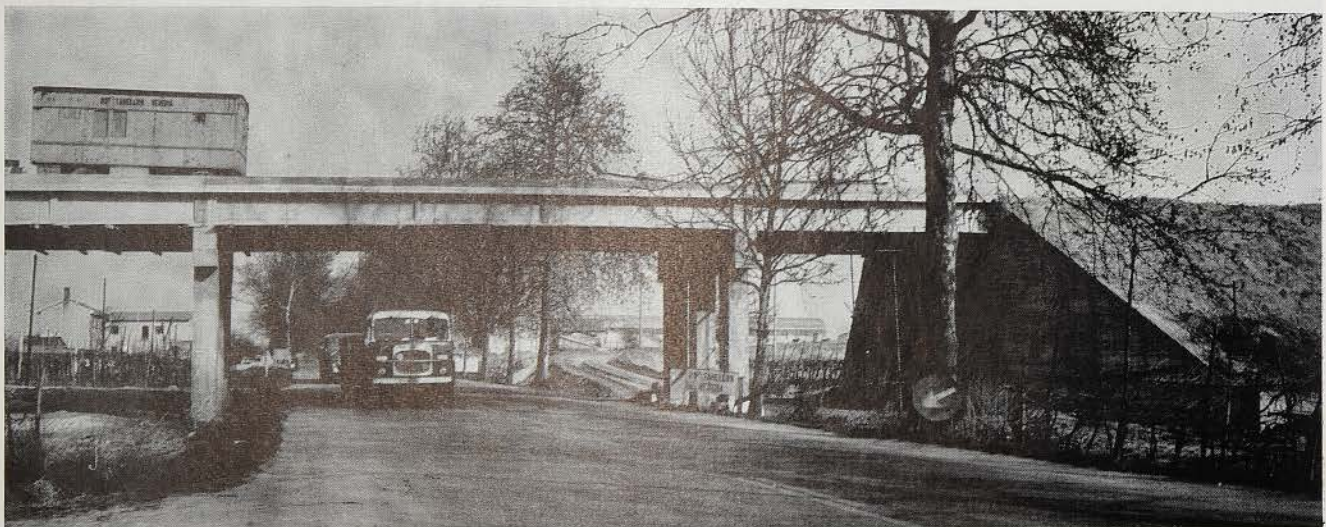
La necessità di un collegamento trasversale Ovest-Est emerge oggi più distintamente anche per la zona della Bassa, dove, come si è rilevato più sopra, è ormai completata la rete dei collegamenti radiali con la città, ma difettano invece i collegamenti laterali dei Comuni e dei centri, che, spesso, anche a modesta distanza reciproca, sentono la deficienza degli interscambi. Tale esigenza è stata prospettata anche dal Vice Presidente prof. Stanzial e dall'Assessore prov.le avv. Mirandola, oltre che dai consiglieri della zona e, naturalmente,

Nella pagina accanto: **Due vedute della provinciale Caprino - Spiazzi - Ferrara di Monte Baldo. La strada, di quasi undici chilometri, ha un nastro bitumato di nove metri. La pendenza massima è dell'otto per cento e solo in qualche punto. Ne è risultata insomma un'arteria molto agevole, con curve ad ampio raggio, panoramica, atta ad assorbire l'intenso traffico turistico al quale la zona è interessata. Per queste sue brillanti prestazioni essa è stata scelta dall'A.C.I. di Mantova per lo svolgimento della prima edizione di una importante corsa automobilistica. Il costo dell'opera è di circa quattrocento milioni.** Nella foto in alto: **Il tronco Caprino - Spiazzi, nel tratto « Val della Scala ».** Nella foto in basso: **Il tratto Bazzega - Spiazzi con lo sfondo della catena del Monte Baldo e, in primo piano, le case dell'abitato di Spiazzi a circa mille metri sul mare.**





In alto: Il nuovo ponte sul Guà al servizio della provinciale Pressana-Roveredo di Guà. A fianco: E' già avviata, in località Quattro Strade, nei pressi di San Bonifacio, la costruzione dello svincolo a cavalcavia della linea ferroviaria Milano-Venezia. In basso: Lo svincolo in località Quattro Strade a cavalcavia della strada statale n. 11.



da parte dei Sindaci interessati. La validità dello studio di un'arteria di questo genere è resa più attuale, anzi addirittura urgente, soprattutto per la parte Sud-Ovest della Provincia, in relazione con la realizzazione ormai prossima del tratto Verona-Mantova-Modena dell'autostrada del Brennero e quindi del Casello di Nogarole Rocca. Per la realizzazione di un primo tratto della strada in parola, in collegamento fra il casello autostradale e le statali n. 12 e n. 62, è assegnato nel piano provinciale un primo stanziamento di L. 160 milioni.

Ed, a proposito di rapporti della viabilità provinciale con le autostrade, siamo così entrati nel tema che, in questo discorso viabilistico, occupa una posizione di preminenza.

Da qui nasce anzitutto il problema della Tangenziale Sud, cioè di un'arteria che, partendo dalla Statale 12 del Brennero, all'altezza dei Balconi di Pescantina, attraverso Pescantina, il nuovo ponte sull'Adige, Bussolengo, dovrà incrociare la Statale n. 11, e passare in fregio all'autostrada, collegarsi con l'uscita dal casello di Verona Ovest della Brennero, incrociare poi le varie radiali, statali e provinciali, e raggiungere quindi la Statale 11 di S. Martino B. A., dopo essersi collegata all'uscita dal casello di Verona Est dell'autostrada La Serenissima.

La validità dell'arteria si affermerà con il completamento delle costruzioni autostradali interessanti il territorio veronese, che richiederanno necessariamente dei rapidi collegamenti, con la naturale espansione degli insediamenti urbani, con la localizzazione di impianti industriali (nuova ZAI), delle previste infrastrutture commerciali (nuova Fiera, nuova Dogana, nuovo Scalo ferroviario, futuro Porto di Verona) e con altre iniziative che inevitabilmente l'incontro di così importanti vie di comunicazione provocherà.

Poiché, però, l'intera tangenziale comporterà una spesa ingente, non certamente oggi affrontabile, nel piano di spesa viene destinato all'opera un ulteriore stanziamento di L. 350 milioni circa, che, sommato alla spesa per il ponte di Pescantina e per i due raccordi fra questo e la Statale n. 12 da una parte e con la

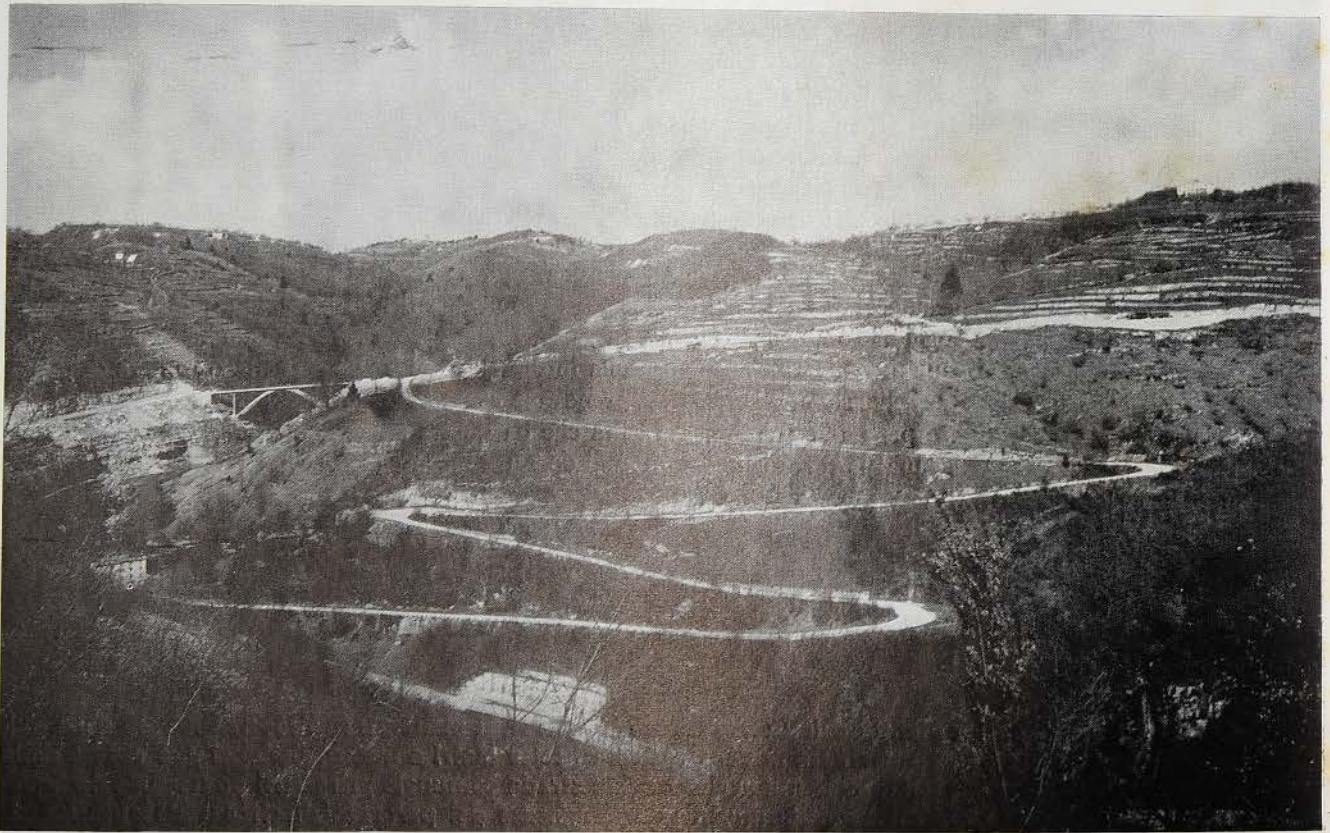
Verona-Lago dall'altra, porta a un totale di L. 760 milioni: si ritiene così di poter arrivare, con la Tangenziale anche contando sulla collaborazione della Soc. Autostrada del Brennero e del Comune di Verona, evidentemente interessato all'iniziativa, fino al casello di Verona Ovest e alla Statale n. 62.

Un ultimo punto che, sotto questo riguardo dei necessari collegamenti con le autostrade, non può essere dimenticato, è l'accesso, dal casello autostradale di Affi-Rivoli al lago di Garda, ed eventuali altri sviluppi verso Sud-Est, per il traffico turistico proveniente dalla Germania. È evidente che il flusso di motorizzazione turistica che si diramerà verso il Lago con l'arrivo della Brennero comporta un problema di intervento urgente, essendo evidente l'insufficienza della rete stradale attuale in quella zona a poterlo convogliare. Occorrerà quindi costruire un asse provinciale che, in direzione di Costermano, permetta poi al traffico di diluirsi nelle varie direzioni, approfittando delle arterie esistenti che raggiungono la Gardesana. Non dovrà altresì essere dimenticata la possibilità di immissione di traffico anche sulle due direttrici che, attraverso Cavaion, portano direttamente a Bardolino e a Lazise.

Lo sforzo finanziario che potrà essere fatto in relazione a questo problema non è forse proporzionato all'importanza di esso, essendovi destinato uno stanziamento, per ora, di 100 milioni.

Come si vede, i problemi sono quanto mai vasti ed impegnativi, né manca all'Amministrazione la volontà e l'impegno di portarne avanti la risoluzione. È fuori dubbio, però, che la dinamica dell'evoluzione economica è talmente soggetta ad un moto accelerato, da creare delle esigenze la cui portata supera le attuali capacità operative e soprattutto finanziarie degli Enti: alla posizione geografica particolarmente fortunata di Verona, infatti, va fatta risalire anzitutto l'origine di questi problemi e il loro porsi con questo carattere di urgenza; spetterà poi soprattutto, è bene sottolinearlo, alla intraprendenza e alla capacità operativa degli imprenditori veronesi di intravedere le enormi possibilità che da questa situazione deriveranno per Verona e di operare in conseguenza.

Nella pagina seguente: **Il nuovo Ponte della Cerro-Roverè Veronese. Il manufatto attraversa il Vaio della «Pisarota» ed ha una luce di ottanta metri ed una carreggiata di sette metri e mezzo. Come si può vedere dalla fotografia in basso, il nuovo tracciato abbandona la vecchia strada comunale prima del ponte sul vaio Squarantano, sale quindi verso Roverè Veronese diminuendo la lunghezza del percorso di circa settecento metri.**



QUASI TUTTE ASFALTATE

LE STRADE COMUNALI

Fino a non molti anni fa si era soliti dire che le spese comunali erano divise, grosso modo, in tre gruppi pressoché uguali: un terzo era per il personale, un altro terzo era per l'assistenza e l'altro per le strade.

Questa affermazione, logicamente, non ha nulla di scientifico; ci dice però quali erano le preoccupazioni degli Amministratori in relazione ad uno dei principali obblighi di istituto, quello della viabilità.

Erano quelli, naturalmente, gli anni nei quali predominava, quasi dappertutto, la strada a mac-adam, e la sistemazione delle arterie comunali con la fornitura della ghiaia, lo stendimento della stessa, la ricarica periodica, la colmataura delle numerose buche provocate dall'acqua e dal passaggio sempre più numeroso dei grossi mezzi di trasporto; la raschiatura delle banchine e la pulizia delle cunette erano fonte di continue lamentele, spese e preoccupazioni per le Amministrazioni. Però, non appena i nostri Comuni poterono uscire dalle paurose difficoltà dei primi anni del dopoguerra, proprio ancora agli inizi di quella ripresa economica che in pochi anni avrebbe portato il nostro Paese ad un grado di motorizzazione mai pensato, con un coraggio che forse non tutti hanno valutato o valutano nel suo giusto valore, gli Amministratori degli Enti Locali hanno affrontato il problema dell'asfaltatura delle strade a prezzo di sacrifici e con una fermezza di decisione che li onora veramente.

Mentre da un lato hanno dovuto mantenere in efficienza, con spese sempre più crescenti, decine e decine

di Km. di strade « bianche », dall'altro hanno cercato, ricorrendo a tutto, a sussidi, a risparmi e a prestiti di privati, pur di asfaltare piazze, vie e strade fin dove le finanze comunali lo consentivano.

Sono parecchi i miliardi che i nostri Comuni hanno speso dal 1950 in poi, usufruendo, in piccola misura dei benefici previsti dalla 589 e dalla 181, contraendo, per la maggior parte delle opere, mutui ordinari a lungo termine con la Cassa Depositi e Prestiti e con altri Istituti di Credito, e contando, quasi sempre, sul concreto e, molto spesso, determinante contributo dell'Amministrazione Provinciale.

Così nello spazio di poco più di 10 anni, la rete delle principali strade comunali era quasi completamente asfaltata, pur con le insufficienze inerenti alle difficoltà economiche e, qualche volta, alla non adeguata preparazione degli uffici tecnici comunali.

Naturalmente non erano tutte le numerosissime strade comunali ad essere convenientemente sistemate; si era proceduto, logicamente, con gradualità seguendo una doverosa priorità d'importanza.

Fortunatamente con la legge n. 126 del febbraio del '58, divenuta operante nel 1960-61, vennero provincializzate ben 114 strade comunali per un totale di chilometri 1084. Se consideriamo che oltre la metà delle strade passate sotto la responsabilità tecnico-amministrativa della provincia erano state asfaltate, si

ha chiaro lo sforzo sostenuto dalle Amministrazioni comunali per sistemare la viabilità di loro competenza.

Mentre l'Amministrazione Provinciale procedeva e procede, con la serietà che le è abituale a « smaltire » il massiccio complesso di opere che la legge ha affidato alle sue specifiche cure, i Comuni hanno continuato e continuano – seppure con minor slancio causa la sempre più difficile situazione finanziaria – l'opera di sistemazione e, quando è possibile, di asfaltatura delle altre strade comunali.

Altro problema importante per le Amministrazioni Comunali, è quello relativo a l'altro aspetto della viabilità minore: le strade vicinali. Sono queste vie strettamente legate all'economia agricola, e quindi alla struttura del nostro mondo economico, che ha nell'attività dei campi la fonte primaria del suo reddito per quasi tutti i Comuni.

La possibilità di creare le nuove strade attraverso le campagne e, soprattutto, quello di riattare o mantenere efficienti quelle che si sono formate, per così dire, « per germinazione spontanea », è sempre stato motivo di contrasti fra le popolazioni e di difficoltà per le Amministrazioni comunali.

Infatti la stessa natura giuridica di queste strade, di cui sono proprietari i fondisti ma sulle quali c'è una servitù di uso pubblico e quindi un interesse del Comune, la proverbiale riluttanza degli utenti a contribuire per mantenere l'efficienza, la vastità della rete, la particolarità dell'intervento che, qualora venga effettuato dall'Amministrazione Comunale per una visione superiore del problema, si presta a valutazioni e a confronti molto spesso odiosi, il facile deterioramento, specie nelle zone collinari o montane, dove un forte acquazzone o anche un semplice piovasco trasformano queste piccole strade in autentici « progni », hanno sempre offerto ampio motivo di litigi tra i contadini, di discussioni nei Consigli comunali e poche possibilità per delle risoluzioni organiche. Qualcosa, specie nelle zone montane, si è fatto con i cantieri di lavoro, integrati da contributi del Comune, molte volte da prestazioni date gratuitamente, o poco meno, da parte dei nuclei familiari interessati all'opera.

Un valido aiuto alla risoluzione di questo problema è venuto, invero, dal primo Piano Verde.

Questa benemerita legge, infatti, ha previsto due forme di agevolazioni in favore della viabilità minore:

1) contributi diretti in misura oscillante dal 50 al 75% della spesa riconosciuta ammissibile dell'Ispettorato Agrario ed in relazione al numero degli abitanti interessati alla costruzione od alla sistemazione delle strade vicinali;

2) agevolazioni creditizie consistenti nella possibi-

lità di erogare mutui trentennali al 4%, possibilità alla quale peraltro non ha fatto ricorso nessun Ente Consortile e nessun Comune, questi ultimi per impedimenti di ordine vario, non ultimo quello della mancanza di delegazioni.

Nel complesso l'azione del primo Piano Verde ha interessato ben 32 Comuni, Enti o collettività di agricoltori per una spesa di oltre 160.000.000 e per un totale di chilometri 50 di strade. A questo bisogna aggiungere gli interventi dell'Ispettorato Agrario Compartimentale delle Venezie, il quale agisce per opere di importo superiore ai 10 milioni.

Un cenno a parte merita la zona montana nella quale operano con tanta efficacia e con tanta sensibilità – unitamente all'Ispettorato Ripostimentale delle Foreste – le due Comunità, le quali, attraverso i Comprensori di Bonifica Montana della Lessinia e del Baldo, stanno completandola di ben 120 Km. di strade (Km 64 nella Lessinia e 58 sul Baldo) per un importo di oltre un miliardo. Pensiamo di non essere lontani dal vero se affermiamo che le strade vicinali ed interprovinciali costituite ex novo o riattate in modo veramente serio con il contributo dello Stato e con gli interventi normali o straordinari dei Comuni e di altri Enti si aggirano sui 200 Km. È un complesso di opere veramente ragguardevole anche se poco appariscente, soprattutto perché ... diluite in una lunga serie di lavori. C'è, naturalmente, ancora parecchio da fare anche se molto, molto è stato fatto. Confidiamo ora nel nuovo Piano Verde, il quale, all'art. 17, prevede che « per la costruzione e riattamento di strade vicinali e intrapoderali » possono essere concessi contributi del 75 all'87,50% della spesa ritenuta ammissibile dall'Ispettorato. Tali agevolazioni, che a prima vista sembrano più favorevoli, in realtà finiscono col non interessare la nostra provincia poiché sono riservate ai territori dichiarati « aree depresse » in base alla legislazione del 1957 e non sembra che sia efficace la dichiarazione di area depressa rilasciata ai fini fiscali, ma che occorra invece un provvedimento particolare relativo al settore dell'agricoltura.

C'è però un altro aspetto della legge da ricordare, e questo veramente positivo. Il secondo Piano Verde uniforma la misura del contributo per la viabilità vicinale ed interpodereale, nella aliquota fissa del 60%, lasciando naturalmente all'Ispettorato la possibilità di diminuire tale contributo in casi particolari. Si apre per la viabilità minore dei nostri Comuni un'altra possibilità cui le nostre Amministrazioni, gli Enti Consortili o le Collettività di agricoltori interessati, potranno attingere al fine di dare una sistemazione veramente idonea ad un settore tanto tormentato e pur così importante per la vita delle nostre campagne.

ORMAI SI IMPONE

IL RADDOPPIO DELLA GARDESANA

La particolare conformazione morfologica e strutturale della regione del Garda porta a far assumere una importanza assolutamente eccezionale a quei problemi – e a quelli viabilistici in primo luogo – che sono connessi alla distribuzione delle infrastrutture, ai servizi, ecc., in una parola all'organizzazione generale del territorio.

Se analizziamo infatti anche per sommi capi la fascia territoriale della sponda orientale del lago di Garda, del massiccio del monte Baldo ed infine della valle dell'Adige, possiamo agevolmente osservare come essa sia nettamente caratterizzata e come si possano all'interno di essa agevolmente individuare le tre distinte componenti sopra nominate, fra di loro adiacenti, con orientamento all'incirca Nord-Sud, e per una lunghezza di circa una quarantina di chilometri⁽¹⁾.

Di questi tre differenti elementi, il mediano, quello appunto del monte Baldo, costituisce il diaframma di separazione fra la riviera gardesana orientale e la valle dell'Adige. Questa separazione e la differenziazione che essa determina, netta ed evidente sotto molti punti di vista (economico, morfologico, sociologico, ecc.), caratterizzano anche due principali e tradizionali correnti di traffico che, da sempre, si svolgono su d'una delle principali vie di accesso e di penetrazione dalle regioni dell'Europa settentrionale alle regioni del Nord Italia e, proseguendo, dell'Italia centrale e meridionale.

Abbiamo la valle dell'Adige dunque, da un lato, con le sue tradizionali correnti di traffico legate alla

viabilità terrestre (ma anche ed in così grande misura alla utilizzazione della via d'acqua costituita dall'Adige), e la sponda Gardesana orientale, dall'altro (anch'essa agevolmente percorribile da chi proveniva dalle regioni settentrionali e raggiungibile attraverso il facile collegamento da Rovereto a Riva del Garda) con la sua logica tradizionale ed inscindibile appendice costituita dalla valle del Mincio, fino a Mantova.

L'organizzazione della porzione territoriale così individuata e descritta permette di osservare come, nel tempo, mentre la linea di scorrimento della val d'Adige ha acquistato peso e potenziamento dal punto di vista dei collegamenti, la sponda gardesana, con l'organizzarsi ed il massiccio svilupparsi del fenomeno turistico, è venuta invece particolarmente strutturandosi come elemento di servizio e di collegamento fondamentale della fascia litoranea.

Analizzando ora in quale maniera sia però venuto organizzandosi e sviluppandosi l'utilizzazione turistica e lo sfruttamento di questa relativamente esigua fascia costiera, possiamo riscontrare tutta una serie di gravissime manchevolezze ed incoerenze che, sovrapponendosi nel tempo, hanno portato alla situazione attuale: una situazione cioè di saturazione completa ed assoluta delle sponde del lago e della fascia di terreno immediatamente ad esso prospiciente, di occupazione indiscriminata di tutto il territorio che riuscisse fisicamente utilizzabile immediatamente nelle vicinanze dello specchio d'acqua, di sovrapposizione confusa

e contraddittoria di tutta una serie di funzioni, di servizi, di elementi i quali in tale maniera vengono a scadere notevolmente di efficienza e di funzionalità.

Questo processo di espansione e di distribuzione di elementi e di strutture turistiche o pseudoturistiche ha trovato i suoi momenti di punta e di parossismo negli anni attorno al 1955-60, in corrispondenza con il cosiddetto « boom » economico nazionale, ed è stato caratterizzato in una sua prima fase da una massiccia diffusione di case unifamiliari distribuite nelle numerosissime lottizzazioni realizzate ad immediato contatto con lo specchio d'acqua o nella fascia di territorio immediatamente soprastante.

Successivamente esso è venuto determinando una capillare ed imponente diffusione di strutture alberghiere, specialmente a livello di pensioni, piccoli alberghi, locande, bar e ristoranti, in funzione tanto del parallelo diffondersi del turismo di massa, quanto anche della ricerca da parte di una notevole parte della popolazione residente tradizionalmente addetta all'agricoltura, di soluzioni economicamente più valide alienando terreni e campagne ormai scarsamente produttivi e trasformandosi ed improvvisandosi in imprenditori turistici, gestori di ristoranti, ecc.

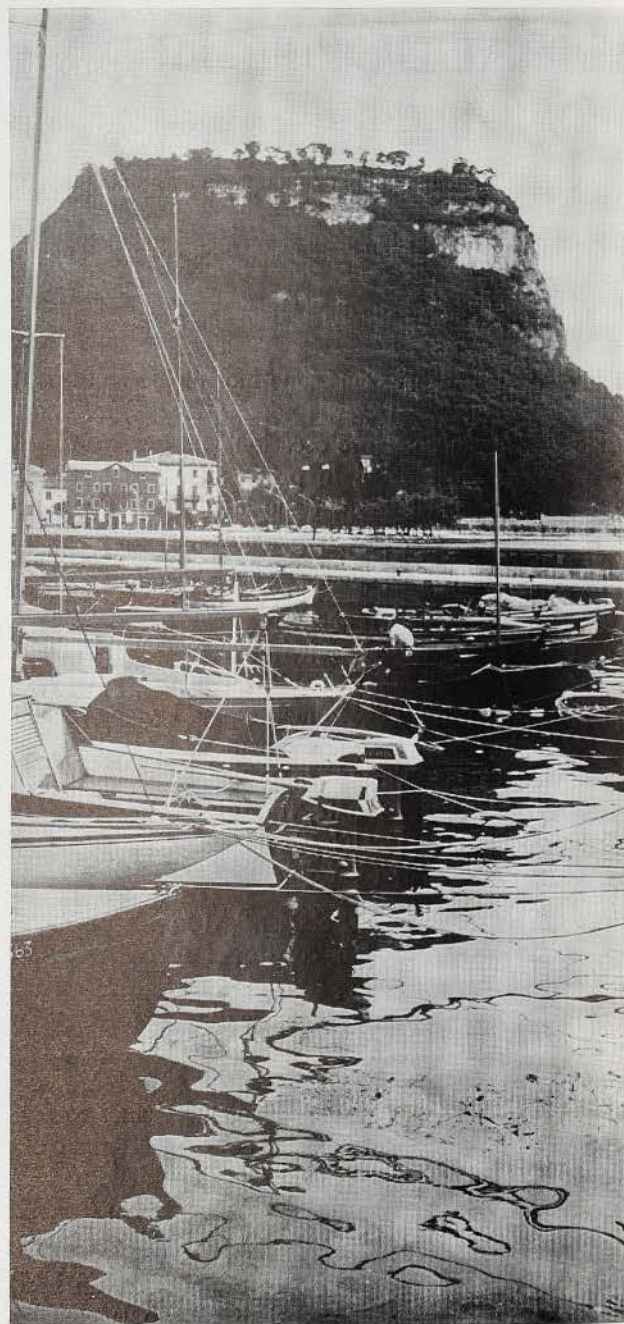
Non è compito nostro cercare di chiarire in questa sede il significato, anche negativo, che viene così ad assumere un tal tipo di organizzazione turistica. Quello che invece ci interessa particolarmente è l'osservare che cosa un tal tipo di organizzazione territoriale abbia significato nel settore della viabilità ed in quello dei collegamenti.

Il processo di saturazione della fascia costiera, avvenuto secondo le modalità di cui si è fatto cenno precedentemente, e comunque in maniera sempre spontanea ed indiscriminata, ha determinato parallelamente anche una sempre maggiore difficoltà per lo scorrimento del traffico lungo l'unico asse viabilistico esistente, il quale tra l'altro giace, fino a S. Vigilio, nelle immediate vicinanze dello specchio d'acqua, ad una quota superiore di pochi metri al livello del lago.

È dunque in una tale situazione che, con insistenza sempre crescente, hanno cominciato a prendere corpo e ad assumere una precisa fisionomia le voci relative alla necessità di procedere con urgenza al raddoppio di tale fondamentale arteria del traffico gardesano; con un dettaglio sempre maggiore si vengono definendo le modalità, proponendo i percorsi, analizzando le funzioni che una tale infrastruttura potrebbe venire a svolgere in ordine ai numerosi problemi che essa sa-

rebbe chiamata a fronteggiare ed a risolvere e la cui dimensione abbiamo tentato precedentemente di tratteggiare.

Ci è sembrato infatti particolarmente utile ed opportuno insistere, nella prima parte di questo scritto, sulla situazione di stato attuale esistente nella fascia di territorio gravitante attorno alla sponda del lago di Garda, in quanto sarà solamente da una completa acquisizione dei problemi urbanistici relativi alla necessaria ristrutturazione della parte di territorio attual-



La rocca e il porto di Garda

mente interessata dal fenomeno turistico, e dalla razionale organizzazione di tutta quella ulteriore vastissima porzione ancora attualmente inutilizzata, che si potranno trarre indicazioni fondamentali riguardo alle modalità mediante le quali dovrà venire proposto il raddoppio della Gardesana.

Non dobbiamo mai dimenticare, infatti, in quali rapporti un qualsiasi asse viabilistico si ponga nei confronti del territorio che viene ad interessare, e come un'arteria di traffico non sia mai una cosa fine a se



stessa, quanto piuttosto un elemento infrastrutturale che per quanto fondamentale possa essere, sarà sempre in funzione dell'adempimento di particolari compiti e servizi.

Parlare pertanto del raddoppio della Gardesana diviene automaticamente parlare del territorio del Garda, di quello del Baldo, della val d'Adige, e delle ripercussioni che all'interno di essa si potranno avere in relazione alla imminente costruzione dell'autostrada del Brennero; significa approfondire il discorso turistico interessante in maniera fondamentale a tali zone e parallelamente a questo significa porsi il problema della salvaguardia attiva delle bellezze naturali e paesaggistiche esistenti in così copiosa misura, allo scopo di garantire una incentivazione dell'economia locale in un ambito di razionale valorizzazione non solo e non tanto delle risorse immediatamente utilizzabili, quanto anche opportunamente potenziando ed esplicitando tutti gli elementi potenziali esistenti in loco.

È di alcuni mesi fa l'approvazione da parte del Congresso generale degli Automobili Clubs d'Italia, tenutosi a Perugia, di una richiesta presentata dall'Automobile Club di Verona relativa ad una proposta di raddoppio della Gardesana orientale⁽²⁾. Il progetto presentato riprende, nel suo percorso, quanto alcuni anni orsono era stato indicato in un lungo e, riteniamo, ancora oggi attualissimo saggio apparso sulla rivista « Architetti Verona »⁽³⁾. Vi si trattava di un percorso realizzato ad una quota superiore a quella dell'attuale tracciato che, nel tratto da S. Vigilio a Malcesine, segue praticamente una linea di livello alla quota all'incirca di S. Zeno di Montagna, e che viene a collegarsi nella sua parte meridionale allo sbocco autostradale di Peschiera.

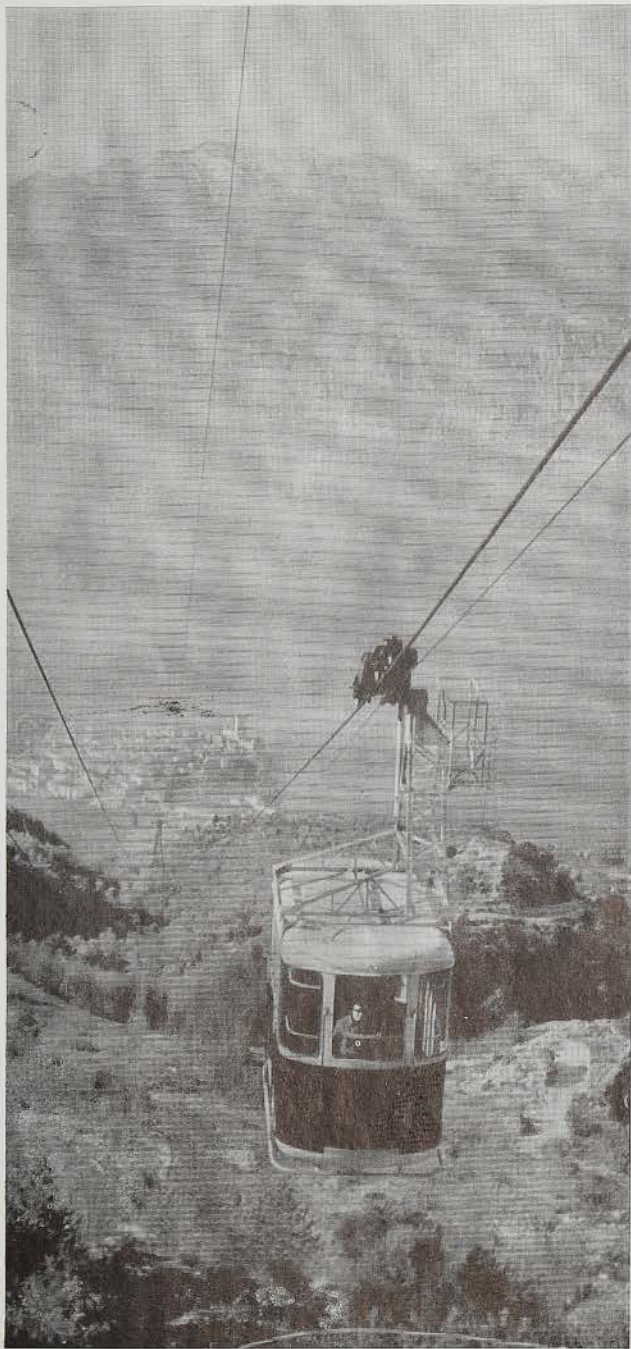
Una soluzione di questo genere contrasterebbe, secondo le voci che circolano, con la proposta che invece l'ANAS vorrebbe che si realizzasse, e consistente in un semplice allargamento (nel migliore dei casi si potrebbe arrivare ad uno sdoppiamento di corsie in alcuni punti) della attuale arteria e ad una sua riorganizzazione seguendo sempre l'attuale percorso.

Dopo quanto detto riteniamo inutile spendere parole per dimostrare l'inutilità e l'irrazionalità di un intervento di quest'ultimo tipo, costosissimo di attuazione e ben poco risolutore, data la situazione dei terreni immediatamente a contatto con l'attuale strada.

Una visione, al contrario, del genere di quella proposta, porta immediatamente ad operare tutta un'ulterio-

Campeggio a Malcesine in Val di Sogno

re serie di considerazioni sulle modalità di esecuzione e di realizzazione dell'eventuale raddoppio. Evidentemente dovremo trovarci di fronte ad un asse di scorrimento veloce, il quale garantisca rapidità e sicurezza di transito e che serva come collegamento fra lo sbocco del collegamento autostradale di Riva del Garda; che possa servire a distribuire e ad irradiare tutta la zona rivierasca così come l'intero complesso del Baldo, e che organicamente sia collegato con i caselli di uscita autostradali di Rivoli e Peschiera.



Nella sua parte meridionale questa strada si troverà a dover risolvere grossissimi problemi in ordine alla situazione attualmente esistente di saturazione diffusa anche nell'entroterra, e per la presenza dell'Autostrada Serenissima, con il suo casello di uscita di Peschiera, punto fisso ed obbligato all'interno di un vasto sistema territoriale.

In questa posizione occorre dire subito come un arresto dell'arteria si presenterebbe senza alcun senso, anzi porterebbe a delle ripercussioni dannose in quanto non consentirebbe una agevole distribuzione degli ingentissimi volumi di traffico che essa verrebbe ad addurre in una zona quale Peschiera già oggi così impegnata a far fronte a situazioni assai pressanti.

Riteniamo corretto invece che la strada possa continuare con le sue identiche caratteristiche lungo la Valle del Mincio, logica continuazione e completamento del sistema del Garda, divenendo così elemento incentivatore di interesse turistico anche di tutta una ulteriore vastissima zona dalle ricchissime risorse potenziali, e permettendo oltre a tutto un agevole e piacevole collegamento con la città di Mantova, che diverrebbe pertanto uno dei cardini di un sistema territoriale a vocazione turistica il quale potrebbe trovare i suoi poli di attrazione in Verona, in Mantova ed all'interno del bacino del Garda.

Una tale strutturazione di questa zona permetterebbe anche l'agevole collegamento con la dorsale Valle del Mincio-Mare la quale, da Valeggio attraverso Isola della Scala, Legnago e Rovigo, è destinata a divenire il principale asse trasversale della viabilità nell'ambito della bassa veronese e di una larga parte del Polesine.

Se funzioni di questo tipo possono correttamente essere attribuite a questa nuova strada della quale ogni giorno di più si sente la mancanza e l'urgenza, alcune parole potranno ancora utilmente essere spese per analizzare nel dettaglio determinate caratteristiche che in essa si dovrebbero riscontrare, e per descrivere per brevi cenni quello che potrebbe essere il quadro risultante da un intervento di questo tipo realizzato secondo questi parametri.

Le caratteristiche tecniche e strutturali che una tale strada dovrebbe venire ad avere riteniamo possano essere riassunte nel termine di « Parkway ». Per Parkway (strada-parco), di cui si conoscono ormai numerosissimi esempi di estremo interesse anche in Europa, vogliamo intendere una arteria di scorrimento veloce a più corsie, con una vasta fascia di verde pubblico, tanto laterale, quanto intermedia fra le due correnti

La funivia Malcesine-Monte Baldo

di traffico, ed attrezzata da tutta una serie di elementi di servizio e da « polmoni » verdi e da concentrazioni di Parchi Naturali in modo tale da poter costituire un « continuo » di verde attrezzato di uso pubblico, come un vero e proprio parco di collegamento fra tutte le zone che essa deve servire. Dovrebbe cioè assommare alle caratteristiche tecniche delle attuali autostrade, precise funzioni paesaggistiche fino a divenire essa stessa una attrazione turistica vera e propria.

Da questo asse principale dello scorrimento si diramano tutta una serie di arterie gerarchicamente organizzate le quali pertanto, venendo a costituire un sistema « a pettine » distribuito sul territorio, potranno innervare tanto le sottostanti porzioni di terreno a valle, fino al livello del lago, quanto, a monte, tutto il restante territorio che si riterrà utilizzabile.

Solo ipotizzando un'organizzazione di tale tipo estesa a tutta la fascia interessata, saremo in grado di utilizzare nella misura migliore tutte le enormi possibilità insite nel raddoppio della Gardesana orientale. In tale maniera nuovi orizzonti e nuovi motivi di incentivazione economica verranno ad aprirsi tanto per i comuni rivieraschi, i quali vedranno aumentata fino a divenire la intera superficie territoriale, la parte di territorio interessata dal fenomeno turistico, quanto per quelli montani, attualmente esclusi completamente o compresi solo in misura parziale e frammentaria dal fenomeno turistico.

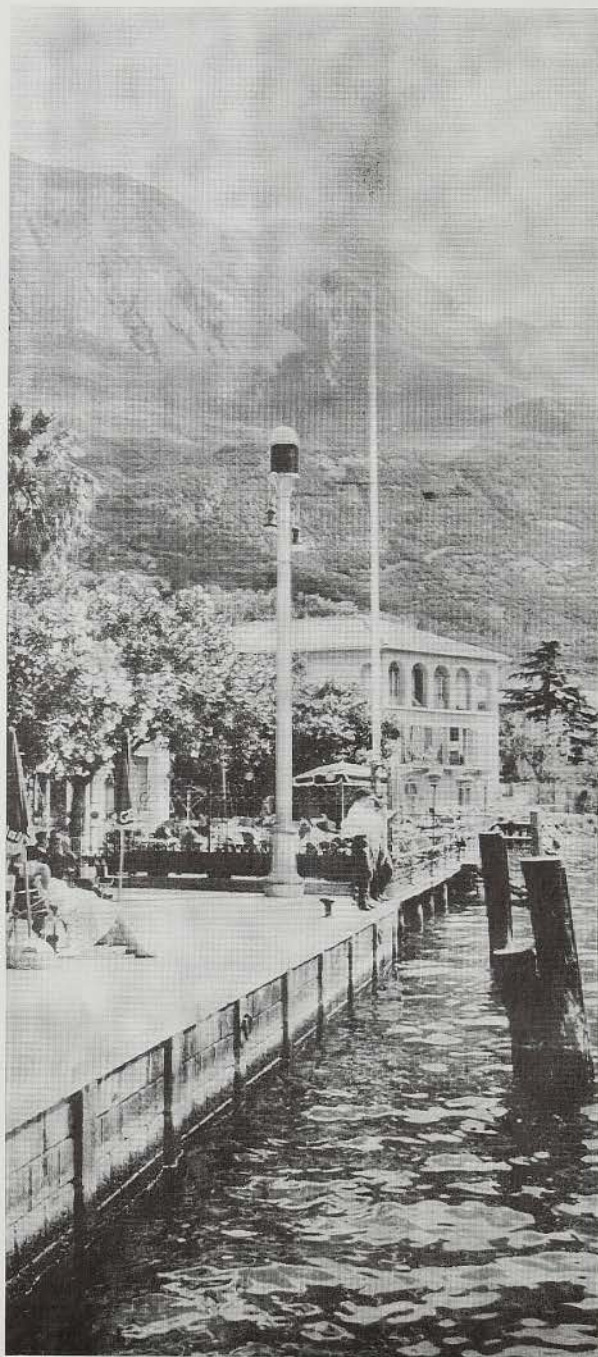
Le condizioni al contorno, tuttavia, perché queste interessanti e non utopistiche previsioni possano realizzarsi, non potranno non venire date dalla possibilità che, a livello territoriale, ed in una dimensione almeno provinciale (ed interprovinciale particolarmente per quanto riguarda le province di Mantova e di Brescia) si possa attuare una coerente politica di programmazione territoriale.

Che gli interventi di vario ordine e di vario tipo che necessariamente dovranno susseguirsi (creazione di servizi di vario tipo, di nuove unità residenziali ed alberghiere, infrastrutture per il tempo libero, la pratica degli sports, la cultura, ecc.) possano avvenire all'interno di una visione organica e coordinata la quale sia in grado di superare i campanilismi e gli interessi locali spiccioli in una visione veramente generale di quello che è l'interesse ed il bene comune.

In particolare poi potrebbero essere ipotizzate vantaggiosissime soluzioni, anche dal punto di vista eco-

nomico, da un'organizzazione dell'intero territorio che vedesse la partecipazione diretta e consorziata dei vari Enti pubblici interessati anche per la creazione e per la distribuzione all'interno di esso di quelle strutture (colonie elioterapiche, case albergo, luoghi di vacanza, ecc.) alle quali altrimenti ciascuno di tali Enti deve provvedere in maniera autonoma e caso per caso.

In qualsiasi altra maniera e situazione la nuova Gardesana diverrà un'arma pericolosissima che si ritorcerà contro le stesse persone che oggi la vogliono e la re-



Il Monte Baldo visto da Malcesine

clamano. Essa creerà falso benessere limitatamente a piccolissime zone ed a pochi speculatori, e provocherà l'ulteriore e questa volta definitivo svilimento di tutto il territorio con ogni ulteriore impossibilità di incremento sostanzioso di afflusso turistico e, per conseguenza, di progresso economico.

Sono compiti ardui e complessi questi, nella situazione italiana di assoluta carenza di disposizioni legislative valide, e costituiranno un severo banco di prova per tutti gli amministratori locali per gli operatori del settore, per le cittadinanze intere dei paesi interessati. Occorrerà una ferma e cosciente volontà amministrativa per arrivare alla formulazione ed alla adozione dei Piani ai vari livelli che si renderanno necessari (Comprensoriale e Comunale) e per la loro effettiva realizzazione. A tali compiti tutti saranno chiamati a dare il loro impegno e assieme agli amministratori vi dovranno essere gli operatori economici, gli Enti interessati, dall' E.P.T. alle Pro Loco ed alle Aziende di Soggiorno, ecc.

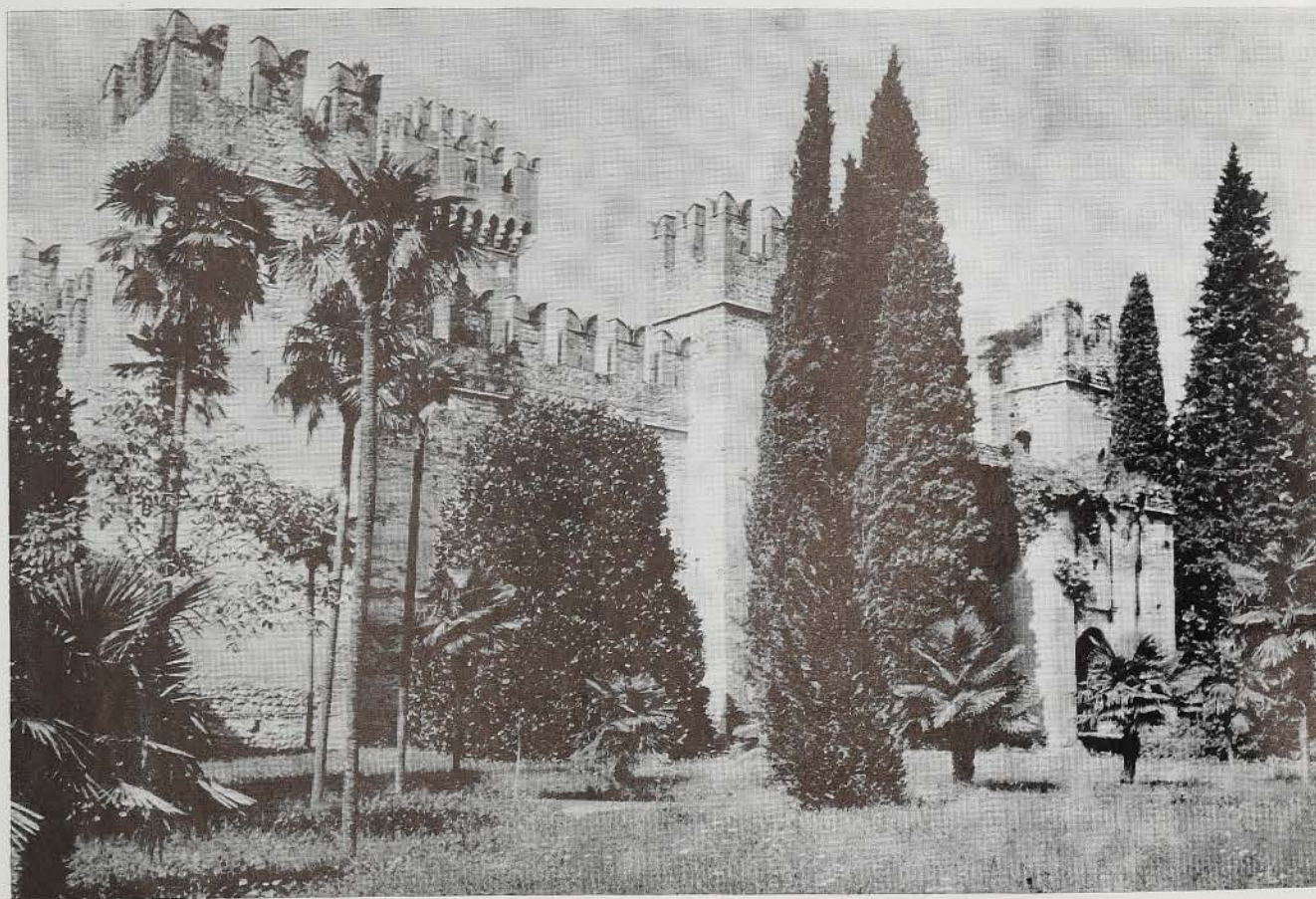
Noi riteniamo tuttavia che un qualcosa lungo questa ardua strada sia già stato compiuto dall'Ammini-

strazione Provinciale di Verona con la messa allo studio del Piano Comprensoriale Urbanistico del quale proprio in questi giorni si stanno tirando alcune importanti conclusioni. Auguriamoci dunque che la volontà di portare a buon fine la cosa rimanga e che nei prossimi anni il raddoppio della strada Gardesana orientale, realizzato, possa portare i suoi benefici frutti per il sempre maggior progresso economico e civile delle popolazioni della provincia e della regione.

(1) M. LUCAT, O. TOGNETTI, *Problemi di viabilità veronese*, in « La rivista Veneta », n. 2, settembre 1966.

(2) Cfr. V. CASTIONI e S. ROLANDI, *Una strada indispensabile: La Panoramica Orientale del Garda*, in « Via Libera », n. 5, luglio 1966.

(3) Cfr. O. TOGNETTI, V. VERCELLONI, L. D'ALBERTO e M. LUCAT, *Proposta di organizzazione turistica del territorio del lago di Garda e del Monte Baldo*, in « Architetti Verona », n. 22, 1963.



Il piccolo parco del Castello Scaligero a Lazise sul Garda

BRUNO GENTILINI

COSTERA' 150 MILIARDI

LA FUTURA BRENNERO - MODENA

Il progetto di massima della Autostrada del Brennero è stato redatto nel 1960 a cura della Società « Autostrada del Brennero » con sede in Trento.

Esso prevedeva un percorso (successivamente conservato anche nella redazione dei progetti esecutivi) che partendo dal Brennero (quota 1370) scendeva lungo la Valle dell'Isarco fino a Bolzano e proseguiva quindi lungo la Valle dell'Adige fino alla Chiusa di Verona e successivamente lungo le colline moreniche separanti la Valle dell'Adige dal Lago di Garda, per collegarsi con l'Autostrada Milano-Venezia presso l'aeroporto di Villafranca. Di qui il tracciato proseguiva verso Sud passando per Mantova e Carpi, per collegarsi direttamente all'Autostrada del Sole in corrispondenza della stazione di Modena Nord.

Tale progetto veniva presentato all'A.N.A.S. nel 1961 per l'approvazione.

Contemporaneamente, da parte di una Società con sede in Merano, veniva presentato un altro tracciato autostradale, limitatamente al tratto Vipiteno-Bolzano, prevedente un tracciato sviluppantesi a Nord di Bolzano lungo la Valle Venosta fino a Merano e successivamente risalente la Valle Passiria fino a quota 1240, sottopassante il monte Giovo con un traforo della lunghezza di 5,5 Km circa, e quindi ridiscendente a Vipiteno (quota 1000 circa) per ricollegarsi con il tracciato previsto dal progetto presentato dalla Società Autostrada del Brennero.

I due progetti concorrenti venivano esaminati dal Consiglio di Amministrazione dell'A.N.A.S. e veniva

data la preferenza al progetto prevedente il tracciato lungo la Valle dell'Isarco.

La preferenza alla Via Isarco risultò giustificata dal fatto che la galleria del monte Giovo avrebbe presentato una inammissibile strozzatura rispetto alla possibilità di traffico dell'Autostrada.

Infatti le caratteristiche dell'Autostrada del Brennero sono tali da consentire un traffico di oltre 3000 veicoli/ora per ogni direzione di marcia, mentre il traforo avrebbe consentito il passaggio di soli 1000 veicoli/ora per ogni direzione di marcia, riducendo quindi a meno di un terzo la capacità di traffico dell'Autostrada stessa.

Altri elementi a favore del tracciato Via Isarco, ma giudicabili di secondaria importanza rispetto all'elemento fondamentale dell'insufficiente capacità del traforo, erano il maggiore costo di costruzione e di esercizio (soprattutto per la ventilazione del traforo) della Via Merano e la contropendenza inserita fra Vipiteno ed il traforo.

Altro elemento ritenuto a favore della Via Isarco, era infine quello della maggiore possibilità di assorbimento di traffico a caratteristiche locali, in quanto, mentre la Via Merano interessava la sola Val Venosta e Merano, la Via Isarco interessava Bressanone, la Val Pusteria, la Val Gardena, la Val d'Ega e Cortina d'Ampezzo.

Il tracciato Via Isarco veniva pertanto definitivamente inserito nella Convenzione per la costruzione

dell'Autostrada, intervenuta fra il Ministro dei LL.PP. e la Società Concessionaria.

Un evento eccezionale intervenuto nel settembre del 1965 diede l'occasione ai promotori della Via Merano-Giovo di risollevarne la polemica sul tracciato.

Fu l'alluvione che investì tutta l'alta Italia ed in particolare la Valle dell'Isarco, con livelli di piena raggiunti dal fiume precedentemente solo nel 1882.

Si cercò di diffondere, tramite la stampa, l'opinione che un'alluvione quale quella del settembre 1965, ripetentesi nella Valle Isarco ad Autostrada costruita, avrebbe potuto gravemente compromettere l'Autostrada stessa ed arrecare danni alle esistenti opere (ferrovia, strada, ecc.) in conseguenza della presenza dei manufatti autostradali.

Pertanto, si concludeva, era preferibile il tracciato Via Merano, in quanto più sicuro.

Di fronte a tali gravissime affermazioni, la Società Concessionaria chiese al Ministro dei LL.PP. di disporre per una verifica sotto il profilo idraulico al progetto autostradale.

La verifica venne affidata ai professori Arredi dell'Università di Roma, De Marchi del Politecnico di Milano e Marzolo dell'Università di Padova.

La Commissione ha giudicato il progetto pienamente valido sotto il profilo idraulico ed ha ritenuto le soluzioni previste dal progetto per superare le difficoltà tecniche, particolarmente interessanti ed opportune.

Dopo il parere positivo espresso dalla Commissione degli esperti, sulla sicurezza idraulica del tracciato Via Isarco, allo scopo di tenere ancora viva la discussione sul tracciato Via Merano-Giovo, è stato fatto elaborare dalla Società per l'Autostrada Via Merano, un nuovo progetto della variante Bolzano - Merano - Giovo - Vipiteno a firma del prof. Jelmoni; progetto che per eliminare la contropendenza prevista dall'originario progetto, prevedeva una galleria di valico della lunghezza di 11 Km circa.

Questo progetto, se da una parte tende ad eliminare la contropendenza prevista dal progetto primitivo abbassando la quota del traforo del Giovo, accentuava però l'inconveniente della limitata capacità di traffico della galleria, portata da 5,5 Km a 11 Km, ed aumentava pertanto il divario fra la capacità di traffico dell'Autostrada e la capacità di traffico del traforo, rendendo praticamente inutile la costruzione dell'Autostrada stessa. Basti pensare che il traforo del Monte Bianco, della lunghezza di Km 11,5 e quindi praticamente identico a quello previsto per il Giovo, ha una portata massima di 500 macchine/ora con li-

miti di velocità compresi fra i 50 e 70 Km/ora e distanziamenti delle macchine minimi di 100 ml.

Lo stesso prof. Jelmoni, nel 1963 nella rivista *Neve*, II semestre, manifestava la sua perplessità in merito ai trafori alpini scrivendo: « Purtroppo le gallerie nelle Alpi non potranno evitare di rappresentare ancora sezioni di tremenda strozzatura, per le strade di attraversata, a motivo delle limitatissime possibilità che, allo stato attuale della tecnica, offrono gli impianti di ventilazione meccanica, anche i più potenti. Ad esempio, l'impianto installato al Monte Bianco, che ha la potenza di oltre 10.500 cavalli ed ha richiesto, per i condotti di insufflazione e di aspirazione dell'aria, un maggior volume di scavo pari, all'incirca ad oltre un terzo del totale, dico, non consentirà che un traffico molto limitato: 250 veicoli all'ora per ogni senso di marcia, in quanto essi dovranno procedere ad una velocità di non più di 50-60 chilometri all'ora, mantenendosi l'uno dall'altro ad una distanza non inferiore ai 300 metri (in realtà oggi ridotti a 100) ».

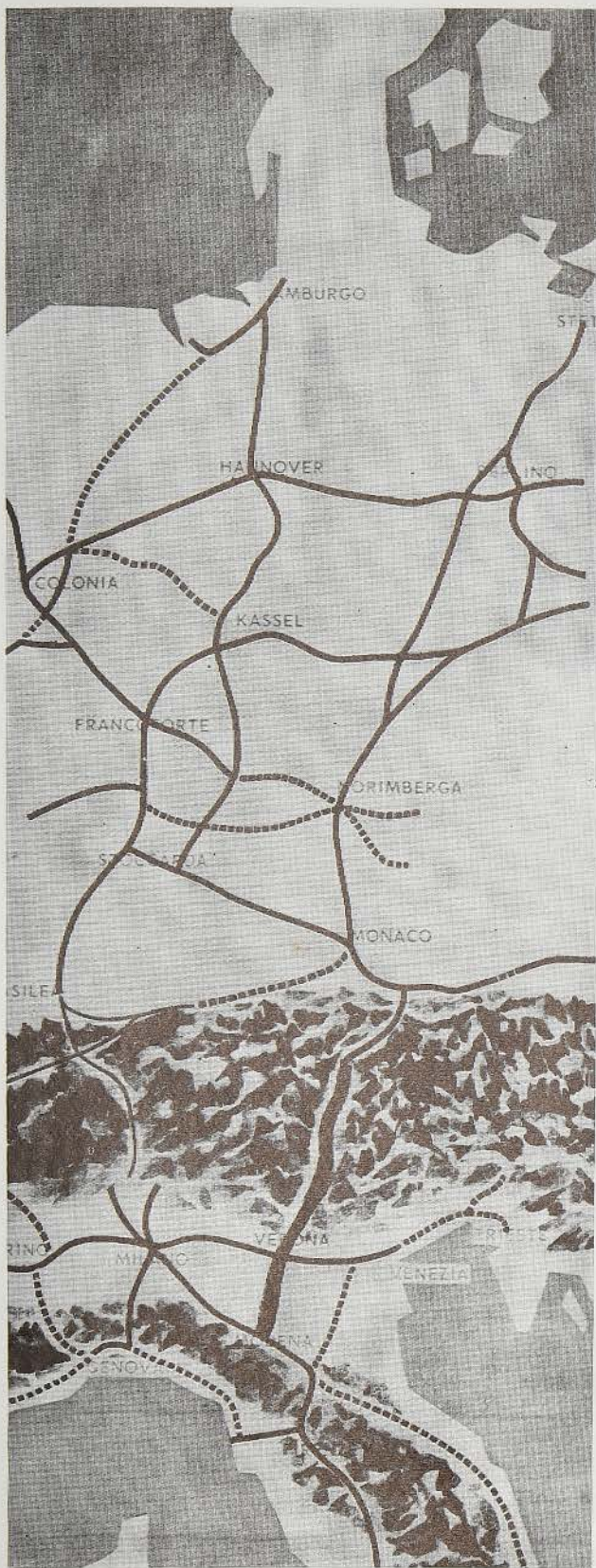
« Al naturale disagio psicologico che a moltissimi, se non proprio a tutti, deriverà dal dover guidare, a velocità ridotta, in un lunghissimo sotterraneo, alla sensazione di occlusione che proveranno taluni — e non saranno pochi — che vanno soggetti a claustrofobia, si aggiungerà la soggezione di dover osservare una velocità stabilita e rispettare distanze fisse e regolate da sistemi di segnalazione, nonché la molestia, che potrà essere assai grave, di dover sottostare, in certi giorni e in certe ore, a lunghe soste agli imbocchi della galleria, non appena il volume di traffico arriva a superare il limite imposto dalla capacità degli impianti di ventilazione. Anche senza spingerci agli estremi, basterà un volume di soli 1000 veicoli all'ora, che non è certo da ritenersi eccezionale su strade di grande importanza commerciale e turistica, quali sono quelle che si impernano sulle lunghe gallerie transalpine in costruzione e in progetto, basterà dunque un simile traffico per obbligare, in brevissimo tempo, ad attese di ore e ore ».

« D'altronde, allo stato odierno della tecnica della ventilazione non sembra possibile fare di più e di meglio; in verità, sembra già un miracolo quello che si è riusciti a fare al Monte Bianco, temperando le esigenze di un certo livello di traffico con quelle di un costo di esercizio non eccessivamente elevato ».

« È certo però che una limitazione drastica di passaggio nelle lunghe gallerie di valico, sminuisce enormemente la funzionalità delle arterie di collegamento dall'una all'altra parte delle Alpi, che dovrebbero essere capaci di far fluire comodamente in un'ora anche 1000 - 1500 veicoli per ciascuna direzione, quando poi la galleria non ne distilla che 200 - 250 o poco più ».



Veduta aerea del viadotto dell'autostrada del Brennero sul torrente Avisio



Il percorso dell'autostrada del Brennero nel quadro della rete internazionale delle grandi comunicazioni

Per valutare quali saranno le future esigenze del traffico dell'Autostrada del Brennero ci basti ricordare i seguenti dati:

— il giorno 14 agosto 1965 il censimento del traffico effettuato dall'A.N.A.S. ha rilevato il passaggio, fra Brennero e Vipiteno, nelle 12 ore, dalle 7 alle 19, di ben 26.305 veicoli, pari ad una media oraria di 2200 veicoli e con un massimo di 2717 veicoli nell'ora fra le 12 e le 13.

— Il giorno 13 agosto il censimento dell'A.N.A.S. ha rilevato nella stessa zona il passaggio di 18.690 veicoli nelle 12 ore con un massimo di 2033 veicoli nell'ora fra le 14 e le 15.

— Altro censimento A.N.A.S. effettuato il 25 luglio 1965, ha rilevato il passaggio di 16.450 veicoli nelle 12 ore con un massimo di 2069 veicoli all'ora dalle 11 alle 12.

A proposito della scelta della Via Isarco in raffronto con la Via Merano-Giovo, lo stesso prof. Zignoli, progettista del traforo del Monte Bianco, del traforo del Gran S. Bernardo e del traforo del Frejus, in uno studio comparativo ha categoricamente affermato che la presenza della galleria del Giovo rende di per sé la variante di Via Merano assolutamente inaccettabile ed ha precisato che egli « non si sognerebbe mai di abbandonare un percorso scoperto, libero, senza limitazioni di transito, con un altro legato alle responsabilità di progetto e di esercizio ed alle limitazioni di transito dovute alla strozzatura di una galleria ».

Ed in altra occasione, nel corso del Convegno sull'Economia dei Trasporti della Regione Trentino Alto Adige, tenutasi a Trento nel maggio del 1966, interrogato relativamente alla variante per l'Autostrada del Brennero-Via Merano con traforo del Giovo, ebbe ad affermare testualmente che « pensare di realizzare l'Autostrada del Brennero col traforo del Giovo è un'autentica pazzia ».

Con l'ottenimento della concessione, la Società ha dato corso alla elaborazione dei progetti esecutivi: progetti assai laboriosi, data la particolare situazione topografica e morfologica, la ristrettezza di spazi disponibili, la presenza di linee ferroviarie e di numerose strade di notevole importanza, di impianti idroelettrici e turistici, la fitta disposizione di nuclei abitati occupanti gran parte del fondovalle, l'alto valore dei terreni a coltura pregiata della Val d'Adige, le caratteristiche geotecniche non favorevoli in alcune zone della Val d'Adige, e nel tratto percorrente la Pianura Padana.

Tutto questo, assommato alle notevoli caratteristiche geometriche da assegnare ad un'opera tanto importante anche in terreni di montagna, in zone di notevole interesse paesaggistico, ed alla necessità di non

interferire, durante la costruzione, con le esistenti linee di comunicazione col Brennero, ed alla difficoltà insorgente dallo svilupparsi dell'Autostrada in zona di confine di interesse militare.

Un orientamento sulla mole dei soli lavori preparatori può essere fornita dai seguenti dati:

Lavori topografici

— livellazioni per 480.000 ml.

— rilievi aerofotogrammetrici su scala 1:1000 e 1:2000 per 150 milioni di mq.

— rilievi celerimetrici in scala 1:500 e 1:200 per 1.000.000 di mq.

— profili e sezioni per 1.050.000 ml.

— poligonali per 380.000 ml.

Rilievi geologici e geotecnici

— n. 800 superficiali, distribuiti lungo tutto il percorso;

— n. 250 sondaggi profondi nelle zone dei manufatti e dei terreni a scarsa resistenza;

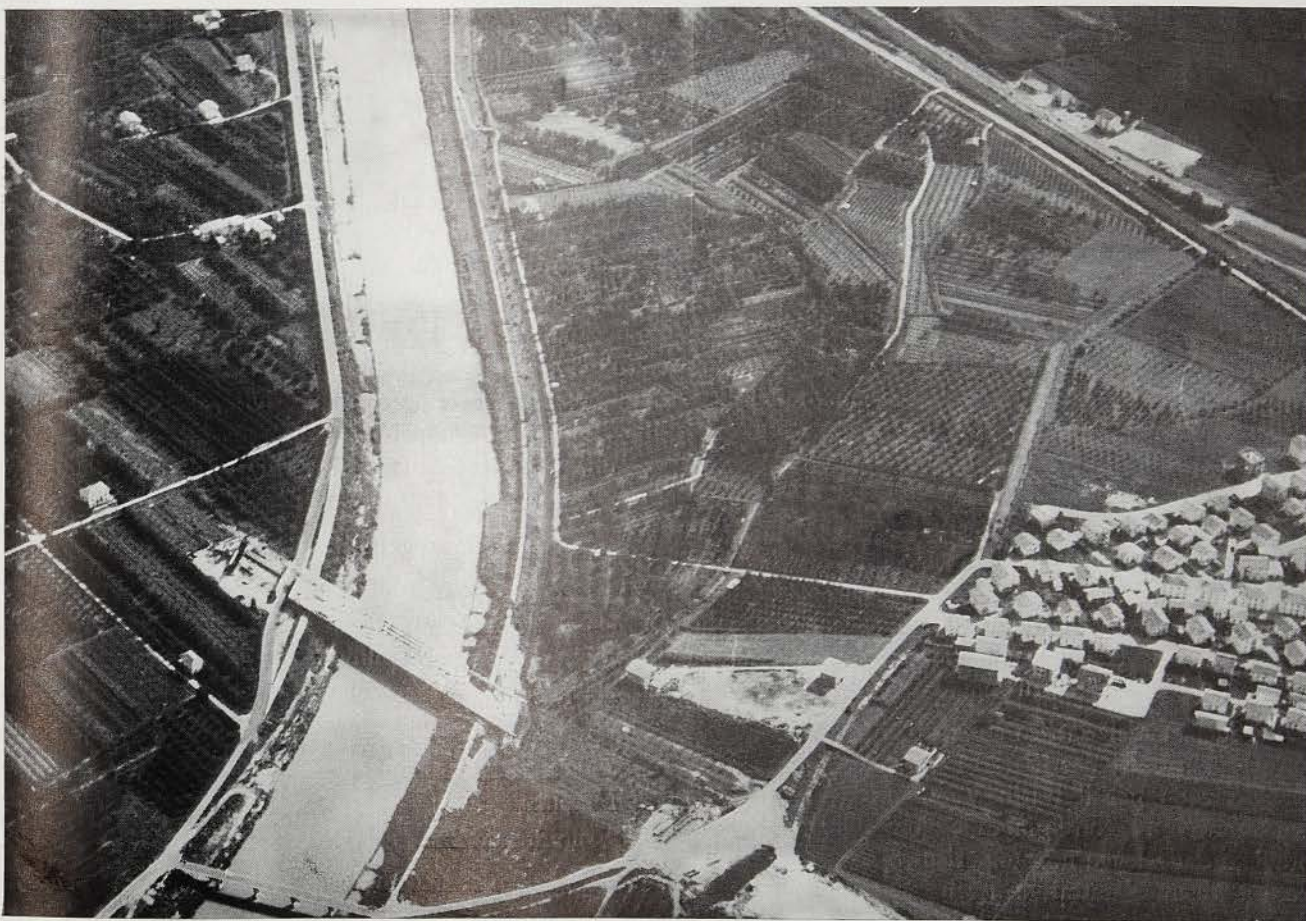
— n. 600 prove di laboratorio per stabilire le caratteristiche fisiche e meccaniche dei vari terreni;

— prove su modelli statici ed idraulici di particolari opere d'arte;

— contatti per i preventivi accordi con gli Enti interessati dalle opere autostradali: Genio Civile, Magistrato alle Acque, Province, Comuni, Enti Irrigui, Autorità Militari, Sovrintendenza ai Monumenti, Ferrovie dello Stato, Concessionarie di impianti idroelettrici, Organi preposti alla Tutela del Paesaggio, ecc.

L'incremento vertiginoso degli scambi commerciali fra l'Italia ed i Paesi del Centro Europa e l'imponente afflusso turistico, in continuo aumento, hanno reso scottante il problema della realizzazione dell'Autostrada del Brennero ed hanno portato, da parte della stampa, ad attribuire all'Ente realizzatore ritardi nella sua costruzione.

Non credo però che a ragion veduta si possa dire questo; basti pensare che la Regione Trentino Alto Adige, promotrice assieme alle Province, Comuni e Camere di Commercio di Bolzano, Trento, Verona,



Veduta aerea del ponte dell'autostrada del Brennero sull'Adige a Zambana



Mantova, Reggio Emilia e Modena, della realizzazione dell'Autostrada, già nel 1955 ebbe ad insistere per l'inserimento dell'Autostrada del Brennero nel programma autostradale allegato alla legge 21 maggio 1955 n. 463 (Piano Romita), ma non vide accettare le proprie richieste.

Ed è veramente incomprensibile come l'Autostrada del Brennero, data la sua importanza di arteria internazionale, non sia stata compresa nel Piano Romita del 1955 e che si sia dovuto attendere la legge 24 luglio 1961, n. 729, per poter avere dall'A.N.A.S. la concessione per la costruzione.

La Società realizzatrice ebbe detta concessione solo nel gennaio 1963 per il tratto Brennero-Verona e nel maggio 1963 per il tratto Verona-Modena; solo nel novembre 1963, con le modificazioni alla legge n. 729 previste dalla legge n. 1464, risultò possibile provvedere a concrete trattative per i finanziamenti.

Nell'aprile 1964 ebbero luogo i primi appalti per i lavori di costruzione dell'Autostrada.

Il ponte sull'Adige presso Zambana

Il ritardo giustamente lamentato dall'opinione pubblica deve essere, in definitiva, ricercato nel fatto che solo il piano autostradale allegato alla legge n. 729 del 24 luglio 1961 ha considerato, in concreto, la necessità della realizzazione dell'Autostrada del Brennero.

La Società, non appena ottenuta la concessione, ha dato avvio subito alla non facile progettazione esecutiva ed alle operazioni di finanziamento.

Ecco alcuni dati tecnici.

Caratteristiche geometriche:

— lunghezza del percorso	Km. 313
— larghezza della piattaforma stradale fra Brennero e Verona	ml. 24,00
suddivisa in:	
spartitraffico centrale	ml. 3,00
due carreggiate unidirezionali ciascuna da	ml. 7,50
corsie di sosta da	ml. 2,50
banchine da	ml. 0,50
— larghezza della piattaforma stradale fra Verona e Modena	ml. 33,00
suddivisa in:	
spartitraffico centrale	ml. 12,00
due carreggiate unidirezionali da	ml. 7,50
corsie di sosta da	ml. 2,50
banchine da	ml. 0,50

In alcune zone particolari (per complessivi Km. 35,5 circa), lo spartitraffico è ridotto a ml. 1,10.

Nelle gallerie (per complessivi Km. 7,8 circa), previste a vani distinti per i due sensi di marcia, si avrà una larghezza della piattaforma di ml. 9,70, di cui per la carreggiata ml. 7,50.

Velocità di progetto:

— tratto Brennero-Bolzano (Km. 85)	Km/h 120
— tratto Bolzano-Modena (Km. 228)	Km/h 160
Raggi di curvatura minimi	
— tratto Brennero-Bolzano	ml. 500
— tratto Bolzano-Modena	ml. 1.000
Pendenza longitudinale Massima	3,7%
Visibilità minima	
— tratto Brennero-Bolzano	ml. 150
— tratto Bolzano-Modena	ml. 300
Pendenza media nel tratto Brennero-Bolzano	1,3%

Il viadotto sul torrente Avisio

Entità dei lavori:

per la realizzazione dei 313 Km. di autostrada, sono previsti:

— scavi per complessivi	mc.	32.500.000
— pavimentazioni per complessivi	mq.	7.200.000
— sovrappassi e sottopassi	n.	176
— deviazioni di strade statali, provinciali, comunali e poderali, per complessivi	km.	230
— gallerie	n.	14
— sviluppo complessivo gallerie	ml.	7.500
— ponti e viadotti importanti per la sede autostradale	n.	116
lunghezza complessiva	ml.	17.800
— ponti e viadotti per le strade deviate	n.	41
lunghezza complessiva	ml.	2.150

Le gallerie sono rese necessarie dalla presenza di nuclei abitati esistenti in tutto il fondovalle, dalla ripidità dei versanti di alcuni tratti della Valle Isarco, dalle rapide variazioni di direzione della Valle, da esigenze paesaggistiche e dall'opportunità di evitare zone soggette al pericolo di caduta di massi o di valanghe.

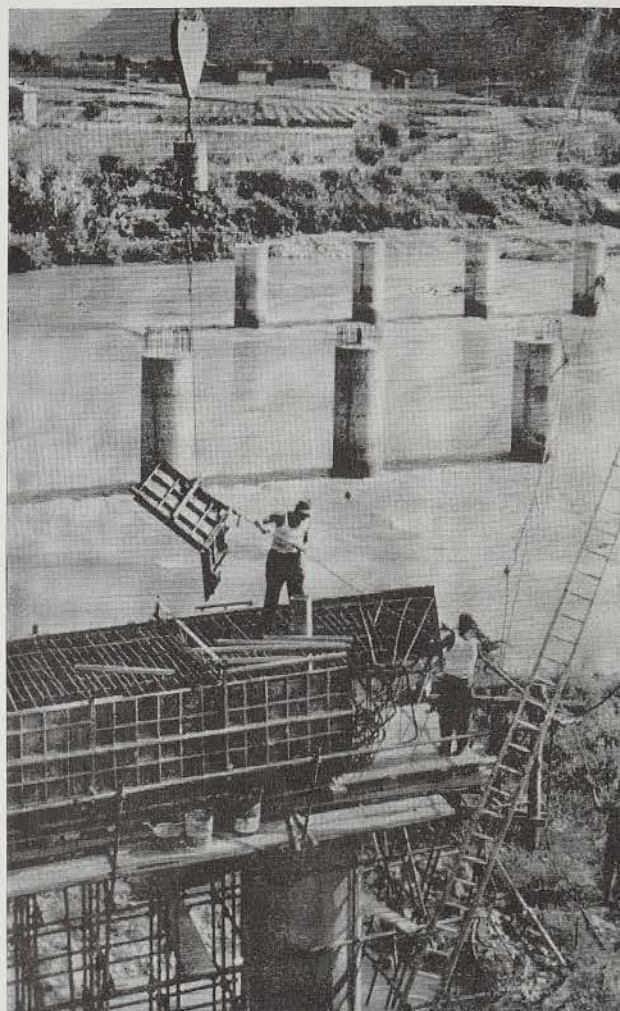
La galleria di maggiore lunghezza risulta di ml. 850; per le gallerie è prevista l'illuminazione graduata a seconda della intensità di luce esistente agli imbocchi.

Fra i ponti e i viadotti di maggiore importanza vanno elencati:

- viadotto di Colle Isarco, con lunghezza complessiva di ml. 1.036 e campate da 121 ml. di luce, con altezza massima di ml. 100;
- viadotto a Campodazzo della lunghezza complessiva di oltre 2.000 ml.;
- ponte sul Po della lunghezza di oltre 700 ml.;
- n. 13 ponti per l'attraversamento del fiume Adige con una lunghezza complessiva di ml. 1700;
- ponte sul fiume Mincio, della lunghezza di ml. 170.

Il costo di costruzione dell'Autostrada è preventivato in 120 miliardi, mentre il costo complessivo comprendente gli oneri connessi con i finanziamenti, può valutarsi in circa 150 miliardi.

Il costo chilometrico medio è di circa 480 milioni, con un massimo superiore al miliardo al chilometro in alcuni tratti difficili fra Brennero e Bolzano ed un



minimo di poco superiore ai 250 milioni al chilometro per alcuni tratti di pianura a sud di Verona.

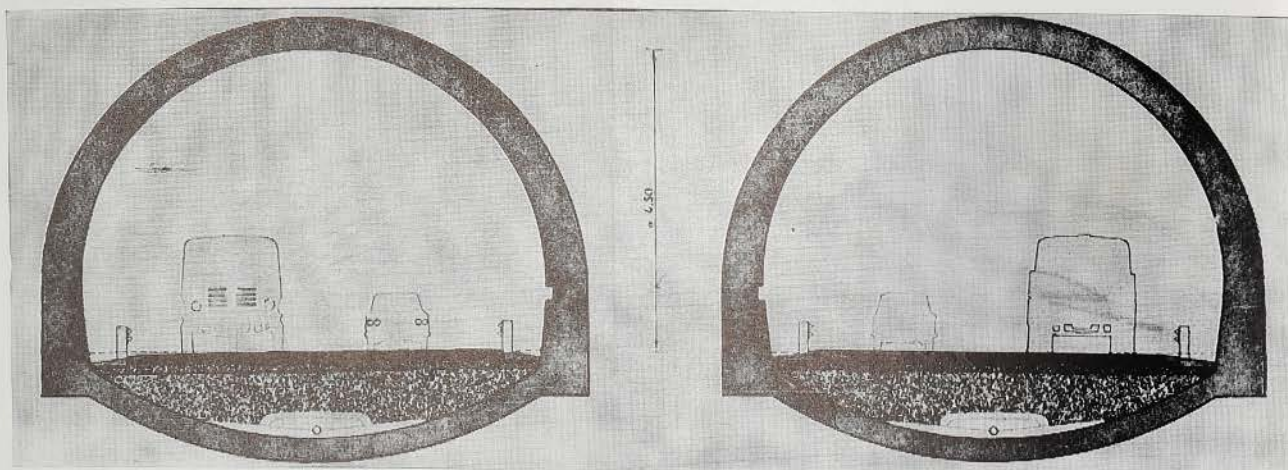
Il completo finanziamento dell'opera è assicurato dalla Banca Europea per gli Investimenti di Bruxelles, dall'Istituto di Credito per le Opere Pubbliche di Roma e dall'Istituto di Credito Fondiario delle Venezie di Verona.

Per la realizzazione dell'Autostrada i lavori sono stati suddivisi in 34 lotti, dei quali 14 per il tratto Brennero-Bolzano, 12 fra Bolzano e l'incrocio con l'autostrada « Serenissima » (Verona) e 8 per il tratto Verona-Modena.

La lunghezza media dei lotti è di Km. 9,3; l'importo medio dei lavori, espropri e spese generali relativi ad un lotto è di 3,3 miliardi.

La lottizzazione prevede però lotti assai variabili sia per importo che per lunghezza; ciò in dipendenza della natura dei lavori, degli accessi ai cantieri, e delle altre ragioni che concorrono a determinare le caratteristiche

Sezione dell'autostrada in galleria. Le due carreggiate hanno vani distinti



di omogeneità e funzionalità di un lotto sia per l'impresa appaltatrice che per la Direzione dei lavori.

Gli importi a base d'asta variano da un importo di poco inferiore al miliardo ad un massimo di 5 miliardi di lire.

Per i singoli lotti è prevista una durata dei lavori da due anni e mezzo a tre anni e mezzo a seconda delle difficoltà dei lavori stessi e delle condizioni ambientali.

Attualmente sono in pieno sviluppo i lavori:

— fra Brennero e Bolzano (lunghezza totale Km. 85) nei lotti 3 - 4 - 5 - 6 - 7 e 8, fra Colle Isarco e Bressanone per complessivi Km. 38 circa;

— fra Bolzano e Trento (lunghezza totale Km. 50) nei lotti « A » - « B » 16 - 17 - 18 e 19 per una lunghezza complessiva di Km. 45 circa. Complessivamente sono quindi in corso i lavori su Km. 83.

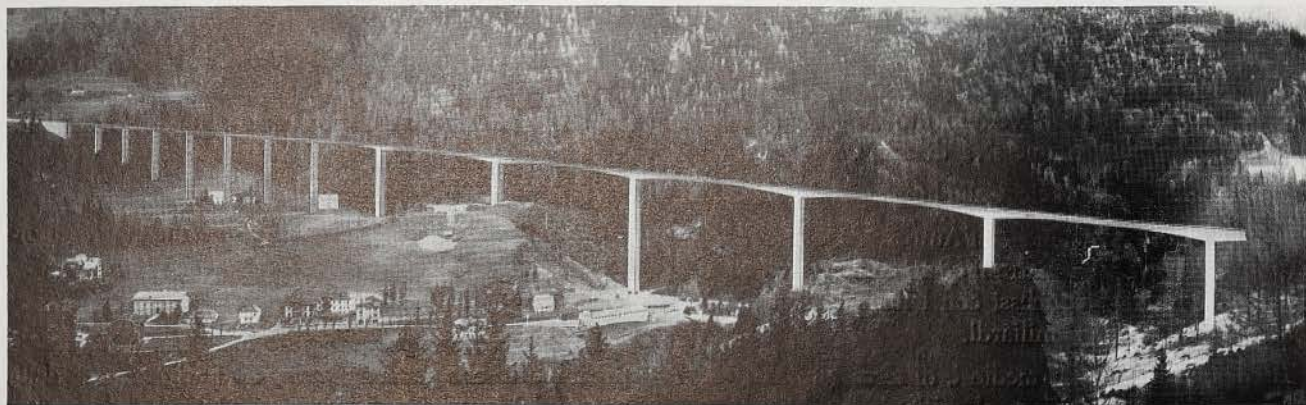
Sono in fase di consegna i lavori:

— fra Brennero e Bolzano lotti 1 e 9 situati fra Brennero e Colle Isarco e fra Bressanone e Chiusa, per complessivi Km. 14 circa;

— fra Verona e Modena (lunghezza totale Km. 87) lotti 27 e 28 fra Verona (Autostrada Serenissima) e Mantova per complessivi Km. 27,5.

In questi mesi viene dato gradualmente corso all'appalto di tutti i restanti lotti secondo un programma che prevede l'entrata in esercizio di alcuni tronchi di Autostrada entro il 1968 ed il completamento entro il 1969 salvo che per il tratto Chiusa-Bolzano (Km. 30 circa) per il ritardo nell'appalto dei lavori determinato dalle remore frapposte dalla Provincia di Bolzano relativamente alla approvazione sotto il profilo paesaggistico; solo nel settembre del corrente anno, infatti, la Provincia di Bolzano ha concesso l'autorizzazione alla costruzione.

Il tratto Chiusa-Bolzano potrà essere completato per il 1970.



Fotomontaggio del viadotto sull'autostrada del Brennero a Colle Isarco

Cronache consiliari

Seduta del 10 giugno

I lavori consiliari della tornata di primavera sono proseguiti nella riunione del 10 giugno con l'esame e la discussione di ben 26 argomenti, venendo così praticamente ad esaurire il calendario dei lavori posti all'o. d. g.

La seduta ha preso avvio con la lettura da parte del Segretario generale di 44 deliberazioni adottate dalla Giunta in via d'urgenza con i poteri del Consiglio, deliberazioni che hanno tutte ottenuto la necessaria ratifica, essendosi limitati i consiglieri intervenuti o a chiedere semplicemente dei chiarimenti su questioni marginali oppure ad esaminare aspetti e problemi di carattere generalissimo. Così, su richiesta del consigliere SOAVE (P.C.I.), il Presidente, ing. Tomelleri, ha trattato i problemi relativi all'O.N.M.I., precisando che i ventilati licenziamenti su scala nazionale hanno riguardato soltanto 4 unità di personale avventizio nella provincia di Verona. Tuttavia sembra che i licenziamenti stessi siano rientrati. Egli ha affermato in ogni modo la piena solidarietà dell'Amministrazione provinciale con i dipendenti dell'O.N.M.I., auspicando che la situazione dell'ente venga presa finalmente in attenta considerazione dai competenti organi ministeriali e sia al più presto sanata. Su richiesta, altresì, del consigliere ZORZI (P.S.I.), il Presidente ha assicurato che inoltrerà un formale voto della Giunta provinciale per la soluzione del problema.

Ad una ulteriore richiesta di chiarimenti del consigliere SOAVE (P.C.I.) sulla deliberazione della Giunta con la quale è stato disposto il pagamento di oltre 34 milioni per le opere del porto di Venezia, il Presidente ha risposto facendo presente che si tratta di un pagamento imposto dallo Stato e che l'Unione delle Province italiane è stata debitamente interessata al problema, non sembrando giusto, infatti, che i bilanci delle amministrazioni provinciali debbano sostenere una così pesante

contribuzione. Il consigliere PANOZZO (P.L.I.) ha asserito, invece, che il contributo è doveroso, essendo necessaria una stretta collaborazione con Venezia per lo sviluppo del porto ora insufficiente; egli ha auspicato, però, che il contributo finanziario sia anche accompagnato da un preciso contributo di idee e di consigli agli organi veneziani competenti, onde far derivare a Verona parte dei benefici che verranno a determinarsi ove il porto veneziano raggiunga uno sviluppo ottimale. Il Presidente ha risposto inquadrando il problema del porto di Venezia nell'ambito degli studi che sono in corso di elaborazione da parte del Comitato regionale per la programmazione veneta.

Altri interventi si sono avuti a proposito della perizia di rettifica tecnica della strada provinciale S. Anna d'Alfaedo-Corrubio-Fane-Negrar-S. Maria di Negrar: tronco Osteria Nuova-Marzano. In seguito ad una interrogazione presentata dal consigliere SOAVE (P.C.I.), l'assessore ai LL. PP., prof. Castagna, ha ricordato i precedenti del provvedimento adottato dalla Giunta ed ha fatto presente che la deviazione richiesta dagli abitanti della località di S. Ciriaco avrebbe comportato una notevolissima maggiore spesa, sia per l'allungamento della strada che per il superamento, mediante appositi manufatti, di tre piccoli valloni; senza contare le non trascurabili difficoltà di carattere giuridico-amministrativo.

Sono stati quindi approvati tre provvedimenti riguardanti l'assunzione di mutui: un mutuo di L. 500 milioni, assistito da contributo statale pari al 4%, per provvedere al finanziamento del 2° lotto del nuovo Ospedale Psichiatrico di Marzana; un mutuo di L. 85.350.000 per la costruzione di due palestre, laboratorio, officina, refettorio e alloggio del custode presso l'Istituto tecnico industriale «G. Ferraris»; un mutuo, infine, di L. 220 milioni destinato al finanziamento di interventi diversi, fra cui: il contributo provinciale di

L. 100 milioni a favore dell'Istituto «A. Provolo» per la costruzione di una nuova sede per sordomuti in località Chievo; il contributo di circa L. 81 milioni a favore dell'Alitalia per il sovvenzionamento della linea aerea Verona-Roma; ed il contributo di L. 31.500.000 a favore dell'Ente Marmi Veronese per ripiano deficit di esercizio. A proposito di quest'ultimo mutuo, i consiglieri SOAVE (P.C.I.) e SARTORI (P.S.D.I.) hanno espresso il loro dissenso ribadendo i giudizi già formulati a suo tempo dai rispettivi gruppi consiliari, mentre il consigliere ERMINERO (D.C.) ha raccomandato una volta ancora alla Giunta che per quanto concerne la linea aerea Verona-Roma, gli enti veronesi interessati svolgano un'attività pubblicitaria efficace affinché la linea possa essere conosciuta da un più vasto ambito di utenti ed il suo passivo risulti così diminuito.

Una vivace discussione è sorta a proposito del provvedimento con il quale la Giunta ha proposto di prorogare la fidejussione provinciale a favore del Consorzio per la Ferrovia Mantova-Peschiera. Il consigliere ERMINERO (D.C.) ha chiesto informazioni e chiarimenti sulla progettata soppressione della linea; il consigliere SOAVE (P.C.I.) si è dichiarato favorevole al suo mantenimento, mentre il consigliere PASSARIN (P.S.I.), definendo la linea come una struttura che occorre senz'altro eliminare dal quadro dei trasporti interprovinciali, ha posto in luce i motivi di opportunità che a suo avviso sono tali da indurre gli enti interessati a deliberare la soppressione. Tanto più — egli ha detto — che ciò non comporterà alcun licenziamento di personale, essendosi in sede ministeriale già previsto l'assorbimento delle unità in soprannumero presso le Ferrovie dello Stato. Il consigliere GRANCELLETTI (M.S.I.), pure dichiarandosi d'accordo con i giudizi espressi dal consigliere PASSARIN, ha precisato che il voto in ordine al provvedimento proposto non pregiudica in un senso o nell'altro la soluzione del problema della Mantova-Peschie-

ra. In sede di replica, l'assessore ai trasporti, comm. CASTELLANI (D.C.), dopo aver brevemente ricapitolato tutta la storia della linea ed aver posto in luce il fatto che gli abitanti dei Comuni veronesi toccati dal suo percorso ormai non se ne servano quasi più, ha comunicato al Consiglio che si conosceranno assai presto le conclusioni cui perverrà la Commissione di Studio, appositamente costituita dalle Province di Verona e di Mantova, in ordine ai destini futuri di quella infrastruttura. Probabilmente — egli ha concluso — la ferrovia Mantova-Peschiera non verrà smantellata, bensì si provvederà alla sua trasformazione in autoservizio.

Nella votazione seguitasi al dibattito, hanno approvato il provvedimento i gruppi consiliari della D.C., del P.L.I. e del P.C.I., mentre si sono astenuti i consiglieri del P.S.D.I. e del P.S.I.

È stata, quindi, esaminata dal Consiglio una lunga serie di deliberazioni riguardanti, tutte, la sistemazione delle strade provinciali. Per lo più, si è trattato di perizie suppletive e di variante, dovute sia a maggiori spese non previste nei progetti originari, sia a difficoltà di carattere tecnico insorte in corso di opera. Una ad una, le varie deliberazioni sono state illustrate dall'assessore ai LL.PP., prof. CASTAGNA (D.C.); e tutte sono state approvate all'unanimità, tranne alcune sulle quali i gruppi consiliari del P.C.I. e del P.L.I. si sono astenuti per protesta contro l'insufficienza delle previsioni in rapporto alla spesa effettiva.

Vivo interesse ha suscitato il provvedimento con cui la Giunta ha proposto l'erogazione di un contributo provinciale di L. 3.000.000 a sostegno di un'iniziativa che prevede un'adeguata valorizzazione della zona paleontologica di Bolca. Come ha fatto notare il relatore, comm. CASTELLANI (D.C.), la Provincia aderisce in tal modo ad un consorzio di enti veronesi, che, con lo stanziamento di L. 24 milioni, provvede alla sistemazione delle «pesciaie» dove si estraggono i fossili famosi in tutto il mondo, alla costruzione di un museo ed alla realizzazione di una strada di accesso alla zona paleontologica; opera, quest'ultima, secondo il giudizio del consigliere ERMINERO (D.C.), che consentirà un buon afflusso turistico con conseguente favorevole riflesso di natura economica per la popolazione della vallata.

Il Consiglio ha quindi approvato con voti unanimi una perizia di variante e suppletiva per il completamento della strada dell'Alpone, mediante la costruzione di nuove opere relative alla sistemazione dell'attraversamento della Statale, dell'autostrada e della ferrovia. La seduta si è conclusa con la nomina dei rappresentanti della Provincia nell'Assemblea del Consorzio

per l'industrializzazione del Colognese (i consiglieri prof. Vittorino Stanzial, cav. Lino Gonzato e cav. Giuseppe Dallì Cani per la D.C.; il signor Mario Paggiola per il P.S.D.I.) e quella dei rappresentanti della Provincia nell'assemblea del Consorzio per l'idrovia lago di Garda-laghi di Mantova (i consiglieri prof. Vittorio Castagna e comm. Giovanni Marchi della D.C.).

È stata anche illustrata, in scorcio di riunione, una interrogazione del consigliere ERMINERO (D.C.), sui danni al turismo veronese conseguenti al mancato atterraggio dei D.C. 7 sull'aeroporto di Villafranca. Il Presidente ha assicurato che l'Amministrazione provinciale continua ad interessarsi perché l'autorizzazione all'atterraggio venga finalmente concessa e la pista adeguatamente sistemata.

Infine, è stato discusso un o. d. g. presentato dal gruppo consiliare comunista sui recenti gravi fatti avvenuti all'Università di Roma e culminati nella morte dello studente Paolo Rossi.

I lavori del Consiglio provinciale sono stati quindi aggiornati alla data del 17 giugno 1966.

Seduta del 17 giugno 1966

Con l'odierna riunione, si conclude definitivamente la tornata consiliare di primavera, iniziata nello scorso aprile. L'ordine del giorno presenta ancora due argomenti, peraltro, di ordinaria amministrazione: la revoca di un decreto concernente la strada provinciale Villafranca-Povegliano-Isolalta-Vigasio-Isola della Scala e l'approvazione del verbale di una precedente tornata consiliare. Ambedue i provvedimenti vengono approvati all'unanimità, in apertura di seduta.

A questo punto, il Presidente, ing. Tommelleri, dà comunicazione al Consiglio che il prof. Gino Barbieri, preside della facoltà di Economia e Commercio di Verona, illustrerà personalmente la prima relazione annuale sugli aspetti strutturali e congiunturali dell'economia veronese, sulla base di un preciso incarico affidatogli a suo tempo dalla Giunta provinciale. La relazione, curata dall'Ufficio Economico della Facoltà, è il primo segno concreto — ha detto il Presidente — del collegamento tra Università ed enti pubblici, della collaborazione del mondo degli studi con la pubblica amministrazione.

Il prof. Barbieri, dopo aver premesso alcuni cenni sulla situazione generale italiana nell'annata trascorsa, ha posto in luce, come segno positivo, la presenza di una

chiara volontà di ripresa, che si concreta in un aumento in termini reali del reddito nazionale.

Quanto alla provincia di Verona, il relatore ha rilevato come lo sviluppo economico assoluto e comparato negli ultimi 15 anni abbia presentato il tasso medio di incremento del reddito reale di circa il 7% contro un tasso di circa il 5% in campo nazionale. Questa dinamica ha consentito di superare il reddito pro-capite nazionale, anche se tuttavia Verona appare ancora al di sotto del reddito medio dell'Italia settentrionale.

Le caratteristiche dell'economia veronese — ha affermato il relatore — la qualificano come una economia di tenuta, un'economia sana, per quanto fortemente agganciata agli aspetti tradizionali, alla prevalenza, cioè, dell'attività agricola e commerciale su quella industriale.

L'industria, infatti, è per la gran parte situata al livello dell'azienda di modeste dimensioni, non presentando il Veronese nessuna di quelle grosse strutture industriali di base che sono presenti, qualificandole, nelle zone ad alto tasso di industrializzazione.

Il relatore ha, poi, tracciato una sintesi dei riflessi congiunturali sull'economia veronese, ponendo in rilievo il fatto che maggiormente colpito dalla recessione economica è risultato il settore edilizio, con tutte le attività ad esso collaterali. In particolare, egli ha posto in rilievo la mancanza di connessione fra settore creditizio e settore economico-produttivo, raffrontando i circa 500 milioni di depositi — tanto risulta il risparmio annuo della comunità veronese — con la somma, il 20%, che rifluisce in investimenti produttivi. Appare dunque necessario — ha osservato il prof. Barbieri — trasformare gradualmente il sistema economico scaligero, modificando una zona di raccolta di risparmio, che oggi in buona parte defluisce verso terze economie, in zone di più rapidi ed adeguati investimenti privati e pubblici.

Concludendo la sua puntuale ed appassionata disamina, il relatore ha invitato la Provincia ad una sua presenza attiva e coraggiosa nell'economia veronese, che solleciti i segni di risveglio esistenti ed influisca beneficamente sul sistema produttivo.

Nel dibattito che è seguito alla relazione del prof. Barbieri, tutte le parti politiche consiliari hanno cercato, con appropriati interventi, di approfondire i dati presentati, interpretandoli e confrontandoli con le varie e diverse posizioni e punti di vista.

Il consigliere RIGHETTO (P.C.I.) ha sottolineato la modesta entità del reddito globale veronese se proporzionalmente raffrontato al reddito globale nazionale, aggiungendo poi che una notevole sperequa-

zione sussiste anche nell'ambito regionale, tra Verona, cioè, e le altre città venete a carattere non agricolo. A suo avviso, il problema del credito costituisce un male cronico della vita economica veronese, tant'è che lo stesso Sormani-Moretti già nel 1890 rilevava il fenomeno. E ciò implica sicuramente una certa qual responsabilità della classe dirigente ed imprenditoriale cittadina.

Il consigliere PANOZZO (P.L.I.) ha posto in rilievo l'alto valore, sotto il profilo economico e scientifico, della relazione Barbieri e si è soffermato a considerare alcuni aspetti dell'andamento economico della provincia. Egli ha poi chiesto alcuni chiarimenti al relatore per conoscere il suo giudizio sulle relazioni intercorrenti fra taluni indici dei consumi privati e la rilevante accumulazione di risparmio. Osservato, poi, che non è dato di attendere una trasformazione del settore industriale fino a che non intervenga anche una modifica nella struttura fondiaria e nella organizzazione dell'agricoltura e del settore terziario, il consigliere ha auspicato che l'Amministrazione tenga nel massimo conto i suggerimenti del prof. Barbieri.

Il consigliere SOAVE (P.C.I.), in un lunghissimo intervento che ha abbracciato gli aspetti congiunturali di tutta l'economia nazionale, ha affermato che la politica dei redditi ha fallito il suo scopo in quanto non è riuscita a sopire la spinta inflazionistica, non legata, come si crede, agli aumenti salariali. La tenuta produttiva è stata possibile solo con l'indebitamento dello Stato. Per contrastare la congiuntura — egli ha concluso — non sono sufficienti i provvedimenti anticongiunturali sin qui posti in essere dal Governo, bensì è necessario intervenire adeguatamente all'interno stesso del meccanismo economico.

Il consigliere SARTORI (P.S.D.I.), dopo aver posto in evidenza il ruolo delle forze del lavoro nella ripresa produttiva, ha rilevato che notevoli sono gli ostacoli, quali si frappongono ad una efficace azione degli enti locali, ed ha chiesto al relatore il suo giudizio circa quella società finanziaria da costituire tra enti pubblici per contribuire in modo concreto allo sviluppo dell'industrializzazione.

Il consigliere PASSARIN (P.S.I.), dopo aver rilevato l'utilità delle indagini economiche, ha chiesto in particolare al relatore delucidazioni circa le prospettive di sviluppo del Basso Veronese e di Legnago, manifestando il timore che quella intera zona possa rimanere del tutto isolata nel quadro dello sviluppo commerciale.

Il consigliere ERMINERO (D.C.) si è soffermato su quel che, a suo avviso, è l'aspetto più interessante dell'indagine del prof. Barbieri, e cioè il rapporto fra risparmi ed investimenti nella provincia di

Verona. Il fatto che i primi siano di gran lunga superiori ai secondi è di per sé grave ed esige che si faccia qualche cosa. Tre sono le sfere di azione della Provincia a tale riguardo: l'azione di istituto che già in se stessa può andare assai oltre alla ordinaria amministrazione; l'azione promozionale rappresentata da una efficace presenza nei vari consorzi di sviluppo; ed infine un'azione anticongiunturale che evidentemente non può andare oltre l'accelerazione dell'esecuzione delle opere pubbliche. È necessario, pertanto — ha concluso il consigliere — pensare seriamente alla costituzione di una società finanziaria come strumento non solo per finanziare le opere pubbliche e per rendere possibile i vari interventi, ma anche per facilitare insediamenti industriali ed iniziative produttivistiche private.

Il consigliere MINGHETTI (P.L.I.), dopo aver osservato che le forze dell'iniziativa privata reagiscono solo a stimoli di carattere economico, ha chiesto al relatore se egli ritiene gli enti pubblici capaci di utilizzare adeguatamente il risparmio.

Anche l'assessore provinciale, cav. DALI CANI (D.C.), è intervenuto nel dibattito per una breve ed appassionata difesa della categoria degli artigiani, la cui presenza è un sicuro sintomo vitale di ogni economia. Egli ha sottolineato che gli artigiani, meriterebbero un meno difficile accesso al credito, anche in considerazione del fatto che quando la congiuntura negativa ha costretto alla chiusura molti stabilimenti industriali, le loro aziende, per

quanto modeste, hanno invece resistito superando senza eccessivi danni la situazione critica.

Ai vari intervenuti nel dibattito, il prof. Barbieri ha esaurientemente replicato fornendo ogni dato e chiarimento richiestogli. Egli ha affermato che i dati economici esposti nella relazione non vanno politicizzati oltre misura per non deformarne il significato reale, e come nel settore industriale sia soprattutto necessario concentrare le forze per una esigenza di razionalità produttiva. Accennando poi alla progettata costituzione di una società finanziaria, egli ha osservato che l'esito a livello provinciale potrebbe non essere adeguato ad una impostazione economica a livello regionale; ha comunque proposto una commissione per studiare il problema. Concludendo, egli ha infine trattato dei problemi del Basso Veronese e di Legnago in particolare; centro, quest'ultimo, che occorre inserire in un tessuto produttivo più vasto mediante opportune vie di comunicazione.

I lavori sono stati conclusi con un breve intervento del Presidente, ing. TOMELLERI, il quale ha rilevato come la relazione Barbieri sia stata di particolare utilità ed ha affermato che la Provincia, per attendere ai suoi compiti promozionali, chiede la riforma della finanza locale e confida in una rete di grandi infrastrutture. Per richiamare nel proprio territorio quelle imprese produttive che sono indispensabili per uno sviluppo efficace e capillare del settore industriale.

Attività degli assessorati

ISTRUZIONE

(Assessore: prof. Pietro Falsirollo)

Lo scorso mese è stata inviata al Provveditorato agli Studi la domanda con la voluminosa pratica da trasmettersi al Ministero della Pubblica Istruzione, per ottenere l'auspicata statizzazione dell'Istituto Tecnico Agrario Provinciale « A. M. Bentegodi ».

L'assunzione dell'onere di detto Istituto da parte dello Stato permetterà all'Amministrazione Provinciale di perseguire

con più largo respiro i vasti e notevoli impegni in programma.

Con la richiesta al Ministero sono state anche inoltrate le domande per le nuove istituzioni che vengono ad attuare una necessaria, sentita ed opportuna politica di decentramento scolastico sul territorio provinciale.

La Giunta ha approvato altresì l'istituzione di una Sezione staccata dell'Istituto

Tecnico per geometri « A. M. Lorgna » in Legnago, del Liceo Scientifico « A. Messedaglia » in Villafranca Veronese, dell'Istituto Tecnico Industriale « G. Ferraris » pure in Villafranca, dell'Istituto Tecnico per geometri « A. M. Lorgna » e dell'Istituto Tecnico Commerciale « I. Pindemonte » in S. Bonifacio.

L'Assessorato alla Pubblica Istruzione ha già intessuto progetti e formulato accordi preliminari e preparatori sulle pos-

sibilità di trasformazione dei due Centri professionali di Caprino e Nogara in veri e propri istituti professionali, come scuole collegate all'Istituto professionale « G. Giorgi » di Verona.

Intanto, presso la Sezione Istruzione sono in esame le centoquarantacinque domande pervenute a questo ente per l'assegnazione di 35 borse di studio poste a concorso fra gli studenti delle scuole medie superiori e dei centri di addestramento professionale.

Centro dalle autorità scolastiche che, giustamente preoccupate per l'insuccesso scolastico o per le anomalie comportamentali di molti alunni, si premurano di chiedere l'ausilio degli specialisti per questi ragazzi, i quali costituiscono un grosso e sentito problema sia per la scuola sia per la società.

In altri casi sono le famiglie stesse che molto spesso richiedono l'intervento del Centro medico-pedagogico quando si trovano ad affrontare, nell'educazione dei figli, problemi che sono al di sopra delle loro possibilità di comprensione di trattamento.

In tutti questi casi, sommariamente enunciati, ai quali se ne potrebbero aggiungere parecchi altri, l'opera dell'équipe medico-psico-pedagogica si rivela utile e vantaggiosa.

Al termine della seduta l'Assessore avv. Mirandola rilevava, concordemente al dott. Pasoli e al dott. Caprini, l'urgenza di potenziare il Centro.

Purtroppo le richieste di prestazioni sono molte e senz'altro al di sopra delle capacità attuali di lavoro del Centro. Presso l'Ambulatorio, infatti, funzionano due équipes che sono insufficienti a rispondere adeguatamente alle necessità.

Pertanto, malgrado gli sforzi già fatti dall'Amministrazione Provinciale non è ancora possibile far fronte alle richieste di prestazioni che sempre più numerose provengono al Centro da zone notevolmente lontane dalla città e scarsamente servite da trasporti pubblici.

SANITÀ

(Assessore: avv. Domenico Mirandola)

Presieduto dall'Assessore della Sanità avv. Mirandola e alla presenza del direttore sanitario dott. Pasoli e del direttore del Servizio Igiene Mentale dott. Caprini si è svolto un incontro di lavoro con il personale medico del Centro medico-psico-pedagogico.

Scopo di tale incontro era quello di esaminare i problemi e le esigenze del Centro che sono andati maturando nel corso della sua attività.

Presso il Servizio di Igiene Mentale dell'Amministrazione Provinciale di Verona funziona, infatti, già da quattro anni un Centro medico-psico-pedagogico.

Esso, come è noto, presta la sua opera a favore di bambini ed adolescenti che presentano difficoltà scolastiche oppure turbe del comportamento ed emotive di vario genere.

Una grossa percentuale dei casi esaminati è costituita da bambini segnalati al

Proseguono, presso l'Ufficio Sviluppo Economico e Programmazione, i lavori per la stesura della relazione generale al Piano Urbanistico del Comprensorio del quadrante nord occidentale della provincia di Verona. Crediamo utile, per dare un'idea dell'impostazione dell'elaborato, riprodurre, dalla stessa relazione, l'indice:

Capo I - Analisi della metodologia adottata in ordine alla struttura del Comprensorio ed agli obiettivi proposti; *a*) la Programmazione Comprensoriale nell'ambito della Provincia e della Regione; *b*) la struttura del Piano del Comprensorio dei 28 Comuni; *c*) la metodologia del Piano.

Capo II - Analisi della realtà territoriale ed amministrativa dei Comuni facenti parte del Comprensorio all'interno dell'area veneta e veronese: *a*) cenni storici sul territorio della Provincia e del Comprensorio; *b*) l'economia del Comprensorio nell'ambito della provincia di Verona (agricoltura, industria, commercio); *c*) il

turismo ed il problema della tutela del paesaggio; *d*) appunti sulla finanza locale.

Capo III - Recenti iniziative di pianificazione territoriale nella provincia di Verona e loro collegamenti con il Piano del Comprensorio.

Capo IV - Considerazioni sul ruolo e sulle vocazioni del territorio veronese e del Comprensorio in particolare all'interno dell'area regionale veneta ed interregionale.

Capo V - Relazione conclusiva dei lavori compiuti dalla Commissione per l'Agricoltura.

Capo VI - Relazione conclusiva dei la-

vori compiuti dalla Commissione per l'Industria.

Capo VII - Relazione conclusiva dei lavori compiuti dalla Commissione per la Istruzione e la Cultura.

Capo VIII - Relazione conclusiva dei lavori compiuti dalla Commissione per la Sanità e l'Assistenza.

Capo IX - Relazione conclusiva dei lavori compiuti dalla Commissione per il Turismo ed il Commercio.

Capo X - Analisi di sintesi dei lavori compiuti dalle Commissioni di settore e prima definizione degli obiettivi e delle priorità da assumere.

Capo XI - Modalità operative per l'attuazione del Piano.

SVILUPPO ECONOMICO

(Assessore: prof. Vittorino Stanzial)

Tavola rotonda

Sul tema dei canali navigabili in relazione allo sviluppo economico del Veneto abbiamo aperto in questa sede un ideale dibattito cui sono stati invitati ad intervenire tutti i capigruppo consiliari dei singoli partiti politici. Hanno dato la loro

adesione all'iniziativa, presentando delle memorie scritte che vengono qui liberamente utilizzate, l'ins. Italo Sartori per il Partito Socialista Unificato, il signor Floridio Soave per il Partito Comunista Italiano, l'avv. Luigi Grancelli per il M.S.I.

Per quanto concerne il problema delle idrovie, io sono del parere che occorra procedere con estrema prudenza.

Le idrovie sono economicamente convenienti là dove esistono già estese idrovie naturali, cioè fiumi regolari e navigabili, per lunghi tratti.

Allora basta collegarli con dei canali e si crea con modesta spesa una ampia rete idroviaria.

Ma da noi fiumi navigabili, per lunghe distanze non ve ne sono. Lo stesso Po, con le sue forti piene stagionali è male adatto alla navigazione. Una rete idroviaria dovrebbe essere costituita quasi interamente da canali artificiali, con una enorme spesa.

Inoltre una idrovia può presentare sensibili vantaggi economici e quindi influire su uno sviluppo di una zona, quando consente di risparmiare lunghi trasporti via terra; ma nel Veneto le distanze sono modeste.

Io penso pertanto che la decisione migliore sarebbe quella di attendere il completamento dell'idrovia Tartaro - Canal Bianco e sulla base dei suoi effetti pratici giudicare se convenga aprirne altre.

So di essere quasi solo nel formulare queste riserve; ma ci tengo a riferire un episodio. Quando, qualche anno fa, ebbi occasione di esprimerle in Consiglio Provinciale, il compianto ing. Ambrogio Ago-

stini, ex funzionario ministeriale, che fu, per molto tempo, capo-divisione della navigazione interna ed era quindi, qui a Verona, la persona più competente su tale problema, si affrettò a cercarmi, per dirmi che condivideva in pieno il mio punto di vista; e ne fece anzi oggetto di un capitolo di una sua pubblicazione.

Avv. Luigi Grancelli

La realizzazione di un sistema idroviario nella Val Padana è più che mai urgente per affrontare le crescenti necessità del trasporto, di materie prime e prodotti finiti, che nessun altro mezzo su strada o rotaia potrebbe soddisfare.

L'Italia, in questo campo, è assai in ritardo rispetto agli altri Paesi del MEC; basta osservare il rapporto tra la lunghezza delle idrovie e la superficie del territorio: Belgio 5,2 Km., Italia 0,4 Km. per ogni cento Km. di superficie. Il raffronto con la quantità di merci trasportate ci colloca al 5° posto. Eppure l'economicità del trasporto idroviario è fuori discussione: circa un terzo dei costi su strada; senza valutare poi il sollievo che si avrebbe

sulle nostre strade intasate, visto che per le 1.000 t. di un natante occorre una colonna di 50 autotreni lunga alcuni Km. Situazione senza dubbio irrazionale e non produttiva, ma rispondente alla «logica» fondata sulla acquisizione immediata del profitto capitalista.

Tuttavia una rete idroviaria non deve essere attuata in funzione esclusiva dei costi di trasporto, bensì come fattore importante, e per molti aspetti determinante, ai fini del superamento degli squilibri economico-produttivi e sociali. Perciò un sistema idroviario è valido nella misura in cui sa rispondere alle drammatiche esigenze della sistemazione idrogeologica e all'uso multiplo e congiunto delle acque: usi civili, agricoli e industriali. Mentre gli indirizzi sinora seguiti, le sovrapposizioni dei vari Enti, le spinte localistiche e di certi gruppi monopolistici, hanno operato in senso contrario determinando dimensioni tragiche alle recenti alluvioni. Così in Italia si è speso poco e male, a pezzi e bocconi per lavori parziali che nella pratica sono inoperanti.

Ritengo quindi fondamentale, per una programmazione economica e democratica, la scelta in questa direzione i cui aspetti concreti e prioritari sono: il Po come dorsale del sistema idroviario padano e il «Tartaro - Canalbianco», coi suoi collegamenti, quale indispensabile completamento. Anche perché il comprensorio «Tar-

taro - Canalbianco » ha finalità e caratteri polivalenti relativi alla difesa del suolo, bonifica, irrigazione e navigazione. La priorità data invece all'idrovia pedemontana, col canale Venezia-Padova, è un tipico intervento settoriale destinato ad aggravare gli attuali squilibri territoriali economico-produttivi e sociali, e non certo a favorire l'uso multiplo delle acque. In conclusione, l'invocata organicità del sistema idroviario, da cui dipendono le prospettive di sviluppo del veronese, la si ottiene concependo il territorio come condizione preliminare della produzione e dello scambio, e non con una politica che considera alcune parti di esso come fonte immediata di rendite e di profitti.

Floridio Soave

Dire qualcosa di nuovo sulla necessità di por mano alla dotazione della pianura padano-veneta di un efficiente sistema idroviario, in vista di una più efficace distribuzione decentrata delle dotazioni industriali che servano a disintossicare le aree congestionate e a portare le zone depresse a un livello industriale tale da non qualificarle più come zone di fuga, è estremamente difficile. Infatti, amministratori locali, esperti del mondo economico, stu-

diosi di idraulica hanno ormai compiutamente sviscerato il problema e dotato l'opinione pubblica di abbondante materiale che può servire a un efficace intervento risolutore.

Riportare i dati, ormai noti a tutti, che evidenziano, ad esempio, come il solo Reno, alla frontiera tedesco-olandese, abbia visto un traffico di merci pari a 70 milioni di tonnellate contro i 35 del porto di Genova; che pongono il rapporto tra il costo dei noli idroviari e ferroviari da 1 a 3; che dimostrano come lo stesso traffico terrestre venga posto in condizione di svolgersi più agevole e scorrevole se le merci povere e non deteriorabili vengono avviate per via fluvio-idroviaria, è una dimostrazione che i tempi non solo sono ormai maturi, ma che la realtà ha superato la stessa immaginazione, e che le critiche rivolte al sistema non reggono più alla luce dei fatti.

Mi sembra pertanto che se una indicazione noi socialisti possiamo dare su un possibile e fattibile, oggi, intervento dello stato nella soluzione di questo dibattutissimo problema, deve essere indirizzato sulla scelta di una scala delle priorità dei lavori da attuare. Richiedere infatti la soluzione globale di esso sarebbe utopistico o, peggio, demagogico.

Accettata quindi una scala delle priorità, si pone, di conseguenza, una scelta. Ed è la stessa che noi abbiamo caldeggiato quando, a Peschiera, insieme con la D.C., abbiamo realizzato quell'incontro inter-

regionale sulle idrovie e sui canali navigabili, che, a nostro avviso, ha posto gli uomini politici responsabili di fronte a indicazioni basate su studi attenti e su proposte estremamente serie.

Prima di tutto quindi, si deve realizzare l'asta idroviaria Lago di Garda - Laghi di Mantova, e, contemporaneamente, portare in fase esecutiva il braccio verso Verona inserito in una visione urbanistica delle zone interessate, che preveda tipi di insediamento industriale decentrati, di modo che si riduca al minimo il movimento pendolare degli addetti e la necessità di nuovi insediamenti urbani.

Chiedere, come secondo intervento, sulla scorta degli studi sulla sistemazione idrogeologica del Veneto e delle Grandi Valli Veronesi in particolare, che il Fissero-Tartaro-Canalbianco venga sistemato per sopportare il traffico dei natanti di stazza internazionale.

Con questi due programmi a medio termine avremo ottenuto gli scopi di:

1) legare la marca di confine veronese con la finitima Mantova creando la possibilità di una osmosi di iniziative che produrranno benefici salutari per le popolazioni veronesi-mantovane;

2) dare a tutta la zona sud del nostro territorio e al Polesine la possibilità di frenare la fuga della popolazione ponendo le premesse per il fiorire di iniziative in quei territori oggi poveri di insediamenti industriali.

Italo Sartori

BANCA MUTUA POPOLARE DI VERONA

SOCIETA' COOPERATIVA DI CREDITO A R. L.

ANNO DI FONDAZIONE 1867

SEDE CENTRALE: VERONA

10 agenzie in Verona - 45 dipendenze in provincia

BANCA AGENTE

per il commercio dei cambi e delle valute

Tutte le operazioni di banca e di borsa

